

**ИССЛЕДОВАНИЕ ПО СБОРУ ДАННЫХ
для
ИНТЕГРИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ ФИЗИЧЕСКОГО
РАСПРЕДЕЛЕНИЯ
в
ТУРКМЕНИСТАНЕ**

ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ

Март 2010г

**Японское агентство международного
сотрудничества (JICA)**

**Ориентал Консалтантс Ко., Лтд.
Японский институт развития зарубежных прибрежных зон**

ECC
JR
10-011

**ИССЛЕДОВАНИЕ ПО СБОРУ ДАННЫХ
для
ИНТЕГРИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ ФИЗИЧЕСКОГО
РАСПРЕДЕЛЕНИЯ
в
ТУРКМЕНИСТАНЕ**

ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ

Март 2010г

**Японское агентство международного
сотрудничества (JICA)**

**Ориентал Консалтантс Ко., Лтд.
Японский институт развития зарубежных прибрежных зон**

Обменный курс иностранной валюты
принят как следует ниже:

1 US долларов = 2.834 манат
= 90 японских йен;

ПРЕДИСЛОВИЕ

Независимое административное юридическое лицо Японское агентство международного сотрудничества (JICA) приняло решение провести исследование с целью сбора и уточнения базовой информации, необходимой для предполагаемого оказания Японией содействия Управлению Туркменских морских и речных путей и Министерству транспорта Туркменистана.

Исследование было проведено в сроки с ноября 2009 года по март 2010 года на основании контракта, заключенного между JICA и консорциумом в составе компаний «Ориентал Консалтантс Ко., Лтд.» (Oriental Consultants Co., Ltd.) и фондом со статусом юридического лица «Японский институт развития зарубежных прибрежных зон» (Overseas Coastal Area Development Institute of Japan).

В ходе полевых исследований, выполненных в городе Ашхабад, а также в городе Туркменбаши и прилегающей к нему зоне, Исследовательская группа под руководством Сато Атсуси провела консультации с Управлением Туркменских морских и речных путей, Министерством транспорта и другими заинтересованными правительственными организациями Туркменистана, и после выполнения анализа в Японии подготовила настоящий Отчет исследования.

В настоящем Отчете резюмированы планы и меры, касающиеся поставки оборудования и оснащения объектов в связи с модернизацией порта Туркменбаши, совершенствования среды внешней торговли, а также информация и материалы, связанные с предполагаемым сотрудничеством.

Мы надеемся, что настоящий Отчет окажется полезным для оказания Японским агентством международного сотрудничества (JICA) содействия искренним и серьезным усилиям, прилагаемым Управлением Туркменских морских и речных путей, являющемся заинтересованным ведомством со стороны Туркменистана.

В заключение приносим нашу искреннюю благодарность Японскому агентству международного сотрудничества (JICA), Посольству Японии в Туркменистане, а также участникам от заинтересованных ведомств и организаций Туркменистана за огромную помощь, оказанную в проведении данного исследования, и, пользуясь случаем, выражаем надежду на дальнейшее укрепление дружбы между Японией и Туркменистаном.

25 марта 2010 года

Сато Атсуси, руководитель Группы Исследования
по сбору и уточнению информации по интегрированной логистической системе Туркменистана
Компания Ориентал Консалтантс Ко., Лтд.

Исследование по сбору данных для интегрированной системы физического распределения в Туркменистане

Окончательный отчет

Оглавление

Предисловие

Оглавление

Сокращения

Резюме

1.	Предпосылки и изучения.....	1-1
1.1	Предпосылки изучения.....	1-1
1.1.1	Национальная программа стратегического развития.....	1-1
1.1.2	Национальная экономика.....	1-2
1.1.3	Транспортный сектор.....	1-2
1.1.4	Программа улучшения торговли.....	1-6
1.2	Изучение.....	1-8
1.2.1	Объекты изучения.....	1-8
1.2.2	Объем изучения.....	1-8
1.2.3	Структура отчета.....	1-9
1.2.4	Период изучения.....	1-10
1.2.5	Эксперты, назначенные для изучения.....	1-10
1.3	Территория изучения.....	1-10
2.	Нынешняя ситуация в портовом, железнодорожном и автомобильном секторах и результаты оценки и анализа.....	2-1
2.1	Анализ и оценка основных данных нынешнего положения Туркменбашинского порта, железнодорожного и автомобильного секторов.....	2-1
2.1.1	Политика, законы и нормы, относящиеся к порядку транспортировок и таможенной очистке.....	2-1
2.1.2	Организация, число персонала и бюджет министерств и ведомств по транспортировке и таможне.....	2-19
2.1.3	Таможенная очистка и таможенная система.....	2-49
2.1.4	Текущая деятельность между прибрежными странами по правовой основе Каспийского моря.....	2-62
2.1.5	Правовой статус Каспийского моря.....	2-64
2.1.6	Анализ настоящего положения транспортной сети и стратегические функции Туркменбашинского порта, железнодорожных и автомобильных дорог.....	2-66

2.1.7	Ход развития национальных проектов, связанных с Туркменбашинским портом, железными и автомобильными дорогами, разрабатываемыми за счет собственных средств или международного сотрудничества, и ожидаемый грузопоток при завершении строительства национальных проектов.....	2-120
2.2	Определение вопросов по улучшению функций существующей системы движения товара, на основе результатов анализа и оценки основных данных	2-131
2.2.1	Анализ нынешней деятельности компаний, участвующих в процессе товародвижения	2-131
2.2.2	Анализ инвестиционного климата и политики по развитию порта, железной и автомобильной дороги	2-135
2.2.3	Анализ правоспособности (Существующей законодательной системы, организации, персонала) в отношении транспорта и таможенных процедур	2-139
2.2.4	Определение задач в целях усовершенствования стратегической функции и транспортная сеть существующей интегрированной системы товародвижения в Туркменбашинском порту, в железнодорожном и автомобильном секторе.....	2-142
2.2.5	Проекты для потенциального международного сотрудничества	2-145
3.	Анализ основных данных по Туркменбашинскому порту и обзор мастер-планов	3-1
3.1	Обзор мастер-планов.....	3-1
3.1.1	“Отчет по модернизации”	3-1
3.1.2	“ТРАСЕКА Отчет по каналу”	3-5
3.1.3	План, пересмотренный управлением ТДДЕ	3-11
3.2	Обзор предложенного мастер - плана по грузовому и РО-ПАКС терминалу.....	3-15
3.2.1	Основное понятие	3-15
3.2.2	Прогноз грузопотоков	3-20
3.2.3	Прогнозирование объема пассажиропотоков	3-27
3.2.4	Функциональное распределение в порту	3-31
3.2.5	Требуемые портовые сооружения.....	3-33
3.2.6	Оценка максимального размера судов, входящих в порт.....	3-36
3.2.7	Судостроение	3-38
3.3	Обзор плана по реконструкции канала.....	3-39
3.3.1	Прогнозирование спроса на использование канала	3-39
3.3.2	Размеры проектируемых судов.....	3-40
3.3.3	Проектирование канала	3-40
3.3.4	План эксплуатационных дноуглубительных работ	3-56
3.4	Экспертиза запросов о поставке учебного оборудования для Туркменбашинского морского колледжа (ТМК)	3-59
3.4.1	Основание и необходимость поставки оборудования	3-59
3.4.2	Нынешнее состояние колледжа и требования свидетельства STCW	3-60

3.4.3	Потребность ТМК в оборудовании.....	3-66
3.4.4	Предлагаемый перечень проекта	3-66
3.5	Первостепенные проекты по развитию порта	3-68
3.5.1	Необходимость выполнения проекта и данные по ним	3-68
3.5.2	Область работ и предварительный проект услуг по предложенным проектам	3-73
3.5.3	Исполнительный орган и управление и эксплуатация сооружений	3-87
3.5.4	Экономическая оценка по сооружениям первостепенной необходимости	3-90
3.5.5	Финансовая оценка по сооружениям первостепенной важности	3-104
3.6	Японии в прошлом Техническое взаимодействие и поддержка	3-112
3.7	Основные положения законодательной и нормативной базы оценки воздействия намечаемой и иной деятельности на окружающую среду.....	3-113
3.7.1	Основные положения законодательной и нормативной базы оценки воздействия намечаемой и иной деятельности на окружающую среду	3-113
3.7.2	Воздействие на окружающую среду проекта по развитию Туркменбашинского порта	3-122
3.8	Анализ приемлемости уровня внешнего долга Туркменистана после реализации проекта модернизации порта Туркменбаши	3-127
3.8.1	Макроэкономика Туркменистана	3-127
3.8.2	Анализ приемлемости уровня внешнего долга Туркменистана.....	3-140
3.9	Эффект грузопотока и оценка предлагаемого проекта.	3-148
3.9.1	Влияние на существующий грузопоток от предлагаемых проектов	3-148
3.9.2	Воздействие на грузопоток выполнения предложенных проектов.....	3-160
3.10	Объем осуществимых проектных компонентов и сотрудничество	3-173
3.10.1	Проекты, связанные с портом Туркменбаши	3-173
3.10.2	Железнодорожный сектор.....	3-173
3.10.3	Дорожный сектор	3-174
3.10.4	Сотрудничество для улучшения условия торговли	3-175
4.	Рекомендации.....	4-1

Список Рис.

Figure 1.1	Карта расположения исследовательской территории	1-11
Рис. 2.1.1	Крупные проекты по инфраструктуре в Туркменистане (2011~2020)	2-2
Рис. 2.1.2	Организационная структура ТДДЕ (No.1)	2-23
Рис. 2.1.3	Организационная структура Туркменбашинского международного морского порта при ТДДЕ (No.2)	2-24
Рис. 2.1.4	Организационная структура Министерства автомобильного транспорта	2-25
Рис. 2.1.5	Организационная структура Государственного концерна автострады	2-26
Рис. 2.1.6	Организационная структура Министерства железнодорожного транспорта	2-28
Рис. 2.1.7	Организационная структура государственной гражданской авиации	2-29
Рис. 2.1.8	Ведомственная система для таможенной очистки	2-30
Рис. 2.1.9	Организационная структура Таможенной службы	2-38
Рис. 2.1.10	Функциональная схема Государственной товарно-сырьевой биржи	2-42
Рис. 2.1.11	Общая схема инвестирования, регистрации, строительства и экспорта товаров	2-47
Рис. 2.1.12	Госграницы Каспия, утвержденные каждой прибрежной страной	2-65
Рис. 2.1.13	Выход в океан с Каспийского моря	2-68
Рис. 2.1.14	Каспийские порты	2-68
Рис. 2.1.15	Бакинский порт	2-70
Рис. 2.1.16	Порт Актау	2-73
Рис. 2.1.17	Порт Бандар Анзали (слева) и Амирабад (справа)	2-74
Рис. 2.1.18	План развития порта Оля	2-75
Рис. 2.1.19	Махачкалинский порт	2-76
Рис. 2.1.20	Вид Туркменбашинского порта с высоты птичьего полёта	2-79
Рис. 2.1.21	Расположение порта	2-80
Рис. 2.2.22	Исторические изменения уровня Каспийского моря	2-82
Рис. 2.1.23	Терминалы в Туркменбашином порту	2-84
Рис. 2.1.24	Терминал генерального и навалочного груза (ППК1)	2-86
Рис. 2.1.25	Расположение ППК1	2-89
Рис. 2.1.26	ППК2 Железнодорожный паромный терминал	2-89
Рис. 2.1.27	ППК2 Железнодорожный паромный терминал	2-89
Рис. 2.1.28	ППК3 Уфринский терминал	2-93
Рис. 2.1.29	ППК3 Уфринский терминал (Южная пристань)	2-93
Рис. 2.1.30	Выравнивание канала	2-95
Рис. 2.1.31	Северный берег косы (слева) и разрез через косу (справа)	2-97
Рис. 2.1.32	Расположение буев	2-99
Рис. 2.1.33	Организационная структура Министерства железнодорожного транспорта Туркменистана	2-101

Рис. 2.1.34	Габарит конструкции.....	2-102
Рис. 2.1.35	Изменение железнодорожной сети Туркменистана	2-105
Рис. 2.1.36	Карта расположения моста	2-106
Рис. 2.1.37	Карта расположения участка движения поездов	2-114
Рис. 2.1.38	Главная существующая сеть дорог	2-117
Рис. 2.1.39	Дороги в Туркменбашинском порту	2-120
Рис. 2.1.40	Расположение порта Киянлы (слева) и размещение сооружений в порту (справа).....	2-122
Рис. 2.1.41	X Терминал СНГ (слева) и рыбная пристань (справа, строится) в порту Киянлы.....	2-123
Рис. 2.1.42	Железнодорожная сеть в Туркменбаше.....	2-125
Рис. 2.1.43	Объем импорта и экспорта на каждой границе (за 2000г).....	2-126
Рис. 2.1.44	Ожидаемый объем импорта и экспорта после завершения Северо-южного коридора	2-126
Рис. 2.1.45	Магистральная сеть (к 2020 году).....	2-128
Рис. 2.1.46	Типовой поперечный разрез (после реконструкции)	2-129
Рис. 2.1.47	Типовая конфигурация дорожного покрытия (После реконструкции).....	2-129
Рис. 2.1.48	Существующая логистика автодорожного сектора	2-130
Рис. 2.1.49	Ожидаемая логистика автодорожного сектора (после 2020).....	2-130
Рис. 3.1.1	Предложенный портовый план в Отчете по модернизации.....	3-3
Рис. 3.1.2	Сценарии паромных перевозок в Туркменбашинском порту	3-5
Рис. 3.1.3	Сценарии по перевозкам нефти, газа и нефтегазовым продуктам в Туркменбашинском порту.....	3-6
Рис. 3.1.4	Сценарии по перевозкам сухогруза в Туркменбашинском порту	3-6
Рис. 3.1.5	Осевое направление канала	3-8
Рис. 3.1.6	Предложенная площадка для отвала грунта.....	3-10
Рис. 3.1.7	Первоначальный план (сверху) и пересмотренный ТДДЕ план (снизу).....	3-14
Рис. 3.1.8	План терминала Ро-ПАКС	3-15
Рис. 3.2.1	Концепция современного порта	3-19
Рис. 3.2.2	План нового города Туркменбаше (слева) и Национальная туристическая зонаАваза (справа).....	3-20
Рис. 3.2.3	Зонирование градостроительства Туркменбаше	3-20
Рис. 3.2.4	Временной ряд роста ВВП в Туркменистане.....	3-22
Рис. 3.2.5	Метод прогнозирования грузопотоков по ППК1 и новым причалам	3-23
Рис. 3.2.6	Функциональное распределение площадей, предложенное в Отчете по модернизации порта	3-32
Рис. 3.2.7	Пересмотренный план функционального распределения площадей в порту	3-33
Рис. 3.2.8	Размер судов и год их производства.....	3-37
Рис. 3.2.9	План судостроения	3-39

Рис. 3.3.1	Альтернативы осевого направления канала	3-43
Рис. 3.3.2	Поперечный профиль канала	3-44
Рис. 3.3.3	Нефтегрузы, обрабатываемые в Туркменбашинском порту	3-48
Рис. 3.3.4	Угловой срез в изгибной части ширины(W) навигационного канала	3-50
Рис. 3.3.5	Отношение наличия движения и амплитуды волны (OCDI 2009)	3-53
Рис. 3.3.6	Иллюстрация участков канала	3-55
Рис. 3.5.1	Концептуальный генплан паромного терминала	3-77
Рис. 3.5.2	Сейсмическое зонирование в Туркменистане	3-78
Рис. 3.5.3	Типичный разрез причальной структуры	3-79
Рис. 3.5.4	Углубление канала в разрезе	3-80
Рис. 3.5.5	Расположение створных знаков и навигационных буюв	3-86
Рис. 3.5.6	Организационная структура ТДДЕ	3-88
Рис. 3.5.7	Блок-схема экономической оценки	3-90
Рис. 3.5.8	Блок-схема финансового анализа	3-104
Рис. 3.7.1	Граница Хазарского государственного заповедника	3-120
Рис. 3.7.2	Организационная схема Министерства охраны природы Туркменистана	3-121
Рис. 3.8.1	Динамика ВВП в странах Центральной Азии	3-129
Рис. 3.8.2	Структура ВВП (по расходам)	3-132
Рис. 3.8.3	Текущий платежный баланс и внешнеторговый баланс	3-133
Рис. 3.8.4	Природный газ, производство в Туркменистане в индексе цен ЕС	3-135
Рис. 3.8.5	Динамика непогашенного остатка внешнего долга Туркменистана	3-141
Рис. 3.9.1	Нынешний грузопоток через коридор	3-170
Рис. 3.9.2	Сравнение преимуществ использования порта по коридору Восток-Запад (Случай -1)	3-171
Рис. 3.9.3	Сравнение преимуществ использования порта по коридору Восток-Запад (Случай-2)	3-172

Список Табл.

Табл. 2.1.1	Внешняя торговля Туркменистана 2006 – 2008	2-3
Табл. 2.1.2	Импорт товаров, проходящих Туркменбашинский порт по странам и категориям в 2008	2-6
Табл. 2.1.3	Экспорт товаров, проходящих Туркменбашинский порт по странам и категориям в 2008	2-6
Табл. 2.1.4	Экспорт и импорт груза по Туркменбашинскому порту в 2008г	2-6
Табл. 2.1.5	Количество грузовиков по их грузоподъемности	2-8

Табл. 2.1.8	Импортный тоннаж по железной дороге	2-10
Табл. 2.1.9	Транзитный тоннаж по железной дороге.....	2-10
Табл. 2.1.10	Отправке грузов авиатранспортом	2-11
Табл. 2.1.11	Перечень товаров, экспорт и импорт которых осуществляется по лицензиям с разрешения Кабинета Министров Туркменистана	2-14
Табл. 2.1.12	Перечень специфических товаров (работ, услуг), экспорт и импорт которых осуществляется по лицензиям с разрешения Президента Туркменистана	2-15
Табл. 2.1.13	Перечень No.1, вооружения, военной техники и военного имущества, транзит которых через территорию Туркменистана осуществляется только с разрешения Президента Туркменистана.....	2-16
Табл. 2.1.14	Перечень No.2 опасных грузов, транзит которых через территорию Туркменистана осуществляется только с	2-17
Табл. 2.1.15	Финансовый доход и расход Управления морским и речным транспортом Туркменистана в 2008 году	2-22
Табл. 2.1.16	Список Лицензий на экспорт/импорт, выдаваемых министерствами и ведомствами для специфицированных товаров	2-31
Табл. 2.1.17	Характеристика коммерческих банков в Туркменистане.....	2-47
Табл. 2.1.18	Плата за хранение на участке таможенного склада в Порту Туркменбашии.....	2-57
Табл. 2.1.19	Плата за загрузку/выгрузку	2-57
Табл. 2.1.20	Плата за хранение на участке таможенного склада Аэропорта в городе Ашхабад.....	2-58
Табл. 2.1.21	Приложение No.1 к постановлению Президента Туркменистана от 27 июля 2008г No.9925 Перечень, отдельных товаров, ввозимых в Туркменистан, на которые установлены таможенные пошлины	2-59
Табл. 2.1.22	Направление и скорость ветра в Туркменбашинском порту.....	2-81
Табл. 2.1.23	Направление и высота волн в Туркменбашии.....	2-81
Табл. 2.1.24	Уровень Каспийского моря относительно Балтийского моря.....	2-82
Табл. 2.1.25	Общий обзор терминалов в Туркменбашинском порту	2-84
Табл. 2.1.26	Перевозимый груз в каждом терминале (2008).....	2-85
Табл. 2.1.27	Данные по происхождению и направлению груза по парому Туркменбаши-Баку в 1996 г.....	2-92
Табл. 2.1.28	Использование ППК2 (2008)	2-92
Табл. 2.1.29	Образец расписания при нефтеналиве (2700 тонн нефти)	2-94
Табл. 2.1.30	История развития канала	2-96
Табл. 2.1.31	Зарегистрированная глубина в канале	2-98
Табл. 2.1.32	Состояние буев.....	2-100
Табл. 2.1.33	Учет закрытия канала (2009)	2-100
Табл. 2.1.34	Количество подвижного состава	2-108
Табл. 2.1.35	Использование железнодорожного паромного терминала в Туркменбашии	2-111
Табл. 2.1.36	Объем движения поездов за год 2009	2-114

Табл. 2.1.37	Расписание пассажирских поездов Ашхабадского вокзала.....	2-115
Табл. 2.1.38	Расписание пассажирских поездов на Туркменбашинском вокзале.....	2-115
Табл. 2.1.39	Объем грузопотока за период 2004 – 2008.....	2-115
Табл. 2.1.40	Предполагаемый объем транспортировок за период 2009 – 2011.....	2-116
Табл. 2.1.41	Грузовые перевозки за период 2000 – 2009.....	2-116
Табл. 2.1.42	Северо-южный коридор (Узен – Кызылкая – Берекет – Этрек – Гурген).....	2-124
Табл. 3.1.1	Рассчитанный объем грузоперевозок.....	3-2
Табл. 3.1.2	Рассчитанный пассажиропоток.....	3-2
Табл. 3.1.3	Предложенное развитие инфраструктуры.....	3-2
Табл. 3.1.4	Рассчитанная стоимость строительства.....	3-4
Табл. 3.1.5	Результаты экономического и финансового анализа.....	3-4
Табл. 3.1.6	Среднегодовой рост паромного транспорта, 2006 – 2040.....	3-5
Табл. 3.1.7	Обзор спецификаций по рассчитанным судам.....	3-7
Табл. 3.1.8	Предложенный график работ.....	3-10
Табл. 3.2.1	Временной ряд по железнодорожно-паромному грузу, исключая нефтепродукты.....	3-22
Табл. 3.2.2	Внешняя торговля Туркменистана (2008).....	3-24
Табл. 3.2.3	Рассчитанный международный грузопоток в Туркменистане (2008).....	3-25
Табл. 3.2.4	Партнеры Туркменистана по импорту.....	3-26
Табл. 3.2.5	Результаты прогнозирования грузопотоков в 2020.....	3-27
Табл. 3.2.6	Рассчитанное число туристов Авазы из стран региона (2020).....	3-30
Табл. 3.2.7	Оценка числа пассажиров Ро-Пакс из/в Туркменбаши.....	3-31
Табл. 3.2.8	Обзор требований по причалам.....	3-36
Табл. 3.2.9	Обзор спецификаций рассчитанных судов.....	3-37
Табл. 3.3.1	Рассчитанное число судов захода.....	3-39
Табл. 3.3.2	Пересмотренные размеры проектируемых судов.....	3-40
Табл. 3.3.3	Анализ со многими критериями альтернативных выравниваний канала.....	3-41
Табл. 3.3.4	Добавочная ширина.....	3-45
Табл. 3.3.5	Добавочная ширина для берегового просвета.....	3-45
Табл. 3.3.6	Добавочная ширина для проходной дистанции.....	3-46
Табл. 3.3.7	Двухпроходной канал, предложенный в Отчете по каналу.....	3-46
Табл. 3.3.8	Ширина канала в метрах для двухпроходного канала.....	3-46
Табл. 3.3.9	Ширина канала, предложенная в Отчете по каналу.....	3-46
Table 3.3.10	Breakdown of oil product handled at PPK3 in Turkmenbashi Port.....	3-47
Табл. 3.3.11	Пересмотренная дополнительная ширина.....	3-48
Табл. 3.3.12	Пересмотренная ширина для проходной дистанции.....	3-49
Табл. 3.3.13	Пересмотренная двухпроходная ширина канала.....	3-49
Табл. 3.3.14	Ширина канала, предложенная Консультантом.....	3-49
Табл. 3.3.15	Подсчет глубины канала в Отчете по каналу.....	3-51

Табл. 3.3.14	Ширина канала, предложенная Консультантом	3-49
Табл. 3.3.15	Подсчет глубины канала в Отчете по каналу	3-51
Табл. 3.3.16	Сравнение глубины канала, рассчитанной в Отчете по каналу и Японскими техническими стандартами.....	3-52
Табл. 3.3.17	Предложение по глубине канала в Туркменбаши.....	3-54
Табл. 3.3.18	Оценка объема капитального дноуглубления.....	3-55
Табл. 3.5.1	Обзор оценки первостепенных проектов	3-70
Табл. 3.5.2	График строительства терминала Ро-Ро	3-77
Табл. 3.5.3	Объем дноуглубления для улучшения канала	3-80
Табл. 3.5.4	График выполнения дноуглубительных работ	3-84
Табл. 3.5.5	График выполнения проекта.....	3-91
Табл. 3.5.6	Прогнозирование движения судов	3-92
Табл. 3.5.7	Прогнозирование объемов груза	3-93
Табл. 3.5.8	Прогнозирование стоимости груза	3-94
Табл. 3.5.9	Подсчет выгоды вследствие увеличения размера судов.....	3-97
Табл. 3.5.10	Вычисления выгод при сокращении периода закрытия канала.....	3-98
Табл. 3.5.11	Расчеты выгоды вследствие сокращения времени ожидания судов	3-99
Табл. 3.5.12	Расчеты выгод от сокращения времени ожидания грузов	3-100
Табл. 3.5.13	Подсчет выгоды при обеспечении потенциала перевозок Ро-Ро, плавающих под Государственным флагом Туркменистана.	3-101
Табл. 3.5.14	Подсчеты выгоды при обеспечении нефтегрузов, перевозимых танкерами, плавающими под Государственным флагом Туркменистана.....	3-102
Табл. 3.5.15	Инвестиционные расходы.....	3-103
Табл. 3.5.16	График выполнения проекта.....	3-105
Табл. 3.5.17	Распределение полной грузоподъемности судна.....	3-106
Табл. 3.5.18	Объем потенциальных грузопотоков Ро-Ро.....	3-107
Табл. 3.5.19	Отчет о прибылях и убытках за 2008.....	3-108
Табл. 3.5.20	Доходные части Международного морского порта за 2008.....	3-108
Табл. 3.5.21	Доход прироста по полной грузоподъемности судна	3-109
Табл. 3.5.22	Прирост дохода по потенциальным Ро-Ро грузопотокам.....	3-110
Табл. 3.5.23	Расходы Международного морского порта за 2008	3-111
Табл. 3.5.24	Удельные затраты обработки судна и груза.....	3-111
Табл. 3.5.25	Платежная ведомость на человека в Международном морском порту.....	3-111
Табл. 3.5.26	Расходы по проекту	3-112
Табл. 3.7.1	Перечень экологически опасных видов хозяйственной и иной деятельности.....	3-114
Табл. 3.7.2	Типовое содержание материалов по оценке воздействия на окружающую среду (ОВОС).....	3-116
Табл. 3.7.3	Разграничение полномочий каждого подразделения Министерства охраны природы Туркменистана	3-122
Табл. 3.7.4	Объекты регулярного экологического мониторинга, проводимого	

	Министерством охраны природы.....	3-122
Табл. 3.7.5	Качество воды в заливе, исследованной службой “Каспэкоконтроль” и сравнение с предельно допустимой концентрацией для рыбного промысла.....	3-124
Табл. 3.7.6	Сравнение результатов предыдущих исследований и критерии по загрязнению отложений вредными веществами для сброса отходов в океан.....	3-125
Табл. 3.7.7	Качество атмосферного воздуха за территорией порта.....	3-125
Табл. 3.7.8	Шумовое исследование вокруг порта.....	3-126
Табл. 3.7.9	Исследование вибрации за территорией порта.....	3-126
Табл. 3.8.1	Валовой национальный доход (ВНД) на душу населения в странах Центральной Азии.....	3-128
Табл. 3.8.2	Динамика ВВП в странах Центральной Азии.....	3-128
Табл. 3.8.3	Доля частного сектора в странах Центральной Азии.....	3-129
Табл. 3.8.4	Прямые иностранные инвестиции в страны Центральной Азии (чистый приток капитала).....	3-130
Табл. 3.8.5	Структура ВВП (по расходам) и темпы роста ВВП.....	3-131
Табл. 3.8.6	Текущий платежный баланс и внешнеторговый баланс.....	3-132
Табл. 3.8.7	Макроэкономические данные, полученные в ходе исследования в Туркменистане.....	3-134
Табл. 3.8.8	Реальный ВВП Туркменистана.....	3-135
Табл. 3.8.9	Внешнеторговый баланс Туркменистана.....	3-136
Табл. 3.8.10	Государственный бюджет Туркменистана.....	3-137
Табл. 3.8.11	Динамика непогашенного остатка внешнего долга Туркменистана.....	3-140
Табл. 3.8.12	Показатели, касающиеся внешнего долга 6 стран Центральной Азии – членов СНГ.....	3-141
Table 3.8.13	Показывает матрицу обслуживания долга.....	3-146
Табл. 3.9.1	Вопросы и ответы по опросу.....	3-154
Табл. 3.9.2	Описание грузопотока через коридор.....	3-155
Табл.3.9.3	Сопоставление расстояния, времени и потребления топлива (с Запада на Восток).....	3-163
Табл. 3.9.4	Сравнение расстояния, времени и потребления топлива (с востока на запад).....	3-165

(Сокращения)

A	ADB/АБР	Азиатский банк развития
	AIS	: Система автоматического распознавания
B	BOD/ БПК	: Биохимическая потребность в кислороде
	B/C	Отношение доходов к издержкам
	BSL	Балтийский уровень моря
C	CAREC	Организация центральноазиатского регионального экономического сотрудничества
	Cascor	: Каспийская корпорация
	CAS, WB	Стратегия помощи странам, Всемирный Банк
	CEP	Программа по Каспийской морской среде
	CIF/СИФ	Стоимость, страховка и фрахт
	СНГ	Содружество Независимых Государств
	CIQ	Пост иммиграционного контроля, ПИК
	CNPC	Китайская национальная нефтяная корпорация
	CSP, ADB	Страновая стратегия и программа, Азиатский банк развития
D	DWT	Дедвейт, полная грузоподъёмность
	EA	: Исполнительный орган
E	EBRD	: ЕБРР, Европейский банк реконструкции и развития
	ECO	: Организация по вопросам экономического сотрудничества
	EDI	: Электронный обмен данными
	EEZ	Эксклюзивная экономическая зона
	ОВОС	: Отчет воздействия на окружающую среду
	ЭВУД	: Экономический внутренний уровень доходности
	EU/ EC	: Европейский союз
	EUR	: Евро (валюта ЕС)
F	FDI	: Прямые иностранные инвестиции
	ФВУД	: Финансовый внутренний уровень доходности
	FOB	: Франко-борт
	FSU	Бывший Советский Союз
	FTA	: Соглашение о свободной торговле
	ВВП	: Валовой внутренний продукт
G	GOT	: Правительство Туркменистана
	GMDSS	Глобальная система обеспечения безопасности судов
H	HS	: Гармонизированной системы описания и кодирования товаров
I	IAPH	МАПГ; Международная ассоциация портов и гаваней
	IALA	: МАМС; Международная ассоциация маячных служб
	IC/R	: Первоначальный отчет
	IDB	Исламский банк развития

IEA		Международное энергетическое агентство
IMO	:	ММО, Международная морская организация
INCOTERM	:	Международные правила толкования торговых терминов
ISPS	:	Международный кодекс по охране судов и портовых средств - Кодекс ОСПС
IT	:	Информационные технологии
J JICA	:	Японское агентство по международному сотрудничеству
K KOICA	:	Корейское агентство международного сотрудничества
L LOA	:	Габаритная длина
LOS	:	Ликвидация разлива нефти
L/C	:	Аккредитив
LPG/CHГ	:	Сжиженный нефтяной газ
LRT		Узкоколейная транспортная система
M (T)MNT	:	Туркменский манат (Туркменская валюта)
M MARPOL	:	Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов
ME	:	Министерство по окружающей среде
(или MoE)		
MLTM		Министерство земельных, транспортных и морских дел (Кореи)
(T)MNT		Туркменский манат (Туркменская валюта)
MOFA	:	Министерство иностранных дел
MOH	:	Министерство здравоохранения
MORD	:	Министерство регионального развития
MOT	:	Министерство транспорта Туркменистана
N NATO	:	НАТО, Североатлантический союз
NGO	:	Неправительственная организация
NM	:	Морская миля 1 NM = 1.852 км
NPV		Чистая приведенная стоимость
NSI	:	Национальный институт по статистике
O O/D	:	Происхождение и направление
ODA	:	Внешнеэкономическая помощь в области развития
P PCI		доход на душу населения
PFI		Частная финансовая инициатива (
PIANC	:	
POT	:	Порт в Туркменбаши
PPP		Государственные предприятия с участием частного капитала
PRC		Китайская Народная Республика
PSA		Договор о разделе продукции
Q QGC	:	Береговой кран

R	Ro-PAX	Въезд/выезд пассажиров по системе Ро-Пакс
	RORO	Транспорт въезжает/выезжает на судно без разгрузки Ро-Ро
S	SAPROF	: Специальная помощь по созданию проекта
	SCF	Стандартный переводной коэффициент
	SCM	Управление цепочками поставок
	ГТСБ	: Государственная товарно-сырьевая биржа
	SOLAS	: Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС)
	STCW	Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты, ПДНВ
T	TA	: Техническая помощь
	TACIS	ТАСИС-Программа технической помощи Содружеству Независимых Государств
	TEU	: Контейнер 20-футового эквивалента;
	TDS	: Государственная служба по стандарту (Trukmenstandardlary)
	TIR	Международная дорожная перевозка
	TISP/TMMП	Туркменский международный морской порт
	ТМК	: Туркменский морской колледж
	ТДДЕ	: Управление «Туркмендениздерьяеллары»
	TOR	: Техническое задание (TOR)
	ТРАСЕКА	: Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия
	TTF	: Содействие торговле и транспорту
	ОАЭ	: Объединённые Арабские Эмираты
	UCP	: Унифицированные правила документарных аккредитивов
	ООН	Организация Объединённых Наций
	UNCLS	Конвенция ООН по морскому праву
	UNDP	: Программа развития ООН (ПРООН)
	UNECE	: Европейская экономическая комиссия ООН
	СССР	Союз Советских Социалистических Республик
	USTDA	: Агентство поддержки предпринимательства
	НДС	: Налог на добавленную стоимость
	WB	: Всемирный банк
	ВОЗ	: Всемирная организация здравоохранения
	ВТО	: Всемирная торговая организация

РЕЗЮМЕ

1. ИССЛЕДОВАНИЕ И АНАЛИТИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ ПОРТОВОГО, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО И АВТОДОРОЖНОГО СЕКТОРОВ

1.1 Государственная политика и нормативно-правовые акты, касающиеся транспорта

1.1.1 Общие вопросы, касающиеся среды внешней торговли

Правительство Туркменистана разработало и приняло в 2003 г. «Стратегию экономического, политического и культурного развития Туркменистана на период до 2020 г.», на основе которой разрабатывается государственная политика в области транспорта.

Система таможенного законодательства Туркменистана включает «Таможенный кодекс Туркменистана», определяющий базовую концепцию по таможенным вопросам, а также «Гражданский кодекс Туркменистана», устанавливающий, в частности, правовые положения, касающиеся проблем, проистекающих из транспортных договоров. Подробные процедуры таможенного оформления устанавливаются указами и постановлениями Президента.

1.1.2 Ситуация с работой международных рамочных механизмов по Каспийскому морю

«Рамочная конвенция по защите морской среды Каспийского моря» является обладающей юридической обязательной силой рамочной договоренностью, заключенной между всеми прикаспийскими государствами (Туркменистаном, Казахстаном, Россией, Азербайджаном и Ираном). Конвенция была ратифицирована всеми пятью прикаспийскими государствами и вступила в действие 12 авг. 2006 г.

1.1.3 Правовой статус Каспийского моря

В 1998~2003 гг. Россия, Азербайджан и Казахстан заключили друг с другом двухсторонние межгосударственные соглашения о пограничном размежевании по дну Каспия. В условиях улучшения отношений между Туркменистаном и Азербайджаном эти страны проводят с 2007 г. консультации по определению государственной границы (Международное Энергетическое Агентство, 2008). Основная проблема, остающаяся в вопросе об определении государственных границ – это проблемы, существующие между Ираном и его соседями.

Хотя Туркменистан – так же, как и Азербайджан и Казахстан – не ратифицировал «Конвенцию ООН по морскому праву», здесь в качестве внутреннего законодательства принят закон о морском транспорте, опирающийся на цели и дух конвенции ООН. Правительство Туркменистана рассматривает вопрос о формировании многостороннего

консенсуса в отношении морских перевозок и навигации на Каспии важной темой, касающейся правовых проблем Каспийского моря. Правительство Туркменистана уже заключило с Россией и Азербайджаном двухсторонние соглашения о железнодорожно-паромном сообщении. С Ираном аналогичного двухстороннего соглашения Туркменистан пока не имеет.

1.1.4 Порт Туркменбаши, железные дороги, автодороги: анализ современного состояния функций сетей и узловых объектов

(1) Порт Туркменбаши

Расположенный на восточном побережье Каспийского моря порт Туркменбаши является единственным международным торговым портом Туркменистана. Порт расположен в спокойном внутреннем заливе, отделенном от моря песчаными косами. С открытым морем порт соединен навигационным подходным каналом длиной ок. 20 км. Порт Туркменбаши и находящийся по другую сторону моря порт Баку расположены на линии самого короткого в широтном направлении маршрута через Каспий, являясь ключевыми пунктами коридора Восток-Запад, соединяющего Европу, Кавказ и Центральную Азию. Будучи соединен с сетью железных дорог, по которым грузы доставляются во внутриматериковые страны Центральной Азии, порт Туркменбаши является «воротами» центрально-азиатского региона. Через порт осуществляются магистральные морские грузоперевозки, имеющие важное региональное и международное значение.

Владельцем порта Туркменбаши является Управление Туркменских морских и речных путей (УМРП), которое осуществляет административное и хозяйственное управление работой порта. УМРП является финансово независимым государственным предприятием. УМРП управляет основными государственными портами, непосредственно занимается погрузочно-разгрузочным обслуживанием, а также является единственной в Туркменистане судоходной компанией.

Навигационный подходный канал к порту

Навигационный подходный канал к порту имеет проектную глубину 7 м и ширину 140 м, однако в связи с тем, что на протяжении последних примерно 20 лет дноуглубительные работы на канале не проводились, его рабочая глубина составляет не более 5,5 м, а ширина – 100 м.

Из-за сильного ветра канал в среднем 1 раз в трое суток бывает закрыт для навигации, и средняя продолжительность каждого случая закрытия навигации составляет 10,1 ч.

(2) Железнодорожный сектор

При проектировании железнодорожной колеи, станции, мостов и др. железнодорожных объектов в Туркменистане применяются ГОСТы – стандарты, используемые в России и др.

странах СНГ. Как и в других странах бывшего СССР и в Монголии, в Туркменистане используется «широкая» железнодорожная колея (1520 мм). В соседнем Иране используется колея международного стандарта – 1435 мм. При движении железнодорожных составов между двумя странами различие в ширине железнодорожной колеи вынуждает выполнять смену вагонных тележек, что существенно увеличивает затраты времени на транспортировку.

(3) Автодорожный сектор

Основу автодорожной сети Туркменистана образуют трассы, идущие в широтном и меридиональном направлениях. Центром транспортной сети является столица г. Ашхабад. Статус главной автомагистрали имеет, в частности, дорога, идущая с востока на запад и соединяющая главные города страны. Данная магистраль выполняет функцию части коридора Восток-Запад, расположенной на территории Центральной Азии. Что касается дорог, идущих в меридиональном направлении, то в 2009 г. было завершено сооружение автодороги Ашхабад–Дашогуз, являющейся дорогой повышенного стандарта.

1.1.5 Ситуация с продвижением государственных проектов развития порта Туркменбаши, железных и автомобильных дорог (проекты, осуществляемые на средства Туркменистана, а также на зарубежные средства финансирования)

(1) Проекты, касающиеся порта

Правительство Юж. Кореи выполнило в 2009 г. ТЭО проекта модернизации порта Туркменбаши. Сообщается, что по итогам этого ТЭО правительство Юж. Кореи готово выделить кредит ОПР на развитие порта Туркменбаши. Со стороны правительства Туркменистана запроса на предоставление кредита ОПР в адрес правительства Южной Кореи не поступало.

В 2007 г. Евросоюз выполнил ТЭО проекта реконструкции навигационного подходного канала, служащей для доступа в порт Туркменбаши. Этот проект позиционировался в качестве составного элемента проекта «TRACECA». В принципе, Евросоюз поддерживает развитие порта Туркменбаши, однако на настоящий момент планов оказания финансового сотрудничества проекту реконструкции подходного канала не имеется. Связанный с этой темой вопрос о предположительных грузопотоках изложен в Главе 3.

(2) Проекты железных дорог

В настоящее время осуществляются следующие железнодорожные проекты.

- 1) Строительство моста через р. Амударью, связывающего г. Атамурат (быв. Керки) с пос. Керкичи
- 2) Транспортный коридор Север-Юг (Узень—Кызылкая—Берекет—Этрек—Горган)

Железнодорожная линия от г. Узень (Казахстан) до г. Горган (Иран) общей протяженностью ок. 930 км, туркменский отрезок которой составляет 697 км. По состоянию на январь 2010 г. завершена укладка рельсов на участке в 250 км, расположенному к северу от г. Берекет. Начало движения поездов по всей протяженности трассы намечается на декабрь 2011 г. Прогнозируется, что в первоначальный период годовой объем транзитных грузов, перевозимых по этому коридору, составит 5 млн. т, а в 2012 г. достигнет 12 млн. т. Линию планируется использовать также и для пассажирских перевозок.

(3) Проекты автомобильных дорог

С 2005 г. ведутся строительные работы по проекту повышения к 2020 г. стандарта основных автодорог, образующих скелетную конструкцию государственной транспортной сети. Данный проект имеет статус национального проекта. Проект предусматривает расширение дорог до шести полос движения и усиление дорожных покрытий. Сооружается соответствующая международным стандартам сеть автомобильных дорог, способная справиться с будущим увеличением транспортных потоков. Проектирование, производство дорожно-строительных работ и содержание дорог по этому проекту осуществляется за счет собственных средств Туркменистана. К настоящему времени завершены работы по новому строительству и расширению дорог протяженностью ок. 1000 км. В конечном итоге, по проекту будет создана сеть унифицированных, основательно оборудованных автомагистралей высокого стандарта.

1.2 Выявление по итогам анализа и оценки базовой информации задач, которые необходимо решить для повышения функций физической дистрибуции

1.2.1 Анализ инвестиционной политики и инвестиционного климата в портовом, железнодорожном и автодорожном секторах

(1) Анализ инвестиционной политики и инвестиционного климата в Туркменистане в целом

Приватизация госпредприятий и поддержка частных предпринимателей является – наряду с созданием благоприятных условий для зарубежных инвестиций – важным направлением государственной политики Туркменистана. В сфере приватизации поставлена масштабная цель: повысить вклад частного сектора в производство ВВП, составляющий ныне 40%, до 70% в 2020 г. Это требует формирования законодательной инфраструктуры, требующейся для продвижения приватизации.

Инвестиционная политика в отношении порта Туркменбаши, железнодорожного и автодорожного секторов разрабатывается в увязке с стратегической программой национального развития. В будущем, однако, потребуются проработать вопрос о том, как в рамках среднесрочных национальной стратегической программы будет осуществляться

сотрудничество между госадминистрацией и частным сектором в оснащении инфраструктуры.

(2) Порт Туркменбаши: анализ инвестиционной политики и инвестиционного климата

Согласно Статье 66 «Кодекса торгового мореплавания Туркменистана», морской торговый порт является объектом, которым владеет и управляет государственное предприятие. Поэтому оснащением объектов порта Туркменбаши занимается, в принципе, УМРП, являющееся госпредприятием.

Частные инвестиции в морской торговый порт в ограниченных рамках допускаются, однако в настоящее время грузооборот порта невелик, и поэтому вряд ли можно прогнозировать крупные инвестиции частных предпринимателей в инфраструктуру порта.

Что же касается специализированных портов, обслуживающих добычу сырья на нефтегазовых месторождениях в открытом море, то они являются объектом активных зарубежных инвестиций. Следует полагать, что в дальнейшем эти порты продолжат оставаться перспективной сферой инвестирования зарубежных капиталов на основе контрактов типа BOT (build-operate-transfer), заключаемых с правительством Туркменистана.

(3) Анализ инвестиционного климата и инвестиционной политики в железнодорожном секторе

Законодательных препятствий к ведению частным капиталом железнодорожного бизнеса в Туркменистане не существует. Однако, к настоящему времени территория страны уже практически полностью оснащена железными дорогами, и поэтому с учетом спроса на железнодорожные перевозки создание частным капиталом новых железнодорожных бизнес-проектов нереалистично.

1.2.2 Выявление задач, которые необходимо решить для повышения функций сетей и узловых объектов порта Туркменбаши, а также в железнодорожном и автомобильном секторах

(1) Задачи, требующие решения для повышения функций порта Туркменбаши в качестве сетевого и узлового объекта

Повышение степени загрузки порта за счет реконструкции навигационного подходного канала; адаптация порта к автотранспортным перевозкам; кардинальное наращивание потенциала пассажирских перевозок; укрепление безопасности и повышение устойчивости окружающей среды за счет улучшения качества кадров моряков; общее улучшение эффективности погрузочно-разгрузочных работ; улучшение эффективности работы железных дорог в целом; адаптация порта к тенденции контейнеризации грузоперевозок.

(2) Задачи, требующие решения для повышения функций сетевых и узловых объектов в железнодорожном секторе

Дополнительное приобретение подвижного состава; ремонт и реконструкция изношенных мостов; совершенствование функций оборудования замены вагонных тележек на станции Сарахс; оснащение тепловозоремонтного завода оборудованием для выполнения техобслуживания и ремонта; строительство новой линии в Афганистан.

(3) Задачи, требующие решения для повышения функций сетевых и узловых объектов в автодорожном секторе

Ближайшими задачами в этом секторе следует считать создание системы содержания дорог и выполнения работ по ремонту повреждений (в связи с расширением сети автомагистралей), а также создание механизма эффективной эксплуатации и обслуживания созданной инфраструктуры.

1.2.3 Потенциальные проекты международного сотрудничества

(1) Сфера совершенствования среды внешнеторговой деятельности

Приватизация госпредприятий инфраструктурного сектора; меры поддержки частных предприятий; рамочный механизм привлечения прямых зарубежных инвестиций; упрощение системы таможенных процедур и внедрение (в т.ч. в регионах) единого стандарта электронной таможенной документации (EDI); совершенствование международных договоров со странами СНГ и др. соседними государствами в аспекте логистики; придание транспарентности статистическим показателям по социальной, экономической и финансовой сферам.

(2) Сектор портового хозяйства и морских перевозок

Меню потенциального международного сотрудничества представляется следующим.

- Модернизация навигационного подходного канала; ремонт и модернизация средств навигационной обстановки; строительство терминала для международных автомобильных морских паромов.
- Строительство контейнерного терминала; строительство судостроительного завода; поставка оборудования и материалов для обучения моряков; поставка судов-нефтесборщиков и др. оборудования для удаления нефтяных загрязнений; поставка дноуглубительных снарядов; поставка оборудования для обработки контейнерных грузов на причале для железнодорожных паромов.
- В качестве проектов технического содействия: совершенствование обучения моряков; планирование содержания порта и производства дноуглубительных работ; охрана морской среды; осмотр судов

(3) Железнодорожный сектор

Меры по ликвидации дефицита кадров техников-специалистов (внедрение технологий); изучение проектов строительства новой железнодорожной линии Атамурат–Тагтабазар (через Сарахс) и новой железнодорожной линии от г. Атамурат в Афганистан.

2. АНАЛИЗ БАЗОВОЙ ИНФОРМАЦИИ ПО ПОРТУ ТУРКМЕНБАШИ И ОБЗОР ПЛАНА ОСНАЩЕНИЯ ПОРТА

2.1 Обзор планов оснащения порта

2.1.1 Исследование по проекту модернизации

Рассматриваемое исследование было проведено на средства Министерства земель, транспорт и морских дел Республики Корея, на основании меморандума, заключенного между Туркменистаном и Правительством Республики Корея. Заключительный отчет исследования был представлен в УМРП в июле 2009 г.

Базовый курс проекта развития порта предусматривает создание узлового пункта международной логистики, создание высокоэффективного порта, строительство многофункционального порта, улучшение качества набережной, развитие судостроения.

Прогнозирование спроса на грузовые перевозки в ходе исследования не выполнялось. С учетом влияния со стороны проекта развития туристической зоны Аваза, предполагается увеличение численности пассажиров, пользующихся портом. Опираясь на вышеизложенный сценарий использования порта, был предложен план оснащения портовых объектов. Экономическая обоснованность плана в целом (не включая судостроительный завод) представляется по итогам экономического и финансового анализа оснащения инфраструктуры неясной. Делается заключение, что проект нельзя считать экономически обоснованным, если только для него не будет задействована исключительно благоприятная схема финансирования.

2.1.2 Исследование по навигационному подходному каналу к порту

Данное исследование было выполнено в качестве составного элемента программы «ТРАСЕСА», ставящего целью модернизацию транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия. Целью при этом предусматривается модернизировать подходный канал к порту Туркменбаши таким образом, чтобы привести его в соответствии с международными стандартами и сделать безопасной и надежной трассой судоходства для всех судов, плавающих по Каспийскому морю.

При проработке проекта подходного канала исходили из того, что существует тенденция к увеличению размеров танкеров. Предложена ширина канала 140~210 м. Объем дноуглубительных работ прогнозируется как 10,2 млн. м³. В качестве нового места отвала

вынутаго грунта выбран участок к югу от входа в порт, причем было предусмотрено уменьшение вероятности попадания извлеченного земснарядом грунта в навигационный канал. Опираясь на регистрационные записи дноуглубительных работ по содержанию канала, ежегодный объем таких работ оценивается в 1 млн. м³. Предположительная смета затрат на дноуглубительные работы составляет 50,9 млн. евро. Экономическая внутренняя норма доходности – 22~12%, финансовый анализ не выполнялся.

2.1.3 Пересмотр проекта в УМРП

УМРП выполнило пересмотр планов оснащения порта и модернизации навигационного подходного канала, предложенных по итогам «Исследования по проекту модернизации порта» и «Исследования по навигационному подходному каналу». Исправленные планы уже утверждены Кабинетом министров. УМРП планирует выполнить оснащение инфраструктуры и закупку материально-технических средств до конца 2016 г. После завершения проекта развития пропускная мощность порта Туркменбаши возрастет до 15 млн. т.

2.2 Обзор Исследовательской группой плана строительства грузовых терминалов и международного терминала для автомобильных морских паромов

2.2.1 Базовый курс планирования

Стратегические целевые ориентиры для проекта развития предложены с учетом необходимости внесения вклада в повышение уровня жизни населения и усиления конкурентоспособности промышленности.

2.2.2 Прогноз спроса на пассажирские и грузовые перевозки

спрос на грузовые перевозки в 2020 г. по каждому терминалу спрогнозирован следующим образом.

ППК-1: прогнозируемая выгрузка сырой нефти – 1687 тыс. т, погрузка нефтепродуктов – 5300 тыс. т.

ППК-2: прогнозируемый грузооборот – 4245 тыс. т. **ППК-1 и новый терминал:** прогнозируемый грузооборот – 2231 тыс. т.

Прогноз спроса на пассажирские перевозки: 270 тыс. чел.

2.2.3 Потребность в оснащении портовых объектов:

исходя из мощности порта и величин прогнозируемого спроса на пассажирские и грузовые перевозки, до конца 2020 г. потребуются построить 2 причала для морских паромов класса Ро-Ро и 6 причалов для обычных торговых судов.

2.2.4 Судоремонтные объекты

Число судостроительных заводов в прикаспийском регионе является недостаточным – в частности, в Туркменистане такие заводы отсутствуют, поэтому план строительства судостроительного завода представляется важным, так как будет способствовать повышению безопасности морской навигации, предотвращению загрязнения морской среды, и внесет вклад в развитие морских перевозок на Каспии и в рост экономики региона.

2.3 Обзор Исследовательской группой плана модернизации навигационного подходного канала

2.3.1 Прогноз спроса на пользование подходным каналом: исходя из прогноза

спроса на грузовые и пассажирские перевозки, число заходов судов в порт Туркменбаши оценочно составит примерно 6330.

2.3.2 Тип целевых судов проекта:

целевыми судами проекта рассматриваются танкеры класса дедвейтом 8000 т и железнодорожные паромы.

2.3.3 План навигационного подходного канала

- (1) **Осевая линия подходного канала:** согласно выполненной оценке, оптимальной осевой линии подходного канала явится трасса нынешнего северного подходного канала.
- (2) **Ширина подходного канала:** вопрос о ширине трассы канала в обе стороны рассмотрен под углом зрения ограничения пятью сутками числа дней запрета навигации в связи с плохой погодой. По итогам изучения предложена ширина 160~240 м
- (3) **Глубина подходного канала:** предлагается глубина 6,7~8,2 м
- (4) **Выемка грунта при дноуглубительных работах:** прогнозируемый объем выемки грунта земснарядом по вышеуказанному исправленному варианту плана канала – 5,5 млн. м³

2.3.4 План содержания навигационного подходного канала:

годовой объем дноуглубительных работ по содержанию канала оценочно составит ок. 300 тыс. м³, что составляет менее 1/3 сметного объема, предполагавшегося «Исследованием по навигационному подходному каналу к порту». Намечается, что дноуглубительные работы по содержанию канала будут выполняться с помощью земснарядов, имеющихся у УМРП.

2.4 Уместность проекта помощи колледжу по подготовке моряков

УМРП намерено вести обучение в Туркменском морском колледже (ТМК) таким образом, чтобы его выпускники имели квалификацию, пользующуюся международным признанием. Поэтому УМРП взяло курс на закупку необходимых приборов и оборудования, требующихся по Стандартам обучения, аттестации и надзора (STCW), и создание такого морского колледжа, который сможет выдавать квалификационные сертификаты, признаваемые STCW.

Навигационным управлением судами, которые будет закупать УМРП, а также их обслуживанием будут заниматься кадры моряков, подготовленные в Туркменистане. С учетом развития морских перевозок Туркменистана и его политики в этой сфере, план УМРП по закупке необходимого оборудования и приборов и по совершенствованию содержания обучения моряков оценивается как уместный и рациональный. Инвестиции в такое обучение и в транспортное обслуживание будут способствовать росту и развитию сектора морского транспорта Туркменистана. Содержание и масштаб проекта, а также вопрос о ведомстве-исполнителе подробно изложены в пункте 3.4.

2.5 Планы экстренного оснащения порта

2.5.1 Необходимость в экстренных проектах

Исходя из современного состояния порта, выполнена оценка соответствия проектов базовой концепции развития порта, и с учетом этого выбран проект оснащения, нижеперечисленные компоненты которого подлежат экстренной реализации.

Навигационный подходный канал к порту

Подходный канал в настоящее время находится в крайне плохом состоянии. Частые закрытия канала для навигации существенно снижают кпд порта, прохождение по каналу больших судов на встречных курсах является опасным, уровень обслуживания является с точки зрения международных стандартов крайне низким.

Все это значительно снижает производительность порта и его надежность в качестве логистического маршрута. С целью исправления такой ситуации было предложено экстренно осуществить модернизацию подходного канала к порту.

Международный терминал для автомобильных морских паромов

Многие грузы, следующие по коридору Восток-Запад, перевозятся автотранспортом в объезд – по южному и северному побережьям Каспийского моря. По оценке, выполненной в рамках нынешнего использования, потенциальный спрос на услуги перевозок автомобильными морскими паромов составляет ок. 1 млн. т в год. Было верифицировано, что потенциальный спрос со стороны пользователей порта на услуги перевозок автомобильными морскими паромов в прикаспийском регионе исключительно велик. По

оценке, выполнение существующими портовыми объектами функций терминала для паромов Ро-Ро невозможно. Предлагается соорудить такой терминал в порядке экстренного проекта по оснащению порта.

Содержание и масштаб вышеуказанных проектов, а также стоимость проектов и план их реализации подробно изложены в 3.5.2 и 3.5.3 данного отчета.

2.6 Предполагаемые темы технического содействия и помощи

Предполагаются следующие темы технического содействия в транспортном секторе и в сфере совершенствования среды внешней торговли.

(1) Портовый сектор

Было вынесено заключение о необходимости технического содействия в отношении следующего.

- Аттестация эксплуатационно-технического состояния и возможностей дноуглубительных снарядов, имеющихся у УМРП
- Меры по модернизации имеющихся у УМРП объектов охраны морской среды
- Рабочее проектирование объектов по проектам экстренного оснащения, запрошенным со стороны УМРП

(2) Железнодорожный сектор

Министерство железнодорожного транспорта Туркменистана просит оказать техническое содействие, касающееся технологий литья и термообработки.

(3) Содействие совершенствованию среды внешней торговли

Для обеспечения транспарентности для международного сообщества показателей по политике, экономике и социальной сфере Туркменистана, для продвижения оснащения инфраструктуры с получением финансирования от международных институциональных доноров помощи, а также для привлечения иностранных прямых инвестиций необходимо оказание технического содействия в составлении статистических показателей.

2.7 Обзор правил и системы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС)

В Туркменистане установлена обязательность выполнения оценки экономического воздействия при осуществлении работ по новому строительству, реконструкции, расширению имеющихся объектов, при выполнении ТЭО, при разработке новых технологий, а также в отношении различных других проектов. Вопросы, касающиеся ОВОС, установлены в процедурах выполнения такой оценки, в соответствующем законодательстве и правилах, а также в директивных инструкциях.

Министерство охраны природы заключение государственной экологической экспертизы выдает в отношении ОВОС в пределах 1~3 месяцев. В случае национальных/международных проектов за государственную экологическую экспертизу и утверждение ее результатов отвечает Управление охраны окружающей среды упомянутого министерства.

Система ОВОС Туркменистана включает оценку воздействия на природную окружающую среду и социальную окружающую среду, предусматривает обязательность проработки альтернативных вариантов и создания условий для гражданского участия и т.д., и в целом удовлетворяет требованиям «Директивных указаний JICA по учету природоохранных и социальных аспектов». Исходя из предполагаемой реализации проектов, было выполнено предпроектное исследование, подробно изложенное в разделе 3.7.

2.8 Анализ приемлемости уровня долга

Целью анализа приемлемого уровня долга является исследование приемлемости страны для получения Внешнеэкономической помощи в области развития, с финансовой точки зрения. Ведущие Мировые кредитные агентства, такие как Всемирный банк, Международный валютный фонд (МВФ), определяют внешний уровень приемлемости долга страны как возможность выполнять обязанности по обслуживанию текущих и будущих внешних долгов в полной мере, без реструктуризации долга или просрочки платежей.

Признано, что потребности развития страны большие, однако до тех пор пока, эти инвестиции будут финансироваться собственными значительными торговыми поступлениями, а именно как бюджетными, так и внебюджетными, государственная задолженность страны не будет увеличиваться.

На основе этих данных, маловероятно, чтобы внешний долг страны увеличился в большой степени и что для экономики страны существует риск долговых бедствий в краткосрочной и среднесрочной перспективе.

Что касается уровня ежегодных сумм заимствования кредитов, то при всех пробных расчетах в вышеуказанных i) и ii) все пороговые величины не достигаются в случае, когда сумма кредитования составляет 1116 млн. долл. Иными словами, можно сделать вывод, что если ежегодные суммы кредитных заимствований Туркменистана будут удерживаться в пределах 1116 млн. долл., то в течение ближайших 20 лет приемлемость уровня внешнего долга будет сохранена.

При разработке проекта модернизации порта Туркменбаши, явившегося объектом нынешнего исследования, необходимо с учетом вышеизложенных результатов определить надлежащую сумму заимствования кредитных средств.

В табл. 3.8.12 показана ситуация с выплатами в погашение внешнего долга в случае, когда ежегодная сумма заимствования кредитов составит 1116 млн. долл.

2.9 Эффект в отношении логистических операций в случае реализации проекта модернизации порта Туркменбаши

2.9.1 Современное состояние грузопотоков, следующих через порт Туркменбаши, и стоящие задачи

(1) Современное состояние грузопотоков

1) Импортные грузы из Афганистана и пункты их назначения

90% картофеля и др. овощей, а также свежих фруктов, импортируемых из Пакистана и Индии транзитом через Афганистан, далее транспортируются по железной дороге в Казахстан и Узбекистан, а 10% доставляются автотранспортом через порт Туркменбаши в Казахстан и Россию, и частично – на потребление в Туркменистане.

2) Грузы из России и Украины

Из России и Украины, а также из Ирана и Евросоюза через порт Туркменбаши паромными Ро-Ро и железнодорожными паромными импортируются стальная арматура, цемент, порошковые материалы для изготовления бетона, лесоматериалы, стальные трубы и др. строительные материалы и технику общего назначения. Далее они транспортируются по железной дороге в Узбекистан и Казахстан, а также доставляются автотранспортом для внутреннего потребления в Туркменистане.

(2) Дальнейшие перспективы грузопотоков

1) Перспективы, имеющиеся у пользователей порта

Компании-операторы паромов Ро-Ро желают увеличить частоту захода своих паромов в порт и расширить объемы регулярного рейсового паромного сообщения, чтобы удовлетворить увеличение спроса, которое будет происходить в ближайшие годы.

Компании по грузовым автотранспортным перевозкам сталкиваются с интенсивным спросом и предложением на грузы на обоих направлениях транспортного коридора Восток-Запад. В случае улучшения и стабилизации ситуации с безопасностью в Афганистане, прогнозируется рост грузо- и пассажиропотоков по транспортному коридору Восток-Запад.

Со стороны транспортно-экспедиторских компаний имеется пожелание оснастить порт Туркменбаши погрузочно-разгрузочным оборудованием, позволяющим принимать 20-футовые контейнеры.

2) Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) намерен продолжать инвестировать в оснащение инфраструктуры, необходимой для создания логистической системы, обладающей хорошим кпд. В настоящее время организации находящихся под началом Кабинета министров центральных транспортных ведомств, УМРП, Национального

управления гражданской авиации «Туркменховаеллары», Министерства автомобильного транспорта и автомобильных дорог, а также Министерства железнодорожного транспорта ведут деятельность, сочетающую элементы, присущие частному и государственному секторам. Предполагается предложить проект технического сотрудничества по разделению этих двух видов деятельности.

- 3) Перспективы использования порта Туркменбаши для транспортировки продукции обрабатывающей промышленности припортовой зоны

У предприятий обрабатывающей промышленности припортовой зоны имеются следующие планы по увеличению производства продукции и объемов экспорта из порта Туркменбаши

- Ведется строительство терминала по перевалке сжиженного нефтяного газа (СНГ), через который к 2030 г. будет ежегодно экспортироваться 30 млн. т. СНГ.
- Производство полипропиленовой продукции планируется в перспективе увеличить до 300 тыс. т в год, из которых ок. 80% будет экспортироваться в Иран, Вьетнам и Японию.
- Производство цемента планируется в перспективе увеличить до 5 млн. т в год, из которых 40% будет экспортироваться через порт Туркменбаши.

(3) Задачи, стоящие перед нынешней логистической системой Туркменистана

- 1) Задачи, касающиеся транспортного коридора Восток-Запад
- i) Необходимо модернизировать инфраструктурные объекты и оборудование
 - ii) Необходимо осуществление мультимодального транспортного обслуживания с использованием автодорог, железных дорог, порта и морских паромов Ро-Ро
 - iii) Широко открыв рынок логистических услуг для участия предприятий частного сектора, снизить издержки логистического обслуживания, интегрирующего автодороги, железные дороги и порты, связывающие Европу с Центральной Азией.
 - iv) Усилить потенциал морских перевозок за счет организации судоходства международных морских паромов Ро-Ро между портами Каспийского моря
 - v) Добиваться рационализации системы внешней торговли с соседними странами, а также модернизации системы бизнес-администрирования
 - vi) На межгосударственной многосторонней основе осуществить согласование, унификацию и стандартизацию правил и положений о внешней торговле и таможене, действующих в каждой из договаривающихся стран

- 2) Задачи, касающиеся транспортного коридора Юг-Север
 - i) Необходима реконструкция и повышение эксплуатационно-технических характеристик существующих объектов и оборудования
 - ii) Необходимо осуществление мультимодального транспортного обслуживания с использованием автодорог, железных дорог, порта и морских паромов Ро-Ро
 - iii) Усилить транспортный потенциал за счет повышения эффективности железнодорожных транспортных средств
 - iv) Наладить эффективное мультимодальное транспортное обслуживание, построив узловые объекты для перевалки грузов между портом, железными дорогами и автомобильными дорогами.
 - v) Добиваться унификации с соседними государствами внешнеторговых и таможенных процедур и систем
 - vi) Заключить многосторонние международные соглашения о свободной торговле, которые бы обеспечивали выгоды для региона

(4) Пожелания в отношении развития портовых объектов (в связи с грузоперевозками)

Пожелания со стороны частных компаний грузовых автоперевозок: 1) как можно скорее оборудовать специальный терминал для паромов Ро-Ро; 2) увеличить частоту рейсов паромов Ро-Ро из России, пользующихся в настоящее время многоцелевым причалом; 3) уменьшив время закрытия навигации в подходном канале в связи с неблагоприятными погодными условиями, снизить время простоя паромов Ро-Ро, связанное с ожиданием разрешения на проход по каналу.

2.9.2 Сравнительный анализ приоритетности и преимуществ использования порта Туркменбаши

Было выполнено сопоставление дистанции и времени перевозки, а также потребления топлива в случае использования для перевозок по коридору Восток-Запад порта Туркменбаши с вариантом перевозки по другим маршрутам, и был выполнен анализ приоритетности и преимуществ варианта использования данного порта.

(1) Случай транспортировки грузов из Европы в Центральную Азию (с Запада на Восток)

В итоге анализа было установлено, что при варианте, когда в случае транспортировки грузов из Европы в Центральную Азию порт Туркменбаши не используется, дистанция перевозки, время перевозки и потребление топлива возрастают до 200~246% по сравнению с вариантом использования данного порта.

(2) Случай транспортировки грузов из Афганистана в причерноморские страны

Сопоставление варианта использования порта Туркменбаши с вариантом его неиспользования при транспортировке грузов по коридору «Восток-Запад» в направлении с Востока на Запад показало, что, как и в случае транспортировки грузов из Европы и Азию, при варианте неиспользования вышеуказанные показатели выше (140~170%).

Выяснилось, что для предприятий, занимающихся логистическим обслуживанием в Центральной Азии, использование при перевозках по коридору Восток-Запад рейсов паромов Ро-Ро через порт Туркменбаши является вариантом, который в экономическом и финансовом отношении более приоритетен и дает больше преимуществ, чем варианты использования других маршрутов.

2.10 Изучение содержания проектов сотрудничества, реализация которых возможна

2.10.1 Проекты, связанные с портом Туркменбаши

С технических позиций была верифицирована принципиальная необходимость в экстренном проведении следующих намечаемых УМРП проектов.

- (1) Проект модернизации подходного канала к порту (протяженность дистанции дноуглубительных работ в канале – 22 км, глубина – 7 м, ширина – 170~220 м, объем выемки грунта при дноуглубительных работах – ок. 5,5 млн. м³).
- (2) Проект строительства терминала для причаливания пассажирских паромов Ро-Ро (целевые паромы: класса дедвейтом 8000 т), строительство пирса с судовыми стоянками по обеим сторонам (длина – 160 м, глубина –6 ~ –7 м, работы по устройству искусственной насыпи для строительства сухопутных объектов).
- (3) Предлагается поставить и смонтировать в Туркменском морском колледже (ТМК) имитационные учебные тренажеры для обучения преподавателей и моряков судовождению, обучения по двигателям и по навигации, и в рамках технического сотрудничества предоставить программу использования тренажеров и тренинга.
- (4) Проекты технического содействия:
 - 1) Для будущих дноуглубительных работ по техобслуживанию навигационного подходного канала к порту выполнить оценку и экспертизу имеющихся у УМРП многоковшовых дноуглубительных снарядов, провести технический инструктаж и обучение по их эксплуатации (для производства дноуглубительных работ).
 - 2) За счет совершенствования объектов охраны морской окружающей среды помочь УМРП в наращивании возможностей вести мониторинг и надзор за

утечками нефтепродуктов, охранять прибрежную окружающую среду в районе порта и предпринимать меры противодействия утечкам нефти. Выполнить для этого трансферт технологий и поставку необходимого оборудования.

2.10.2 Железнодорожный сектор

Выполнить изучение проектов развития, связанных со строительством следующих двух новых железнодорожных линий, для укрепления внутренней железнодорожной сети Туркменистана.

(1) Строительство новой линии Атамурат-Тагтабазар-Сарахс

Строительство новой линии Атамурат-Сарахс важно для дальнейшего повышения эффективности транспортных перевозок. Протяженность отрезка Атамурат-Тагтабазар – ок. 300 км, Тагтабазар-Сарахс – ок. 150 км. Общая протяженность линии – ок. 450 км.

(2) Строительство новой линии от г. Атамурат в Афганистан

Объем транспортных потоков через Афганистан в дальнейшем будет все более возрастать, поэтому линии в Афганистан позиционируются как важная. В настоящее время АБР проводит изучение проекта железнодорожной линии в Афганистане между городами Мазар-э-Шариф и Герат, и железная дорога от г. Атамурат, которая будет соединяться с этой линией, также будет иметь важный статус.

2.10.3 Сотрудничество с целью совершенствования условий внешней торговли: согласно

в области статистики. Прозрачность и открытость информации для общественности является одной из важных политик для улучшения торговой и инвестиционной среды в Туркменистане. В этой связи обеспечение технического сотрудничества для создания статистики международного уровня является жизненной необходимостью.

В области торговли, связанной с таможенной системой, особенно важным для Туркменистана является улучшение таможенной системы, упрощение таможенных процедур, выдача визы в пограничном пункте, диверсификация промышленных секторов и ускорение приватизации. Этим вопросам следует уделить особое внимание в области технического сотрудничества.

1 Предпосылки и изучения

1.1 Предпосылки изучения

Согласно ЕБРР, в 2008г население Туркменистана составляло около 6.5 миллионов и площадь территории 488,000 м². Туркменистан одна из стран Центральноазиатского региона, расположенная в самом центре. Географически, страна имеет большую пустыню Каракум, которая покрывает большую часть национальной территории и является препятствием транспорту. Страна имеет 5 веляатов (Балканский, Ахалский, Марыйский, Лебапский, Дашогузский).

Страна на западе ограждена Каспийским морем, граничит с Узбекистаном на севере, Афганистаном на юго-востоке, Ираном на юге и Казахстаном на северо-западе.

Через границу с Афганистаном на длинном пути от Туркменбашинского порта, европейскому коридору открывается доступ в Пакистан и Индию на юго-западе и, Китай на востоке. Это основной транспортный коридор этого региона.

Туркменистан обрел независимость в 1991г в связи с распадом СССР. С тех пор Правительство поддерживает политику “Позитивного нейтралитета и невмешательства во внутренние дела других стран”, которая провозглашена наряду с другими принципами в Конституции Туркменистана. Эти принципы являются основными, в налаживании Туркменистаном отношений с другими государствами.

С приходом к власти новой администрации в 2006г, в стране произошли политические и экономические изменения, изменившие социальную и экономическую политику, и прекратившие международную изоляцию страны.

1.1.1 Национальная программа стратегического развития

Правительство создало «Национальную программу экономического, политического и культурного развития Туркменистана на период до 2020». Правительство продлило стратегию развития до 2030г. Развитие транспортного сектора и облегчение торговли выделены как одни из важных секторов развития.

Три приоритетных задачи стратегического периода:

- (1) Достижение Туркменистаном уровня развитых стран, поддержка экономической независимости и стабильность быстрого экономического роста, введение новых технологий и продукции, и, увеличение эффективности труда.
- (2) Устойчивый рост ВВП на душу населения
- (3) Увеличить инвестиционную активность и увеличить количество сооружений производственного назначения.

1.1.2 Национальная экономика

Глобальный финансовый кризис 2007г не оказал прямого влияния на финансовые институты страны. С вводом новой стратегии реформ, страна достигла роста ВВП 13% в 2005г и 10.5 % в 2008г. Согласно расчетам ЕБРР, ВВП в 2008г был 247,152 миллиард манат и ожидаемый в 2009 361,670 млрд. манат.

Экономика Туркменистана очень выросла за последние 5 лет, с двойным показателем роста ВВП в 2007г. экспортный показатель увеличился на 20% в 2008г, и, местное потребление импортных товаров также увеличилось из-за упрощения иностранного обмена.

Поток прямых иностранных инвестиций продолжает отображаться в инвестициях в оффшорные нефтяные отрасли Каспийского моря. Сумма прямых инвестиций в 2005г была 418.2 миллионов US\$ и в 2008г инвестиции резко выросли до 820 миллионов US\$.

Объединение обменного курса было закончено 1 мая 2008г и составил 14,250 манат за 1 доллар США, курс стойко держится из-за устойчивой внешней позиции страны, и, в январе 2009г имело место деноминация местной валюты. Существующий обменный курс на декабрь 2009г 2.834 маната за 1 доллар США.

Правительство планирует диверсификацию экономического развития, как например, новый трубопровод для поставки газа в Китай, Иран и Россию, увеличение экспорта нефтепродуктов за счет увеличения емкости нефтеперерабатывающих заводов, поддержка которых будет осуществляться инвестициями в развитие социальной и транспортной инфраструктуры.

В Сельскохозяйственном секторе по указанной Национальной программе, доля государственной части будет постепенно уменьшаться за счет увеличения частного сектора к 2020г.

Правительство выражает обязательство в ведении банковской системы для защиты финансовой стабильности страны и укрепления национальной валюты. Финансирование проектов с привлечением иностранного капитала будет развиваться и практиковаться шире с новым законодательством об иностранных инвестициях совместно с унификацией обменного фонда. Таким образом, с целью стабильного экономического роста, правительство должно сделать больше для создания базы рыночно ориентированной экономики, как например облегчение торговли.

1.1.3 Транспортный сектор

Транспортный сектор Туркменистана регулируется и управляется отдельными министерствами, которые включают каждый подвид транспорта, включая автомобильный транспорт, железнодорожный, авиацию и, морской и речной транспорт. Госбюджет предусматривает большие вложения в строительство новых сооружений и модернизацию

транспортных сетей и морского флота на условиях поставки по Закону о проведении торгов.

Правительство Туркменистана разработало и утвердило в 2008г Стратегию Государственного Развития до 2020г, охватывающий 15 секторов национальной экономики, 7 из которых касаются инфраструктуры.

Новый Морской Кодекс, разработанный с помощью консультантов ЕБРР в 2002г должен быть принят. Необходимы значительные реформы и укрепление управления, для повышения конкурентоспособности с портами Каспийского моря, как Актау (Казахстан), Баку (Азербайджан), Махачкала и Астрахань (Россия).

(1) Проекты развития железных дорог, автомобильных дорог и аэропортов

Согласно Стратегии развития, модернизация транспортных операций и восстановление транспортных сетей и сооружений должны быть полностью закончены в указанный период со средствами, предоставленными из госбюджета.

Транспортная система представлена в более или менее коммерчески ориентированных принципах (особенно для иностранных компаний) для сооружений, которые играют важную роль на региональном уровне, как например, железнодорожное соединение Север-Юг, соединяющее Казахстан, Туркменистан и Иран, протяженностью более чем 900км.

1) Железные и автомобильные дороги.

В настоящее время правительство выделяет большие финансовые ресурсы для восстановления автомобильных и железнодорожных сетей, включая строительство новых дорог, железнодорожных мостов через Амударью, и приобретение новых железнодорожных подвижных составов.

Информация, предоставленная Министерством железных дорог показывает, что Правительство готово подтвердить возможность внешнего финансирования IFI проекта Север-Юг, учитывая тот факт, что наибольшая секция этого железнодорожного пути – около 700км – на территории Туркменистана, и, что проект должен быть закончен к концу 2011г.

ADB в настоящее время ведет переговоры о возможном финансировании части этого проекта.

2) Аэропорт и морской порт

Планируется модернизация авиапарка наряду со строительством в нескольких аэропортах новых грузовых и пассажирских терминалов.

Модернизация порта Туркменбаши выдвинет Туркменистан в регионе с открытием новых

торговых путей в Россию, Казахстан и Азербайджан с введением услуг пассажирских перевозок.

Согласно Министерству экономики и развития, правительством одобрено вложение около 1 млрд. долларов США на восстановление инфраструктуры, главных транспортных сетей, аэропорта и морского порта города Туркменбаши, включая новую курортную зону «Аваза» на побережье.

(2) Порт Туркменбаши

Балканский вельяет, где расположен порт Туркменбаши, играет важную роль в национальной экономике, и выполняет функцию национальных ворот в Центральную Азию и Афганистан. Доля ВВП и населения этого вельяета составляло по расчетам 2008г 25% и 15% от общего соответственно. Поэтому инвестиции в этот регион, имеет решающее значение для развития Туркменистана и региональной экономики.

Туркменбашинский порт это наибольший международный порт страны и региона в юго-восточном побережье Каспийского моря. Порт играет очень важную роль в транзите товаров из Европы в Азию. Увеличились объемы гуманитарных грузов, строительных материалов в Афганистан идущих через порт. С будущим развитием, важность порта в товарообороте между Европейскими странами, России и Афганистаном, и далее Пакистаном, будет увеличиваться.

Учитывая географическое расположение порта и его важность в регионе, Правительство уделяет развитию Туркменбашинского порта наивысший приоритет в Стратегии развития транспортного сектора до 2020г.

Акватория Туркменистана ограничена границами Ирана и Казахстана, и его береговая линия составляет около 600км. Вдоль побережья 5 основных портов, как Туркменбашинский порт, Кианлы, Аладжа, Гарабогаз и Экерем.

Туркменбашинский порт признан важной транспортной инфраструктурой для развития коридора CAREC.

1) Изучение развития порта другими донорами

Изучение развития порта Туркменбаши проводилось несколько раз такими организациями как ЕБРР, Мировой банк в 2003 “Транспорт и Облегчение торговли в CIS 7, Казахстан и Туркменистан» и КОИСА от Корейского правительства “ТЭО проекта модернизации Туркменбашинского международного порта” в 2009г.

(3) Просьба Президента Туркменистана о Японском сотрудничестве

Краткое содержание переговоров на высшем уровне, прошедших 16 декабря 2009г в Токио, были опубликованы на главной странице Министерства иностранных дел от 16 декабря

2009, и кратко излагаются ниже;

Переговоры на высшем уровне прошли 16 декабря 2009г в Токио между Премьер-министром Японии и Президентом Туркменистана, принявшего приглашение посетить Японию с официальным визитом. В общих чертах содержание переговоров следующее;

1) Двухсторонние отношения

- i) Премьер-министр выразил признательность Президенту Туркменистана за первый в истории межгосударственных отношений визит в Японию, и выразил намерение поддерживать стремления Туркменистана в переходе национальной экономики в направлении открытого рынка и демократизации и нынешнюю внешнюю политику открытости международному сообществу.

Выразив Премьер-министру искреннюю признательность за приглашение посетить Японию, Президент Туркменистана отметил, что между обеими странами установились хорошие отношения по вопросам международного и двустороннего сотрудничества посредством восьми (8) совместных заседаний Туркмено-японского и Японо-туркменского комитетов по экономическому сотрудничеству, которые и далее будут расширяться.

- ii) В отношении дальнейшего развития экономических отношений между двумя странами, Президент оценил деятельность японских компаний в целом. В качестве практического предмета двухсторонних отношений, Президент приветствовал участие японских компаний в развитии морского порта в городе Туркменбаши и в программах культурного обмена.

Премьер-министр со своей стороны отметил, что эти предложения будут изучены, и сотрудничество будет продвигаться с учетом реализации предложенных проектов.

- iii) Премьер-министр отметил, что в одном из вузов страны была открыта кафедра японского языка по инициативе Президента Туркменистана. Премьер-министр выразил свою признательность и попросил поддержку в целях дальнейшего развития систем обучения японского языка.

2) Геополитическая ситуация и сотрудничество в рамках Диалога «Центральная Азия + Япония»

Премьер-министр подчеркнул, что поддержание мира в соседних с Туркменистаном странах - Афганистане и Пакистане, является важным вопросом международного сообщества. Премьер-министр отметил, что японское правительство будет продолжать сотрудничество в направлении прогресса политической и экономической стабильности между обеими странами.

Премьер-министр выразил, что международный терроризм и незаконный оборот наркотиков угрожают стабильности региона. В целях принятия эффективных мер против таких вызовов, достижения стабильности и устойчивого развития Центральноазиатских стран, необходимо региональное сотрудничество стран Центральной Азии. Японское правительство будет продолжать сотрудничество со странами Центральной Азии в рамках данного формата.

(4) Программа ЕБРР

ЕБРР провел ряд технических исследований по различным программам и финансовую помощь касательно развития порта, особенно следующих:

- Навигационный канал Туркменбашинского порта в 2001 и 2007гг.
- Финансовая помощь развитию Туркменбашинского порта, в строительстве многоцелевого причала, железнодорожного терминала RO-RO, приобретение погрузочного оборудования в 2000-2003гг.
- Изучение транспортного коридора ТРАСЕКА с помощью New Caspian Shipping Service в 2001г.

ЕБРР намерено продолжать помощь Туркменистану, особенно в проектах по Улучшению важной региональной транспортной инфраструктуры, **которая станет частью коридора CAREC**, соединяющий с Афганистаном для помощи в реконструкции и поставке гуманитарной помощи, с другими двусторонними донорами, включая проекты ключевых портов Каспийского моря.

1.1.4 Программа улучшения торговли

Согласно географическому расположению стран ТРАСЕКА в контексте развития торговых отношений между Европой и Азией, перевозка грузов в Европу по коридору ТРАСЕКА (Восток-Запад) будет более привлекательным маршрутом, чем другие, проходящие через регион. ТРАСЕКА проходит через страны, богатые природными ресурсами и энергоносителями, и, нуждающимися в их развитии, большой потенциал грузопотока по коридору между Востоком и Западом.

Много препятствий не только в Туркменистане, но и в соседних странах, что приводит к задержке движению грузов через страны Центральной Азии.

Существующие условия транспортной инфраструктуры - это первый барьер в торговле и перевозках грузов и пассажиров. Страна имеет сильную потребность в развитии условий автомобильных и железных дорог, что сильно влияет на местные и международные движения. Снижение времени ожидания на границе и таможенная чистка в порту Туркменбаши - ключевые показатели улучшения ТТФ (показатель торговли и транспортировки).

Очень трудно привлекать Прямые иностранные инвестиции в страну со слабым логистическим сервисом. Международные компании в большей степени работают по принципу «дверь в дверь» или «только во время», в чем основной показатель надежности.

ОЕСД рассчитал, что прибыль от улучшения условий торговли составит от 2 до 15%. Из-за существующих барьеров в улучшении торговли в стране, как и в странах Центральной Азии, потенциальные сбережения от улучшения торговли, должны быть наивысшими затратами в стоимости.

Согласно исследованиям логистической системы японской торговой компанией, неофициальные дополнительные выплаты, обостряют ситуацию и ухудшают международную конкурентоспособность (для примера, водители грузовиков, проезжающих транзитом через страны Кавказа или Центральной Азии, должны оплатить 1,500 – 2,000 долларов США неофициально или за принудительные услуги охраны.). В зависимости от мировых цен, общая сумма транспортировки в этих странах может достигнуть 50% от объема груза, что очень высоко для конкуренции со странами вне Центральной Азии.

Деловое общество нуждается в лучшем доступе к информации о международной торговле и транспортировке.

В настоящее время, для развития логистических услуг, низкая производительность транспортных операций, отсутствие благоприятных условий для развития мультимодальных перевозок являются барьером и недостатком физической инфраструктуры.

Страна и регион в целом нуждаются в образовании институционных и законных оснований для рыночной экономики, привлечении иностранных инвестиций, и улучшении использования собственных природных ресурсов.

В рамках технической помощи ЛСА, Правительство Туркменистана пытается определить проблемы и недостатки на торговых маршрутах между странами Восточной Азии и странами Европейского Союза. Специфичные требования страны в улучшении торговых и транспортных отношений будут интегрированы с общими требованиями по всему интермодальному грузовому коридору.

Согласно указанным выше обоснованиям, изучение собранных данных и подтверждение существующего положения Интегрированной системы физического распределения в Туркменистане, будет проводиться с целью определения проектов, нуждающихся в технической помощи ЛСА, для развития транспортного и торгового сектора Туркменистана.

1.2 Изучение

1.2.1 Объекты изучения

Изучение проводится в следующих целях.

- (1) Сбор и подтверждение базовых данных касательно железной дороги, автомобильных дорог и Туркменбашинского порта, формирующих интегрированную национальную систему логистического снабжения для содействия экономическому развитию и увеличению торговли между Туркменистаном и Центрально Азиатским регионом.
- (2) Анализ собранных данных и определение проектов по улучшению торговых и транспортных возможностей с привлечением помощи ЛСА.

1.2.2 Объем изучения

- (1) Подготовка и вручение начального отчета.

- (2) Полевые исследования.

В целях охватывания существующего положения порта, железной дороги и автодорог, должны быть проведены следующие исследования и оценены в ходе анализа.

- 1) Анализ и оценка базовых данных существующей ситуации Туркменбашинского порта, дорожного и железнодорожного секторов.
 - i) Политика, законы и правила касающиеся транспортировке и таможенных процедур.
 - ii) Организационная схема работодателей и бюджета министерств и Агентств занимающихся транспортными и таможенными процедурами.
 - iii) таможенная очистка и формальность системы
 - iv) Существующая активность международных структур в каспийском море.
 - v) Прогресс переговоров о придании легального Статуса Каспийскому морю.
 - vi) Анализ существующей ситуации сетей и стратегических функций Туркменбашинского порта, железной и автомобильных дорог.
 - vii) Национальные проекты касающиеся развития Туркменбашинского порта, железной дороги и автомобильных дорог за счет собственного финансирования, двусторонней и донорской помощью, и ожидаемый грузопоток по завершении идущих национальных проектов.
- 2) определение необходимости улучшения существующей системы интегрированной системы физического распределения на основе анализа и оценки базовых данных.

- i) Анализ деятельности компаний вовлеченных в физическое распределение.
 - ii) Анализ инвестиционной политики и среды развития порта, железных и автомобильных дорог.
 - iii) Анализ производительности (существующей законодательной системы, организационной, персонала) относящихся к транспортным и таможенным процедурам.
 - iv) Определение потребности улучшения стратегических функций и сетей существующей системы интегрированного физического распределения Туркменбашинским портом, железнодорожным и автодорожным секторами.
 - v) Потенциальные проекты международного сотрудничества.
- 3) Анализ собранных данных по Туркменбашинскому порту и обзор проектов развития порта.
- i) Принципы долгосрочных планов развития порта
 - ii) Обзор предлагаемого плана создания автопассажирского терминала (объем проекта, стоимость проекта, очередность выполнения и т.д.).
 - iii) Обзор плана улучшения канала.
 - iv) Изучение запроса на поставку оборудования для морского колледжа.
 - v) Срочные проекты развития портовых сооружений.
 - vi) Техническое содействие и помощь.
 - vii) Принципы регулирования и системы воздействия на окружающую среду.
 - viii) Анализ долга для стабильности проектов развития Туркменбашинского порта.
 - ix) Эффективность и адекватность развития Туркменбашинского порта.
 - x) Перечень практических компонентов для сотрудничества с ЛСА.
- (3) Подготовка и вручение окончательного отчета.

1.2.3 Структура отчета

Этот отчет представляет собой обоснование, анализ и результат исследований, включая результаты полевых исследований. Отчет состоит из 4-х основных глав и подглав.

Глава 1 Предпосылки и изучения

Глава 2 существующая ситуация порта, железнодорожного и автодорожного сектора и данные анализа и оценка.

2.1 Анализ и оценка базовых данных существующей ситуации порта, железнодорожного и автодорожного сектора

2.2 Определение методов улучшения существующей Интегрированной системы физического распределения на основе анализа и оценки базовых данных.

Глава 3 Анализ собранных базовых данных по порту Туркменбаши и пересмотр проектов развития порта.

- 3.1 Принципы долгосрочного плана развития порта
- 3.2 Обзор предлагаемого плана развития автопассажирского терминала РО-РАХ
- 3.3 Обзор плана улучшения канала
- 3.4 Изучение запроса на учебное оборудование морского колледжа.
- 3.5 Срочно требуемые развития портовых сооружений
- 3.6 Техническое содействие и помощь
- 3.7 Принципы оценки влияния на окружающую среду
- 3.8 Анализ долга для стабильного проекта развития порта Туркменбаши.
- 3.9 Эффективность и адекватность развития порта Туркменбаши
- 3.10 Перечень компонентов взаимодействия и помощи ЛСА

Глава 4 Рекомендации

1.2.4 Период изучения

Изучение началось 9 ноября 2009г, для подготовки и вручения предварительного отчета.

С 22 ноября 2009г до 4 февраля 2010г будут проводиться полевые исследования и сбор данных в Туркменистане.

Окончательный отчет будет вручен 25 марта 2010г.

1.2.5 Эксперты, назначенные для изучения

Изучение проводилось следующими экспертами.

<u>Эксперт</u>	<u>Компания</u>	<u>Назначение</u>
Ацуши САТО	Oriental Consultant	Руководитель группы/Проектирование портовых сооружений
Тадаши НАГАЙ	CIPD	Эксперт по товародвижению
Такаши КАДОНО	OCDI	Планирование порта и канала
Нобуйоши КАВАЙ	Oriental Consultant	Железнодорожный инженер
Ясумори КАВАГУЧИ	Oriental Consultant	Дорожный инженер
Киоко МИШИМА	Ides	Специалист по окружающей среде
Кийоши НАКАШИМА	OCDI	Эксперт макроэкономики и финансов

1.3 Территория изучения

Исследования включает территорию Ашхабада, Туркменбаши и соседние порты, Туркменабат и прилегающие территории. Смотрите приложенную карту.



Рис. 1.1 Карта расположения изучаемой территории

2. Нынешняя ситуация в портовом, железнодорожном и автомобильном секторах и результаты оценки и анализа

2.1 Анализ и оценка основных данных нынешнего положения Туркменбашинского порта, железнодорожного и автомобильного секторов

2.1.1 Политика, законы и нормы, относящиеся к порядку транспортировок и таможенной очистке

(1) Политика, законы и нормы по транспортировкам

1) Нынешняя ситуация транспортировок в Туркменистане и обзор политики

Правительство Туркменистана приняло Национальную программу “Стратегия экономического, политического и культурного развития Туркменистана на период до 2020 года” в 2003 году, и национальная политика в транспортной системе была разработана на основе этой национальной программы. Согласно этой программе валовое производство продукции на одного человека в 2020 составит 4,700 US\$ или возрастет по сравнению с 2000 годом в 8.3 раз. (В 2008г ВВП на одного человека составил 5,800 US\$¹, что уже превышает намеченную задачу). Вклад частного сектора в развитие ВВП в настоящее время составляет 40% , но ожидается его увеличение до 70% в 2020г. Транспортная система страны к 2020 году обеспечит пятую часть национального дохода страны. И государственные планы предусматривают увеличение грузовых перевозок к 2020 году в 5.4 раз.

Государство способствует строительству дорог и новых железнодорожных линий как части крупномасштабных проектов по развитию инфраструктуры в 2011 – 2020 годах. Будут реконструированы автомобильные дороги: Сердар – Этрек - Гудриолум, Мары - Серхетабад, Теджен - Серахс, Туркменбаши - Гарабогаз - госграница (Казахстан) и существующий транспортный коридор Восток - Запад будет расширен вместе с коридором Север – Юг. Продолжается строительство новых железнодорожных линий по коридору Север – Юг: Узен (Казахстан) – Туркменбаш, Берекет и Этрек (Туркменистан) – Горган (Иран), запланированный завершить до 2011. Введена в действие новая железнодорожная линия: Теджен – Бабадайхан. В 2006г завершили строительство новой железнодорожной дороги Ашхабад – Каракумы – Дашогуз.

В Туркменбашинском порту, в настоящее время проводят изучение проекта модернизации порта, который является одним из важных узлов транспортного коридора Восток-Запад, связывающего Черное море, Центральную Азию, Китай и Восточную Азию, а в качестве ворот, связующего Туркменистан и прикаспийские страны.

¹ Программа ТРАСЕКА, ЕС по “Стране-партнеру” / Задание А, Отчет – Туркменистан, сентябрь 2009

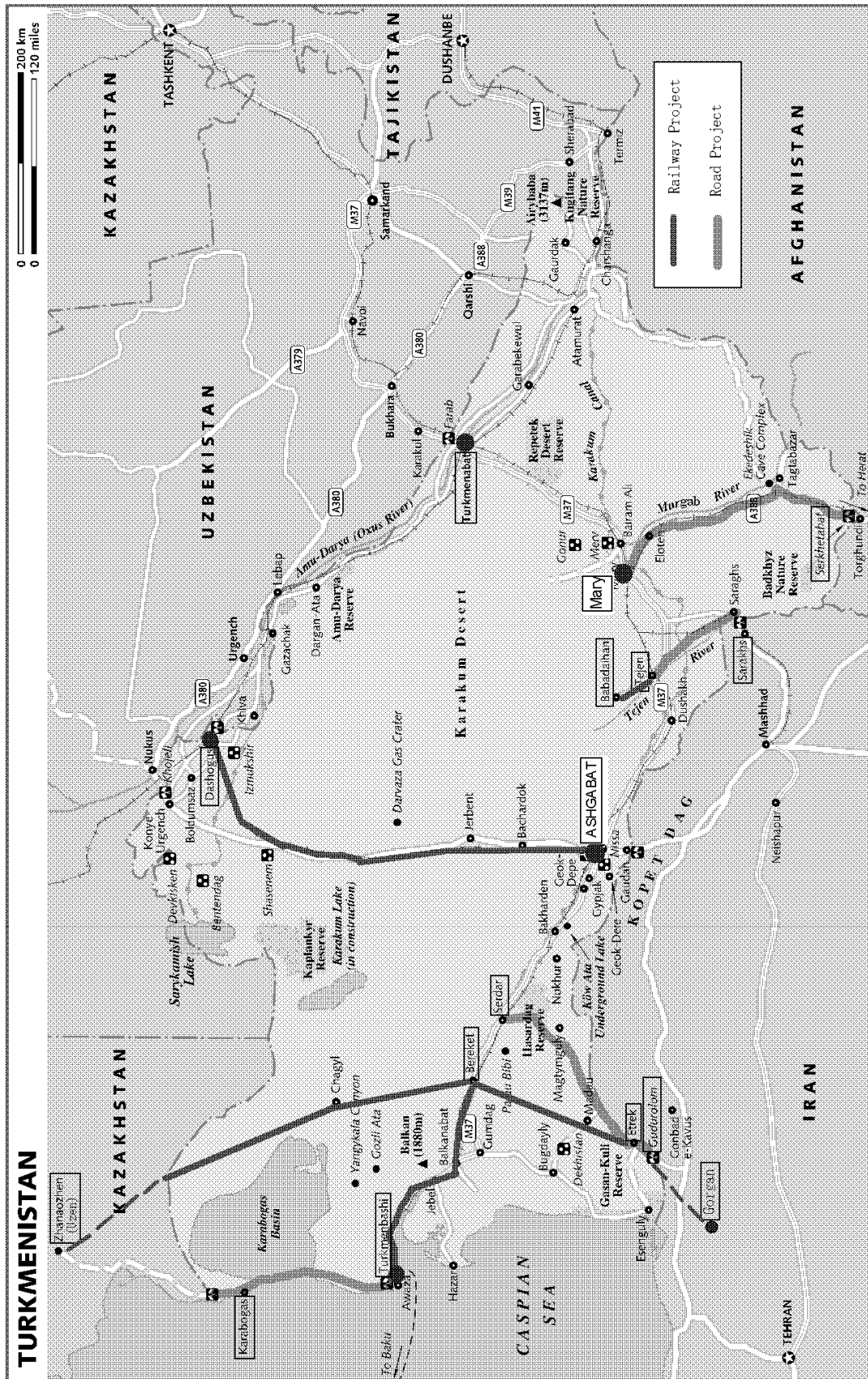


Рис. 2.1.1 Крупные проекты по инфраструктуре в Туркменистане (2011 ~2020)

В экспортных перевозках за 2004, 86% всех экспортируемых из Туркменистана товаров осуществлялись на грузовиках, 10% по трубопроводам и 3% железной дорогой (на основе веса). По показателям внешней торговли, полезные ископаемые и продукты растительного происхождения стремительно возросли за последние 3 года (См. Табл. 2.1.1), а транспортными средствами по перевозке этих товаров в основном служили суда и железная дорога. Ожидается развитие железнодорожной сети в комплексе с морским транспортом в Каспийском море посредством разработки Туркменбашинского порта, а также их эффективной работы.

В Туркменистане, принята система лицензирования для обеспечения мощности и квалификации транспортных средств. Согласно статье 20 Закона “О лицензировании отдельных видов деятельности”, следующие 4 лицензии необходимы для осуществления транспортной деятельности. Однако, по железнодорожному транспорту не требуется лицензии, за исключением перевозок опасных грузов. В соответствии с Постановлением Президента No.10281, изданного 27 февраля 2009, этот закон устанавливает Министерства и органы, выдающие требуемые лицензии по видам транспортной деятельности следующим образом.

- Деятельность в области перевозок опасных грузов - Главная государственная служба "Туркменстандартлары" (TDS)
- Авиационная деятельность - "Государственная национальная служба "Туркменховаеллары"
- Перевозочная, транспортно-экспедиционная деятельность на морском и внутреннем водном транспорте – Управление морского и речного транспорта "Туркмендениздеяеллары"
- Перевозочная, транспортно-экспедиционная деятельность на автомобильном транспорте; Министерство автомобильного транспорта Туркменистана

Табл. 2.1.1 Внешняя торговля Туркменистана 2006 – 2008

Наименование товара	(кг)		
	2006г. (кг)	2007г. (кг)	2008г. (кг)
Скот и животноводческая продукция	10,738,707	16,836,454	30,413,304
Продукты растительного происхождения	90,841,999	137,519,975	416,042,761
Растительные масла	15,187,009	19,543,173	19,343,766
Пищевые продукты, алкогольные и безалкогольные напитки, уксус, табак и его заменители	90,940,480	14,467,447	133,100,643
Полезные ископаемые	135,197,283	92,433,846	665,742,943
Химическая продукция	64,895,040	98,818,075	106,205,365
Полимерные материалы, пластмасса, резина и его продукция	21,268,320	41,891,254	44,071,968
Кожа, мех и изделия из них	7,322,245	13,841,704	8,380,634

Наименование товара	2006г. (кг)	2007г. (кг)	2008г. (кг)
Дерево /лесоматериал	19,093,485	32,638,114	36,964,265
бумага, полиграфическая продукция	8,876,973	10,207,422	21,843,220
Текстильная продукция	60,914,557	81,737,250	64,952,908
Обувь, головной убор	1,935,785	3,594,490	3,788,586
Камень, гипс, цемент, асбест, слюда	72,652,419	118,859,748	158,491,982
Ювелирные изделия	3,311	9,835	19,000
Полудрагоценные материалы	156,579,784	223,329,225	242,156,187
Компьютерные технологии, аудио аппараты	50,053,107	87,166,757	95,474,223
Транспорт и его части	14,848,924	6,499,901	32,563,607
Оптические устройства, фотографическое, кинематографическое и контрольно-измерительное оборудование, медицинское, хирургическое оборудование; часы, музыкальные инструменты	864,524	1,280,693	1,210,043
Мебель и хозяйственные товары	9,308,379	16,625,988	24,521,268
Произведен	10,734	15,010	588

Источник: Государственная таможенная служба Туркменистана

2) Морской и речной транспорт

Общий тоннаж экспортного груза, проходимого через морской порт ТДДЕ в 4 раз больше ввозимого. Большая часть статей экспорта составляют нефтепродукты, а основными странами по экспорту туркменских товаров являются Азербайджан и Иран, вслед за ними идет Россия. По импорту тоннаж химических продуктов остается высоким, а основной страной импорта является Азербайджан.

По экспорту с соседними странами, Туркменистан экспортировал 1.4 млн.т. сырой нефти в Иран, и 1.8 млн. т. прочих нефтепродуктов в Азербайджан в 2008г. Импортный показатель Туркменистана в 2008г составил 0.6 млн. т. химических товаров и 0.2 млн. т. строительного материала из Азербайджана в 2008г. (См. Табл. 2.1.2 – 4).

“Кодекс торгового мореплавания” изданный 5 ноября 2008 г. является основным законом, регулирующим морской и речной транспорт. Закон определяет правовые, экономические, организационные основы государственного управления в сфере морского и речного транспорта и регулирует отношения, возникающие из торгового мореплавания, включая транспортные соглашения.

В этом законе определены основные понятия для управления мореплаванием, такие как регистрация судов и их титул, государственный портовый контроль, договор по грузовым перевозкам, договор морского посредничества, контракт по морскому страхованию, возмещение убытков в результате крушения судов, обязанности за ущерб, вызванный разливом нефти с судов и т.д., и является руководством для морского и портового управления Туркменистана.

Туркменбашинский порт расположен в очень важном участке транспортного коридора Восток-Запад, а примыкающий к нему район, где выполняется проект «АВАЗА», определен в качестве свободной экономической зоны, и является национальным проектом, способствующим экономическому развитию Туркменистана.

Однако, в виду того, что дноуглубление на подходном канале не производилось в течение долгого времени, глубина моря на маршрутном пути уменьшилась, из-за песчаного наноса и Туркменбашинский порт, по мнению транспортно-экспедиционного агентства, считается небезопасным на Каспии. Следовательно, необходимо провести дноуглубления подходного канала и развития портовых сооружений, как ключевого узла товародвижения и пассажиропотоков для национального экономического развития.

3) Наземные перевозки

Реконструкция междугородних дорог отстают в сравнении с дорогами внутри города. Большая часть дорог в направлении Ашхабад – Туркменбаши и Ашхабад - Мары, являющиеся главной частью транспортного коридора Восток-Запад, имеют одностороннее движение, содержащаяся не очень в хорошем состоянии, и далекой от магистральной дороги. Завершили строительство части дороги с одного ряда в направлении Мары–Туркменабад. Понтонный мост через Амударью, связывает Туркменабад с Узбекской стороной, но крупногабаритные автомобили не могут одновременно ездить по обеим сторонам моста.

Табл. 2.1.2 Импорт товаров, проходящих Туркменбашинский порт по странам и категориям в 2008

	(Ед.из.: т)									
	Россия	Азербайджан	Иран	Турция	Казахстан	Украина	Прочее			
1 Сырая нефть	0	0	0	0	0	0	0			
2 Полипропилен	0	0	0	0	0	0	0			
3 Кокс	0	0	0	0	0	0	0			
4 Прочие нефтяные продукты	656	134,714	0	0	0	0	0			
5 Химикаты	0	579,493	0	0	0	0	0			
6 Строительный материал	5,768	179,223	0	50,141	0	0	460			
7 Метал и металлопродукция	29,753	71,113	0	8,921	0	0	0			
8 Лесоматериалы и пиломатериал	6,894	2,670	0	43	0	0	0			
9 Машины и оборудование	18,183	34,211	0	1,949	0	216	931			
10 Пищевые продукты	17,472	103,704	0	0	0	0	0			
11 Сельскохозяйственные продукты	0	419	0	0	0	0	0			
12 Разный генеральный груз и прочее	33,387	101,214	0	0	0	0	0			
Всего	112,113	1,206,761	0	73,244	0	216	1,391			

Табл. 2.1.3 Экспорт товаров, проходящих Туркменбашинский порт по странам и категориям в 2008

	(Ед.из.: т)						
	Россия	Азербайджан	Иран	Турция	Казахстан	Украина	Прочее
1 Сырая нефть	0	433,985	1,434,808	0	0	0	0
2 Полипропилен	23,814	1,387	10,650	0	0	0	0
3 Кокс	84	5,120	0	0	0	0	0
4 Прочие нефтяные продукты	656,931	1,829,982	924,300	0	17,700	0	0
5 Химикаты	0	172,602	0	0	0	0	0
6 Строительный материал	28,723	29,124	0	0	0	0	0
7 Метал и металлопродукция	346	31,821	0	0	0	0	0
8 Лесоматериалы и пиломатериал	0	148	0	0	0	0	0
9 Машины и оборудование	1,137	17,992	0	0	477	0	0
10 Пищевые продукты	0	23,607	0	0	0	0	0
11 Сельскохозяйственные продукты	0	1,089	0	0	0	0	0
12 Разный генеральный груз и прочее	3,576	190,586	0	0	0	0	0
Всего	714,611	2,737,443	2,369,758	0	18,177	0	0

Табл. 2.1.4 Экспорт и импорт груза по Туркменбашинскому порту в 2008г

	Импорт			Экспорт			
	2006	2007	2008	2005	2006	2007	2008
1,427,691	1,651,044	1,423,432	1,381,535	5,406,996	5,090,147	6,240,586	5,839,989

Источник : Табл. 2.1.2 – 4 Программа ТРАСЕКА по “Стране-партнеру” Европейского Союза 2009г

Автодорожный участок коридора Восток-Запад между Туркменбаши и Туркменабадом планируется завершить по одной стороне в 2010г. А проектирование понтонного моста через Амударью уже закончено и теперь на этапе тендерного выбора подрядчика. Что касается коридора Север-Юг, то строительство дороги между Ашхабадом и Дашогузом уже завершено, а реконструкция дорожного участка между Мары-Сарахс завершится вскоре. Планируется новый автодорожный коридор Север-Юг параллельно с железнодорожным коридором Север-Юг.

Правовая система Туркменистана по наземным перевозкам разработана не полностью, но имеющийся закон СНИП, соответствует японскому “Закону о дороге” и “Закону о дорожной структуре”. Законодательство по общественному транспорту включает Постановление Президента “О пассажирском транспорте”. Для обеспечения безопасности дорожного движения руководствуются законом “Об автомобильном транспорте”, утвержденный Министерством автомобильного транспорта Туркменистана приказом No.11, 7 апреля 1994 г, предусматривающий следующие положения.

- Положение о службе безопасности движения
- Положение о порядке служебного расследования причин дорожно-транспортных происшествий
- Отчет о происшествий с подвижным составом автомобильного транспорта.
- Положение о водителе-наставнике
- Порядок проведения обязательных ежегодных занятий с водителями автотранспортных предприятий по повышению профессионального уровня.
- Положение о стажировке водителей
- Положение о водителе-инструкторе
- О работе специализированного медицинского пункта

В основном предприятия общественного транспорта относятся к предприятиям с государственной формой собственности, предприятия по грузоперевозкам приватизированы. Нормативные документы, связанные с автомобильным транспортом основаны на законах советских времен, и требуется обновить их содержание в ближайшем будущем. Новая редакция законов предусматривает усиление приватизации.

Осмотром транспортных средств занимается “DAI” (Государственная автомобильная инспекция). Контроль выбросов выхлопных газов находится под юрисдикцией Министерства охраны природы, а полиция на страже защиты безопасности движения. Техническое обслуживание автомобильных парковок и проверок перегруженности грузовых машин проводится более одного раза в 6 месяцев для соответствия с нормами выбросов газообразных отходов. По грузовым машинам и автобусам нормы выбросов и правила техники безопасности соответствуют российским.

Министерство автомобильного транспорта выдает следующие 2 лицензии. Перевозчики более 100 и транспортные компании более 1,200 лицензированы в Туркменистане, и при продвижении их бизнеса за пределы Туркменистана необходимо предоставить заполненную форму в Министерство автомобильного транспорта. В случае транспортировки опасных грузов, тяжеловесного груза требуется разрешения Министерства автомобильного транспорта по каждому случаю отдельно.

- Лицензия по транспортно-экспедиционной деятельности (Главная)
- Лицензия по перевозочной деятельности

В Туркменистане, транспортно-экспедиторские компании оказывают услуги таможенных маклеров. В случае оказания подобных услуг, они должны сообщить об этом только в “Торгово-Промышленную Палату”. Табл. 2.1.5 показывает количество грузового транспорта по грузоподъемности.

Табл. 2.1.5 Количество грузовиков по их грузоподъемности

Несущая способность	Кол-во транспортных средств
Более 20 тонн	32,379
От 10 до 20 тонн	2,379
Транзит /Более 20 тонн	10,432
Транзит/от 10 до 20 тонн	598

Источник: Министерство автомобильного транспорта; январь – апрель 2009 г

4) Железнодорожный транспорт

Строительство железнодорожной сети Туркменистана началось в 19 веке с прибрежной части Каспийского моря во времена царской России. Центральноазиатское бюро железных дорог СССР был образован в 1964 г, и железнодорожная администрация была подконтрольна бюро. Данная сеть была рациональной с точки зрения всей территории СССР, но не является подходящей с точки зрения настоящего или будущего товародвижения, пассажиропотоков и экономического развития на территории каждой страны после распада СССР.

Закон Туркменистана “О железнодорожном транспорте”, изданный 15 сентября 1998г предусматривает правовые и институциональные основы для развития железнодорожного транспорта, функций и управления. Лицензии, требуемые по закону “О лицензировании отдельных видов” не относятся к железной дороге, и разрешается монополистическая собственность и управление железнодорожной сетью, подвижной составу, и контейнерам и т.д..

В настоящее время Правительство Туркменистана прилагает большие усилия строительству железнодорожного коридора Север-Юг, соединяющего три страны - Казахстан, Туркменистан и Иран, и планирует завершить строительству в 2011. 700 км

железнодорожной линии проходит через территорию Туркменистана, из которых 530-километровый железнодорожный участок между Дашогузом и пустыней Каракумы уже построен за счет Министерства железнодорожного транспорта, а оставшаяся часть будет построена за счет финансирования ADB и Исламского банка. Общая протяженность железнодорожной сети на территории Туркменистана в настоящее время удвоилась, по сравнению с протяженностью в 1992 г, когда Туркменистан приобрел свою независимость и вышел из состава СССР.

Железнодорожные перевозки по экспорту и импорту составляет одну треть внутригосударственных перевозок, а транзитные перевозки на 10 до 40% меньше внутренних перевозок. Перевозки нефтяных продуктов преобладает в экспорте, среди ввозимых товаров преобладает зерновые культуры и мука, черные металлы и цемент, а среди транзитного груза преобладают нефтяные продукты, крупы и мука, хлопок. Тенденция экспорта и импорта заключается в том, что Туркменистан экспортирует природные ресурсы и импортирует крупы и муку, строительный материал и химические продукты.

Рассматривая вопросы и проблемы по железнодорожным операциям в отношении товародвижения, выяснили недостаток необходимого количества локомотивов и погрузочно-разгрузочного оборудования. В результате этого, грузовые вагоны остаются в бондовой зоне на долгое время, вследствие чего предприниматели несут дополнительные затраты. (В случае зарубежных вагонов проходящих через территорию Туркменистана, это стоит 21 US\$ / вагон / день и 500 US\$ / 20 вагон). Это ухудшает конкурентоспособность железной дороги и вызывает изношенность железнодорожных сооружений. Сеть товародвижения по всему Туркменистану невозможно создать до тех пор, пока не будет модернизирована железная дорога вместе с развитием порта.

Табл. 2.1.6 Железнодорожные перевозки за 2005 – 2008

Вид перевозок	(тоннаж)			
	2008	2007	2006	2005
Местные				
- тонн	9 437 880	9 919 162	9 498 560	9 793 048
- тонн км.	4 199 928	4 171 259	4 221 799	4 874 414
Экспорт				
- тонн	1 047 075	1 283 022	1 574 431	1 289 523
- тонн км	716 831	874 704	1 076 427	941 903
Импорт				
- тонн	2 290 756	1 244 871	682 807	1 029 258
- тонн км	721 807	491 513	317 293	445 081
Транзит				
- тонн	5 820 899	8 544 634	8 165 761	7 577 288
- тонн км	3 563 623	4 526 791	3 771 866	3 408 602
Всего				
- тонн	18 596 610	20 991 689	19 921 559	19 689 117
- тонн км	9 202 189	10 064 267	9 387 385	9 670 000

Источник: Железнодорожная статистика Туркмендемиреллары

Табл. 2.1.7 Экспортный тоннаж по железной дороге

	2008	2007	2006	2005
Нефтепродукты	645 813	994 108	1 207 465	982 519
Зерновые и мука	-----	-----	-----	-----
Строительство	-----	-----	-----	-----
Цемент	-----	-----	-----	-----
Черный металл	-----	-----	-----	-----
Химикаты	17 759	7 618	24 327	38 477
Хлопок	36 878	57 362	44 895	28 238
Кокс	137 660	129 862	175 250	124 375
Прочие	208 965	94 072	122 494	115 914

Табл. 2.1.8 Импортный тоннаж по железной дороге

	2008	2007	2006	2005
Нефтепродукты	13 511	8 735	5 346	12 717
Зерновые и мука	471 497	174 754	22 411	6 526
Строительство	18 350	1 923	4 051	412
Цемент	123 881	9 078	9 059	209 221
Черный металл	365 534	239 935	143 203	195 580
Химикаты	247 074	174 970	31 808	80 931
Хлопок	-----	-----	-----	-----
Кокс	-----	-----	-----	-----
Прочее	1 050 909	635 476	466 929	523 871

Табл. 2.1.9 Транзитный тоннаж по железной дороге

	2008	2007	2006	2005
Нефтепродукты	799 934	1 921 439	1 458 067	1 519 910
Зерновые и мука	700 838	1 004 963	868 114	713 045
Строительство	17 644	111 298	90 159	210 712
Цемент	10 709	323 258	525 579	403 907
Черный металл	338 756	582 909	598 429	519 985
Химикаты	16 184	318 721	472 906	333 612
Хлопок	551 130	672 207	619 703	706 047
Кокс	169 683	43194	5122	28401
Прочее	3 216 021	3 566 645	3 527 682	3 141 669

5) Воздушный транспорт

“Авиационный кодекс Туркменистана” предусматривает правовые, экономические и институциональные основы для транспортировки авиационных грузов и других видов деятельности, связанных с авиацией.

Перевозки авиационных грузов в 2009г составили 11,316т и основные виды груза – это потребительские товары и строительное оборудование и материалы. Норма роста

авиационных грузов составила 22% с 2008 до 2009. Авиационный груз экспортируется и импортируется в / из Европы, Китая, арабских стран и СНГ. (См. Табл. 2.1.10)

Новый международный аэропорт откроется в Туркменбаши в мае 2010г. Старая взлётно-посадочная полоса будет реконструирована до 3,500м и старый пассажирский терминал будет перестроен в здание грузового терминала. Строительная стоимость нового аэропорта 125 млн. EURO, которая будет финансироваться правительством. Новый международный аэропорт будет центральным воздушным транспортом, способствующим развитию проекта Аваза.

Табл. 2.1.10 Отправка грузов авиатранспортом

(Ед. из: т)

Деятельность	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Объемы авиагрузов и почта	15 613.0	12 355.0	11 936.0	10 994.0	9 356.0	7 110.0
Международные	13 447.0	10 735.0	10 081.0	9 166.0	6 979.0	4 497.0
Внутренние	2 166.0	1 620.0	1 855.0	1 828.5	2 377.0	2 613.0
	2007	2008	2009	2010 (ожд.)	Total	
Объемы авиагрузов и почта	8 827.0	9 305.1	11 316.0	12 449.0	96 813.2	
Международные	6 270.2	7 126.7	9 264.4	10 191.0	77 566.3	
Внутренние	2 556.8	2 178.4	2052.2	2 258.0	19 246.9	

Источник : Государственная гражданская авиация

В восточной стороне Ашхабада планируется строительство нового аэропорта, и правительством планируется завершение строительства в конце 2013 или в начале 2014. Центр распределения авиационного груза планируется разработать на площадке Ашхабадского аэропорта, что позволит соединить разбросанные таможенные склады и производить эффективное распределения авиационных грузов.

Кроме этих аэропортов, новый аэропорт уже введен в эксплуатацию в Мары в соответствии с развитием многих заводов зарубежными инвестициями, а в Туркменабате и Дашогузе продолжается разработка проектов по строительству новых аэропортов. Переговоры с Исламским Банком по финансированию нового Туркменабатского аэропорта уже ведутся, и планируется приступить к строительству в середине 2010.

(2) Политика, законы и нормы по таможенному делу

1) Международные конвенции, двусторонние соглашения и нормы

В законах Туркменистана по таможенному делу предоставляется приоритетность ратифицированным международным конвенциям, двусторонним соглашениям и нормам, и так как эти правила влияют на содержание документов, требуемых для таможенной очистки, нынешняя ситуация в Туркменистане показана нижеследующим образом.

- i) “Вашингтонская конвенция”(Договор по международной торговле дикими животными и растениями, находящиеся на грани исчезновения) ратифицирован 26 сентября 1992.
 - ii) “Парижская конвенция” (Договор защищающий промышленную собственность) ратифицирована 15 января 1995.
 - iii) “Соглашение ВТО” еще не ратифицировано, но был введен единый курс валютного обмена в 2008 и деноминация “манат” в 2009, и поэтапная система будет применяться для ратификации соглашений. В Центральной Азии, членом ВТО является Киргизстан, а членство Таджикистана планируется в ближайшем будущем.
 - iv) Конвенции по “Типовому коносаменту (В/L)” и “Гармонизированной системе описания и кодирования товаров” еще ратифицированы. Туркменистан не является членом МТП (Международной торговой палаты по “Incoterms” (Международные правила толкования торговых терминов) и “УСР” (Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов)). Однако, Туркменистан неуклонно следует международным правилам и конвенциям.
 - v) “Договор о торговле и мореплавании ” по Каспийскому морю еще не ратифицирован, но на стадии интенсивных переговоров между прикаспийскими странами.(См. раздел “Деятельность по международной правовой структуре” и “Переговоры о правовом статусе Каспийского моря”)
 - vi) “Таможенная конвенция по международным дорожным перевозкам по TIR карнету” была ратифицирована в 1975. После развала СССР, трансграничное соглашение по железной дороге было ратифицировано между странами СНГ и соседними странами, но все еще остаются некоторые проблемы , например по трансграничным перевозкам на российских грузовом транспорте.
 - vii) Туркменистаном не ратифицированы соглашения по членству в региональных организациях СНГ, ЕСР (Организация по вопросам экономического сотрудничества) и and CAREC (Организация центральноазиатского регионального экономического сотрудничества), но ратифицировал Соглашение о свободной торговле с Россией, Казахстаном, Узбекистаном, Азербайджаном и Киргизстаном на основании двусторонних соглашений.
- 2) Законы, связанные с таможенным управлением

Правовая система Туркменистана состоит из “Таможенного кодекса Туркменистана”, который определяет основные понятия таможенного дела и “Гражданского кодекса Туркменистана”, который устанавливает основу для гражданского законодательства в Туркменистане и управляет, в частности, правоотношения, возникающие по договору о перевозке груза.

“Таможенный кодекс Туркменистана” определяет правовые рамки по таможенной политике; основные задачи и обязанности таможенных органов, порядок и условия перемещения через таможенную границу товаров, таможенная пошлина и таможенные сборы, порядок пропуска через таможенную границу, таможенный досмотр, оформление таможенного контроля, декларирование товаров, правила хранения товаров под таможенным контролем, таможенные привилегии, виды нарушений таможенных правил и ответственность за эти нарушения, производство по делам о нарушении таможенных правил, обжалование о рассмотрении решений, действий или бездействия таможенных органов, межгосударственные соглашения и международные договоры и их приоритетность по отношению Таможенному кодексу Туркменистана.

Таможенные процедуры и их точное содержание определены в постановлениях и правилах, таких как Постановление Президента № 9925, показывающий “Перечень таможенных тарифов Туркменистана”.

“Гражданский кодекс” определяет такие положения как: обязанности перевозчика за согласованному плату доставить груз в пункт назначения в соответствии с контрактом, обязанности перевозчика за причиненный ущерб или потерю груза, отсутствие ответственности за причиненный ущерб в случае форс мажора, спецификации обязанностей перевозчика по контракту, контракт в форме коносамента, и спецификации по содержанию, и соответствие договора перевозки нормам Гражданского кодекса, независимо от наличия инвойса, или его порчи или утери.

3) Законы, взаимосвязанные с торговлей

В Туркменистане, закон “О торговле” и закон “Об иностранной валюте” схож с изданными законами Японии. Кроме того, следующие законы взаимосвязаны с торговой деятельностью.

- Закон об иностранных инвестициях
- О лицензировании отдельных видов деятельности
- Закон об изобретениях и промышленных образцах
- Закон о товарных знаках, знаках обслуживания и наименованиях мест происхождения товаров

Правительство опубликовало перечень наименований, таких как химические средства, промышленные отходы, культурные ценности, дикие животные и растения, топливно-энергетическое и минеральное сырье, экспорт и импорт которых осуществляется с разрешения Кабинета Министров. В случае соответствия ввозимых и вывозимых товаров с перечнем этих товаров, для осуществления импорта и экспорта необходимо получить лицензию через соответствующие министерства и агентства. (См. Табл. 2.1.11)

Также правительство обнародовало список опасных товаров, таких как ядерные материалы, наркотические и психотропные средства и яды, по которым требуется лицензия с разрешения Президента Туркменистана. (См.Табл. 2.1.12)

По военным грузам, транзит которых осуществляется через территорию Туркменистана, правительство обнародовало перечень наименований No.1, данных в Табл. 2.1.13 которые запрещены перевозить без регистрации с разрешения Президента. По 80 химическим товарам, указанным в Табл. 2.1.14, транспортировка осуществляется только с разрешения Президента.

Список Министерств и агентств, ответственных за выдачу лицензий и разрешений приведен в пункте “2.1.2 (2) Организации, число персонала и бюджет министерств и агентств по управлению таможенным делом”.

Табл. 2.1.11 Перечень товаров, экспорт и импорт которых осуществляется по лицензиям с разрешения Кабинета Министров Туркменистана

Наименование продукции	Код ТН ВЭД
Химические средства	3808
Яды	3001
Промышленные отходы	2618-2620,3915
Национальные украшения	7113, 7114, 7115, 7116, 7117, 7118
Культурные ценности Старинная печатная продукция, рукописи Археологические находки Нумизматика Произведения культуры	9701,9702,9703,9704,9705,9706
Коллекционные материалы по минералогии и биологии	970500000
Среднеазиатская овчарка Лошади ахалтекинской породы Племенной скот Дикие животные	010600990 010111000 010119900,010290900,010391900,010392900, 010410900,010420900 – only wild animals
Дикорастущие растения, кости ископаемых животных, кость слоновая, рога, копыта, кораллы и аналогичные материалы	030110,0407,05,07,0508,0604,070951-070952; 071080600; 071230000; 080221000; 080222000;0810-0812; 121220000,1301,1302 (except 130219300): gr. 14; 9601
Информация о недрах, топливно-энергетическом и минеральном сырье по районам и месторождениям, расположенным на территории Туркменистана и в пределах континентального шельфа и морской зоны	

Табл. 2.1.12 Перечень специфических товаров (работ, услуг), экспорт и импорт которых осуществляется по лицензиям с разрешения Президента Туркменистана

Наименование продукции	Код ТН ВЭД
Ядерные материалы, технологии, оборудование и установки, специальные неядерные материалы, источники радиоактивного излучения, включая	2613, 2844, 2845, 8401
Наркотические и психотропные средства. Отдельные виды сырья, материалов, оборудования, технологии и научно-технической информации, применяемых при создании вооружении и военной техники	
Материалы, оборудование и технологии, которые имеют мирное значение, но могут быть использованы при создании ракетного, ядерного, химического и других видов оружия массового уничтожения	
Инвестиции за рубежом	
Экспорт результатов научно-исследовательских работ, ноу-хау, изобретений	
Яды (кроме указанных в перечне №2)	

Табл. 2.1.13 Перечень No.1, вооружения, военной техники и военного имущества, транзит которых через территорию Туркменистана осуществляется только с разрешения Президента Туркменистана

1. Космические аппараты, ракеты-носители, баллистические ракеты, разгонные блоки и компоненты.
2. Самолеты, вертолеты и прочие летательные аппараты военного назначения.
3. Танки и другая самоходная бронетехника с вооружением или без нее.
4. Автомобили и другие самоходные машины военного назначения на колесном и гусеничном ходу.
5. Артиллерийские, пусковые ракетные и бомбовые установки, гаубицы, гранатометы, минометы и аналогичные средства ведения боевых действий.
6. Стрелковое оружие.
7. Боеприпасы: бомбы, ракеты, мины, гранаты, снаряды, патроны и аналогичные средства ведения боевых действий.
8. Взрывчатые, пиротехнические вещества и иные изделия, подпадающие под класс I опасных грузов в соответствии с классификацией ООН и классификацией Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных на XV заседании Совета по железнодорожному транспорту 5 апреля 1996 года.
9. Местоукладчики, инженерно-строительные машины, минные заградители, ремонтные мастерские, патроны и другие средства инженерного обеспечения войск.
10. Комплексы боевого применения различных видов оружия системы наведения, пуска и управления.
11. Компоненты, запасные части, комплектующие изделия к вооружению и военной технике, включая техническую документацию.
12. Специально разработанные оборудование, материалы, приспособления и оснастка для производства и ремонта вооружения, военной техники и военного имущества.
13. Парашютное имущество.
14. Комплексные средства обработки и анализ картографической продукции.
15. Имущество радиосвязи и радионавигации.
16. Электродвигатели и двигатели внутреннего сгорания военного назначения.
17. Тара специальная.
18. Учебно-имитационные средства для подготовки войск.
19. Система обеспечения жизнедеятельности личного состава вооруженных сил.
20. Коллективные и индивидуальные средства защиты от оружия массового поражения.
21. Средства профилактики и лечения последствий применения оружия массового поражения.
22. Специальное тыловое оборудование.
23. Военная форма одежды и ее атрибуты .
24. Технологическое оборудование, сырье и материалы, в том числе для производства вооружений в особый период.
25. Электроника, электронные системы, изделия приборостроения военного назначения.
26. Специальные изделия и грузы, имеющие секретный характер.
27. Воинские грузы, отправителями или получателями которых являются воинские части Министерства обороны Туркменистана, Министерства внутренних дел Туркменистана, Государственной пограничной службы Туркменистана, органов безопасности и иных государственных военизированных структур.

Табл. 2.1.14 Перечень No.2 опасных грузов, транзит которых через территорию Туркменистана осуществляется только с разрешения Президента Туркменистана

1. Концентраты урановых руд
2. Гексафторид урана
3. Свежее ядерное топливо
4. Радиоактивные материалы, удельная активность которых превышает 70 кБт/кг
5. Транспортные упаковочные комплекты, используемые для перевозок специальных грузов
6. N-ацетилантраниловая кислота
7. Аконит
8. Аконитил
9. Аммиак сжиженный
10. Ангидрид уксусной кислоты
11. Антраниловая кислота
12. Ацеклидин
13. Ацетон
14. Бензол
15. Гиосциамин основание
16. Гиосциамин камфорат
17. Гиосциамин сульфат
18. Глифтор смесь -1,3 дифторпропанол-2(1) (70-75%(1))
1-фтор-3-хлорпропанол-2(2)/10-20%(2)
19. Дихлорэтан
20. Изосафрол
21. Змеиный яд
22. Кадмия цианид
23. Калия перманганат
24. Калия цианид
25. Кальция цианид
26. Карбахалин
27. Кислота фтористо-водородная
28. Меди цианид
29. Меркаптофос
30. Метанол
31. 3,4-метилендиоксифенил-2-пропанол
32. Метилэтилкетон
33. Метил бромид
34. Метил хлорид
35. Мышьяковистый ангидрид
36. Мышьяковый ангидрид
37. Натрий арсенат и его лекарственные формы в разных дозировках
38. Натрий арсенид
39. Натрия цианид
40. Никеля тетракарбонил
41. Нитротолуол
42. Новарсенол
43. Пиперональ
44. Промерам и его лекарственные формы в разных дозировках
45. Пестициды хлорорганические
46. Пчелиный яд очищенный
47. Ртути дийодид
48. Ртути дихлорид
49. Ртути оксицианид
50. Ртути салициалит
51. Ртути цианид
52. Ртуть металлическая
53. Сафрол
54. Серебра цианид

55. Серная кислота
56. Соляная кислота
57. Скополамина кидробромид
58. Стрихнина нитрат и его лекарственные формы в разных дозировках
59. Сумма алкалоидов красавки
60. Толуол
61. Тетраэтилсвинец и его смеси с другими веществами (этиловая жидкость и прочие), кроме этилированных бензинов)
62. Трава аконита джунгарского свежая
63. Уранила 4- хлорбензальдегида нитрат
64. Фенилуксусная кислота
65. Фенол
66. Фосфор желтый
67. Фосфор красный
68. Фтористый водород
69. Хинуклидил-3-бензилат
70. Хлор
71. Хлорпикрин
72. Цианистый барий
73. Цианистый водород
74. Цианплав
75. Циклон
76. Цинка фосфид
77. Цинхонин
78. Экстракт чилибухи
79. Этилмеркурхлоридг
80. Этиловый эфир

4) Постановление о карантине животных

Постановление о предотвращении заразных болезней животных и крупного рогатого скота издано в Туркменистане, и запрещается вывоз и ввоз больных животных. Карантин животных и крупного рогатого скота под юрисдикцией ветеринарной службы Ассоциации животноводческих акционерных обществ Туркменистана (Туркменмаллары).

5) Закон о карантине растений

Закон Туркменистана о карантине растений определяет порядок выдачи “фитосанитарного сертификата”, принципы осуществления мероприятий, противодействующих проникновению карантинных и других опасных вредителей, болезней растений и сорняков при импорте и экспорте.

6) Закон о качестве и безопасности пищевых продуктов и медицины

Настоящий Закон определяет основные направления реализации государственной политики в области обеспечения качества и безопасности пищевых продуктов в интересах охраны здоровья населения и регулирует отношения в сфере оборота пищевых продуктов.

В Туркменистане, регулирование в области обеспечения качества и безопасности пищевых продуктов осуществляется с 1999 г. Постановление Президента, изданное в 2005 г, обязывает компании, осуществляющие деятельность, связанную с оборотом

продовольственного сырья и пищевых продуктов, регистрироваться в Министерстве пищевой и медицинской промышленности, независимо от того, являются ли они местными или зарубежными компаниями. Настоящее постановление определяет основу в области обеспечения качества и безопасности пищевых продуктов, а закон “О пищевой гигиены” принят в апреле 2009. По пищевым продуктам, ввозимым в Туркменистан в первый раз, требуется представить документы по их качеству и безопасности, если это требуется. Проверку продуктов проводят в лаборатории, после чего выдается разрешение.

В отношении медицины в закон “О лицензировании отдельных видов деятельности”, изданный июне 2008 г были внесены дополнения. В соответствии с ним лицензированию подлежат следующие 4 вида деятельности, вступившие в силу президентским постановлением в феврале 2009 г.

- Фармацевтическая деятельность – включает оптовая реализация – розничная реализация медицинских лекарств и препаратов в лечебных целях
- Медицинская деятельность – включает консервативное лечение, клиническое исследование
- Медико-техническая деятельность – техническое обслуживание оборудования, розничная – оптовая реализация оборудования, инвентаря и прочей продукции
- деятельность по проведению дезинфекционных, дезинсекционных и дезактивационных работ

7) Законы, имеющие отношение охране культурных ценностей

Следующие законы по охране культурных ценностей и закон “Об охране, вывозе и ввозе движимых ценностей культуры” являются предметом таможенной очистки.

- “Закон об охране памятников истории и культуры”, изданный 19 февраля 1992г
- Закон “О государственных особо охраняемых природных территориях”, изданный 9 мая, 1992
- “Закон о музеях и музейном деле”, изданный 20 декабря 1996 г
- “Закон об охране, вывозе и ввозе движимых ценностей культуры”, изданный 15 сентября 1998г
- Закон Туркменистана “О народном художественно-прикладном искусстве”, изданный 19 декабря 2000г
- “Закон о патенте”, изданный 1 октября 1993г

8) Законы, имеющие отношение регулирующих вопросы оборота боевого ручного стрелкового и холодного оружия, патронов

Следующие законы регулируют вопросы оборота оружия в Туркменистане:

- Закон Туркменистана об оружии (опубликован в газете Нейтральный Туркменистан 28 ноября 2009 г. и вступающий в силу с января 2010)

- Закон о полиции
- Закон об органах внутренних дел Туркменистана
- Уголовный кодекс Туркменистана
- Закон об административных правонарушениях (административное нарушение)

9) Контроль оборота наркотических средств и соответствующие законы

С производством наркотических средств в 2000г, их количество в Афганистане увеличилось на 44%. В соответствии с официальным заявлением ООН, общее количество наркотических средств, произведенных в Афганистане в 2001 составило 192 тонн и возросло до 8200 т в 2007г, из которых на производство героина 660 т.

Закон Туркменистана о наркотических средствах, психотропных веществах, прекурсорах и мерах противодействия их незаконному обороту. Закон был принят в 2004г Меджлисом Туркменистана. После приобретения независимости Туркменистан присоединился к следующим договорам ООН:

- Договор 1961 в отношении наркотических веществ
- Договор 1971 о психотропных веществах
- Договор 1982 в отношении синтетических наркотиков

Туркменское управление по борьбе с наркотиками сообщает о текущем состоянии и проводимой деятельности в комитете ООН. Япония также является членом комитета ООН, и тоже сообщает о своей деятельности раз в год.

Туркменистан сотрудничает с международными агентствами и США, Великобританией и Германией. С помощью правительства Великобритании, был расширен контрольно-пропускной пункты в Сехребаде на границе с Афганистаном, а также контрольно-пропускной пункт Атамурад и Фарап с финансовой поддержки правительства США.

Почти все приграничные контрольно-пропускные пункты используют рентгеновское оборудование, предназначенное для больших грузов. Специалисты получают подготовку в Германии и Бельгии. Однако, необходимо рентгеновское оборудование, предназначенное для общественных мест, таких как аэропорт и железнодорожные станции для идентификации ручного багажа.

2.1.2 Организация, число персонала и бюджет министерств и ведомств по транспортировке и таможне

(1) Организация, число персонала и бюджет министерств и ведомств администрации по транспортировке

Министерства и ведомства, ответственные за администрацию по транспортировке разделены на нижеследующие четыре организации, два учреждения из которых находятся в ведении

Кабинета Министров. Ниже указана институциональная структура, число персонала и размер бюджета.

- Управление морским и речным транспортом Туркменистана
- Министерство автомобильного транспорта Туркменистана
- Министерство железнодорожного транспорта
- Государственная гражданская авиация

1) Управление морским и речным транспортом Туркменистана

Рис. 2.1.2 и Рис. 2.1.3 представляют организационную схему Управления морским и речным транспортом Туркменистана и Международного порта Туркменбаши, которые являются одними из отделений Управления морским и речным транспортом. Общее число персонала Управления в 2008 году составляет 1,466 человек. Управление морским и речным транспортом Туркменистана включает Международный морской порт (926 сотрудников), Речные пути (480 сотрудников), Госнадзора порта (31 сотрудников) и Морской порт Туркменбаши (29 сотрудников). Помимо данных организаций, Управление морским и речным транспортом Туркменистана управляет отелом Чарлак.

Головной офис Управления морским и речным транспортом состоит из следующих отделений: «Отдел кадров», «Юридический отдел», «Административный отдел», «Отдел внутренней ревизии», «Отдел технического развития», «Отдел внешнеэкономических связей», «Финансово-экономический отдел», «Отдел бухгалтерии», а также управляет дочерними организациями. Структура организации управления международного порта Туркменбаши подразделяется на четыре группы: «Группа Управления и эксплуатации», «Техническая группа», «Группа бухгалтерского учета и кадров», «Административная группа», и «Группа Главного Порта».

Управление морским и речным транспортом Туркменистана управляется и руководствуется независимой системой, и доход состоит из платежей Международного порта Туркменистана, Речных путей, Госнадзора порта и Морского колледжа Туркменбаши. Общий доход Управления морским и речным транспортом в 2008 году составляет 20,653.9 тысяч долларов США, и общие расходы составляют 12,018.8 тысяч долларов США (валютный курс; 2009). Норма возврата расходов составляет 72% и Управление морским и речным транспортом Туркменистана является успешным для высоко возвратной операции, (ссылаться на Таблицу 2.1.15).

Ведомственное преобразование Управления морским и речным транспортом Туркменистана запланировано на середину 2010 года. Данное преобразование направлено на будущую независимость учреждения, ответственного за морскую регулирующую работу, от организации Управления морским и речным транспортом, а также, на интеграцию «Отдела техосмотра судна» Управления морским и речным транспортом, и «Отдела главного порта», «Отдела судоходства» и «Диспетчерского отдела» Международного морского порта Туркменбаши.

Табл. 2.1.15 Финансовый доход и расход Управления морским и речным транспортом Туркменистана в 2008 году

(Единица : 1,000 долларов США)

Организации под руководством Управления морским и речным транспортом Туркменистана	Доход	Расход	Балансовая прибыль	Норма прибыли
Международный Морской Порт Туркменбаши	15,321.7	10,708.7	4,613.0	43%
Речные пути “Дерьяёллары”	3,748.4	1,215.8	2532.6	208%
Госнадзор порта	1,475.7	0	1475.7	-
Колледж мореходства Туркменбаши	108.1	94.3	13.8	15%
Управление морским и речным транспортом. Итого	20,653.9	12,018.8	8,635.1	72%

Источник: Управление морским и речным транспортом Туркменистана

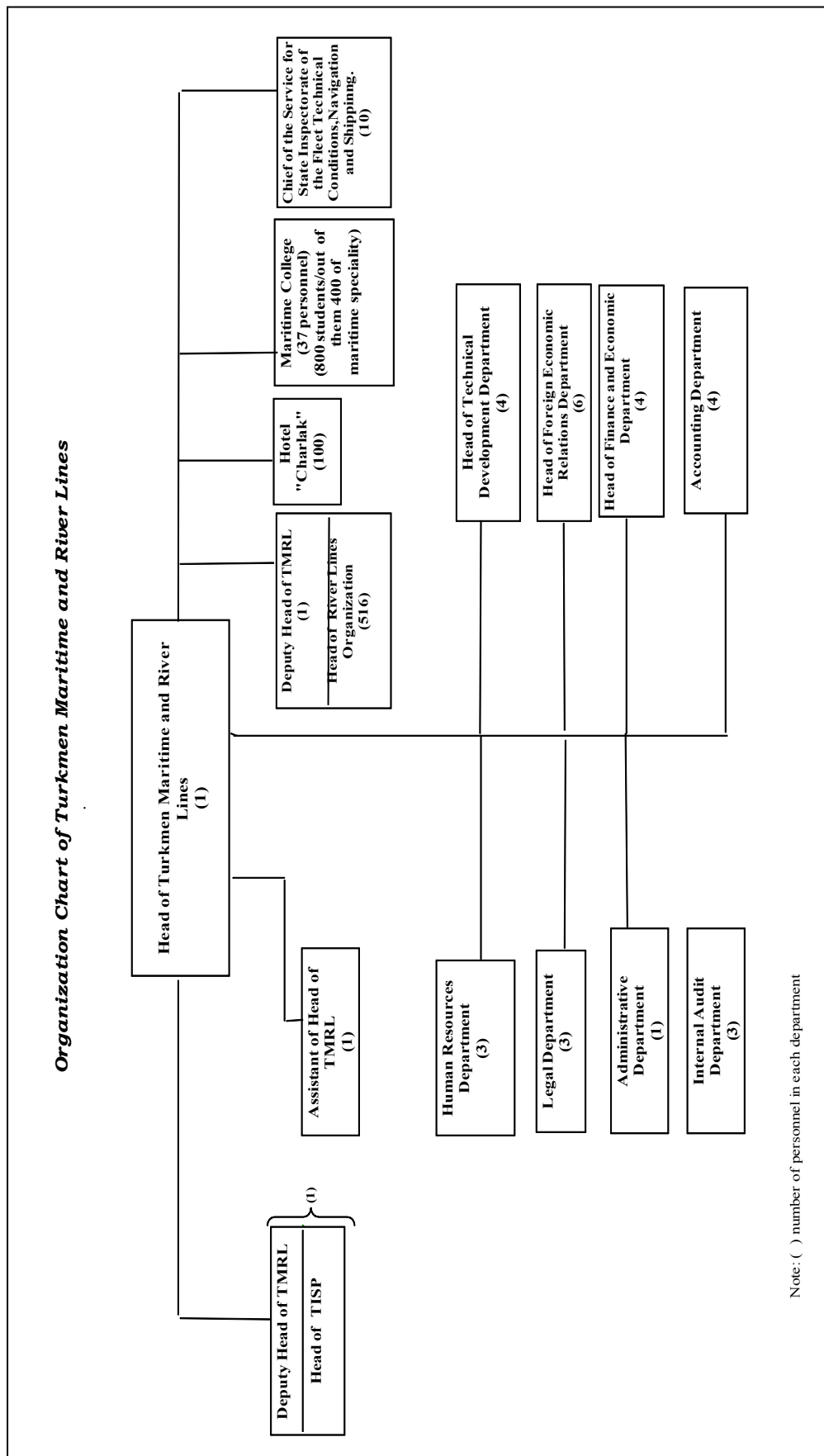


Рис. 2.1.2 Организационная структура ТДДЕ (№.1)

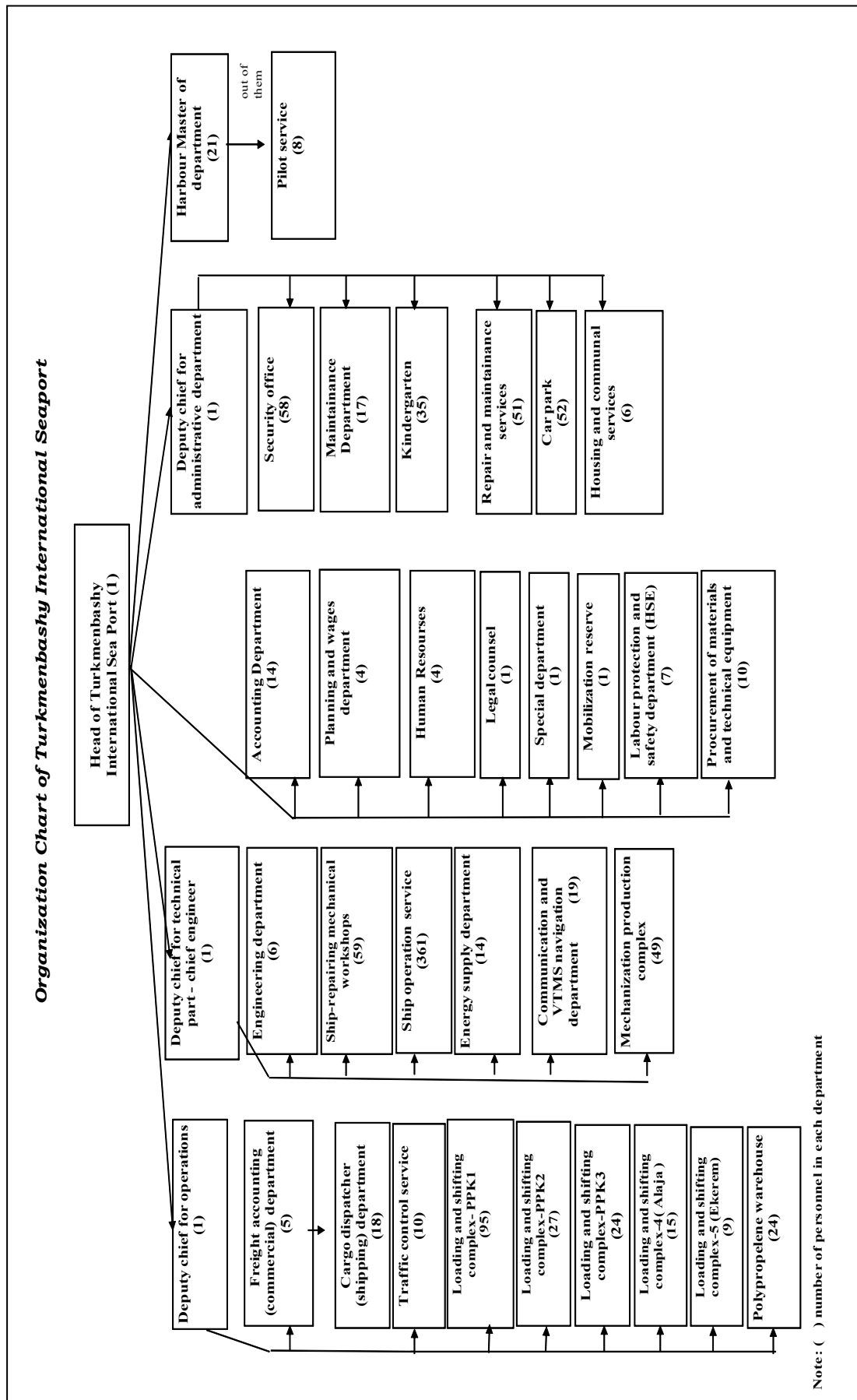


Рис. 2.1.3 Организационная структура Туркменбашинского международного морского порта при ТДДЕ (№.2)

2) Министерство автомобильного транспорта и государственный концерн автострады

i) Министерство автомобильного транспорта

Министерство автомобильного транспорта имеет право на руководство общественным транспортом и грузового транспортного средства, и имеет 24 государственных предприятий под руководством головного офиса. Число сотрудников в 2009 году составило 8,389 человек, из них, 34 сотрудника относятся к головному офису и большинство из них были наняты государственными предприятиями и местными учреждениями. В 2009 году бюджет составил 25.0074 миллиона долларов США (ссылаться на Рис. 2.1.4)

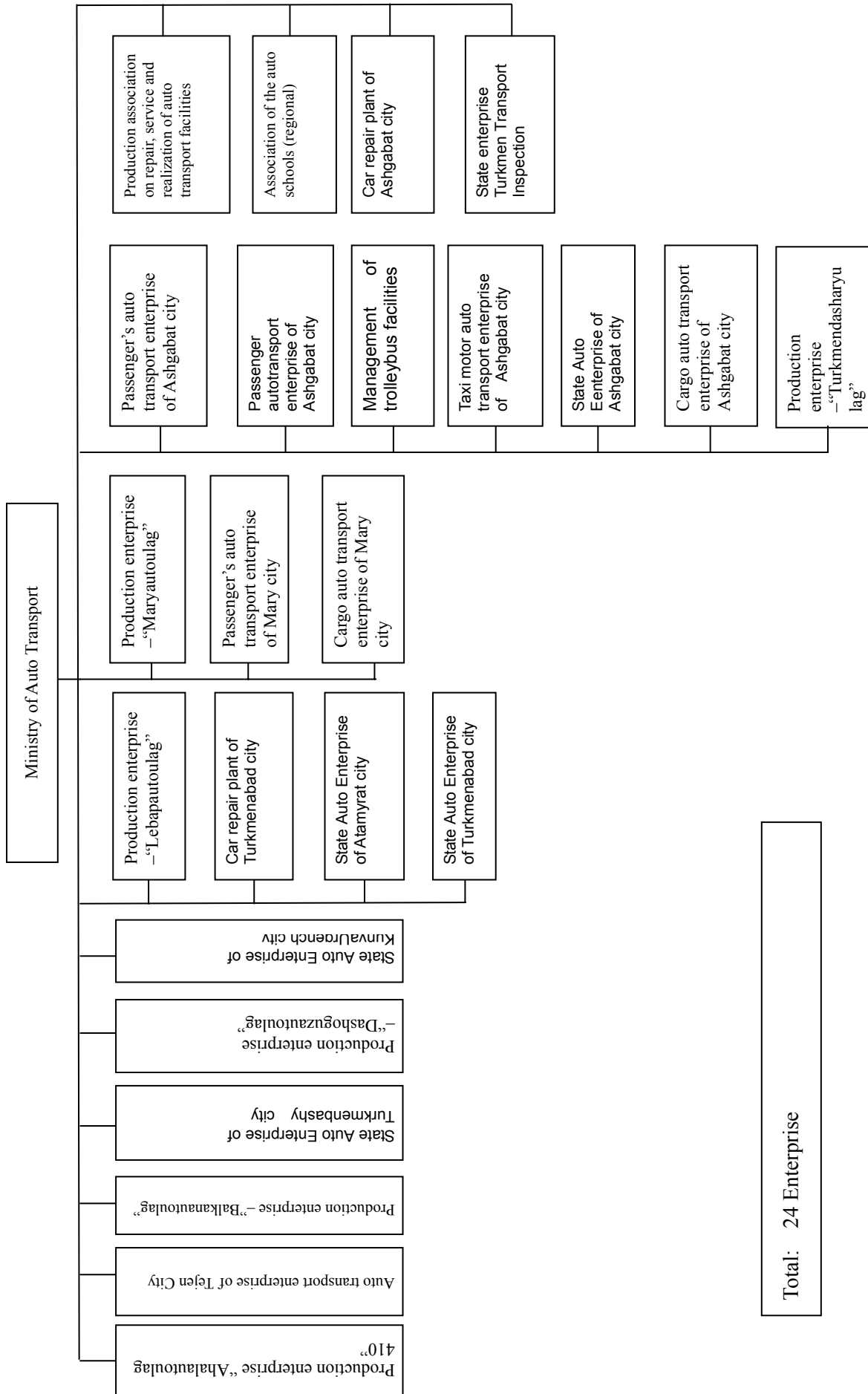
«Предприятие автотранспорта Ашхабада» имеет наибольшее количество сотрудников в штате - 1,094 человек, из числа 24 предприятий, затем «Предприятие автотранспорта Теджена» (928 человек) и «Балканавтоулаг» (организация по работе общественного транспорта на территории Балкана; 698 человек), «Ассоциация автошколы» (634 человек), и «Предприятие автотранспорта Куныя-Ургенч» (625 человек).

Ниже следует Предприятия, совершившие наибольшие затраты в городе Ашхабад: «Предприятие автотранспорта» (40,974 тысяч манат), «Государственное предприятие по Техосмотру Транспорта в Туркменистане» (6,406 тысяч манат), и «Автотранспорт города Ашхабад» (4,595 тысяч манат). В сравнение с бюджетом Ашхабада и местных районов, бюджет Ашхабада составляет 40,770 тысяч манат, затем Лебап (9,102 манат), Мары (7,305 манат) и Дашогуз (5,586 манат).

ii) Государственный концерн автострады

Государственный Концерн Автострады это организация, находящаяся под руководством Кабинета Министров и уполномоченная управлять дорожным строительством и содержанием дорог в городе Ашхабад, в Балканском, Ахалском, Марыйском, Лебапском и Дашогузском веляятах. Число сотрудников составляет 6,090 человек, 30 из которых относятся к головному офису и бюджет в 2010 году исчисляется в сумме 197 миллионов долларов США. (ссылаться на Рис. 2.1.5)

Институциональная структура подразделяется на головной офис и местные организации. Головной офис составляют следующие отделы: «Отдел Бухгалтерии», «Отдел разработки Высоких технологий», «Материальное снабжение и снабжение оборудования», «Отдел технической операции», «Отдел по эксплуатации автомагистрали», «Отдел Кадров», «Отдел Управления Внешними Связями»,



Total: 24 Enterprise

Рис. 2.1.4 Организационная структура Министерства автомобильного транспорта

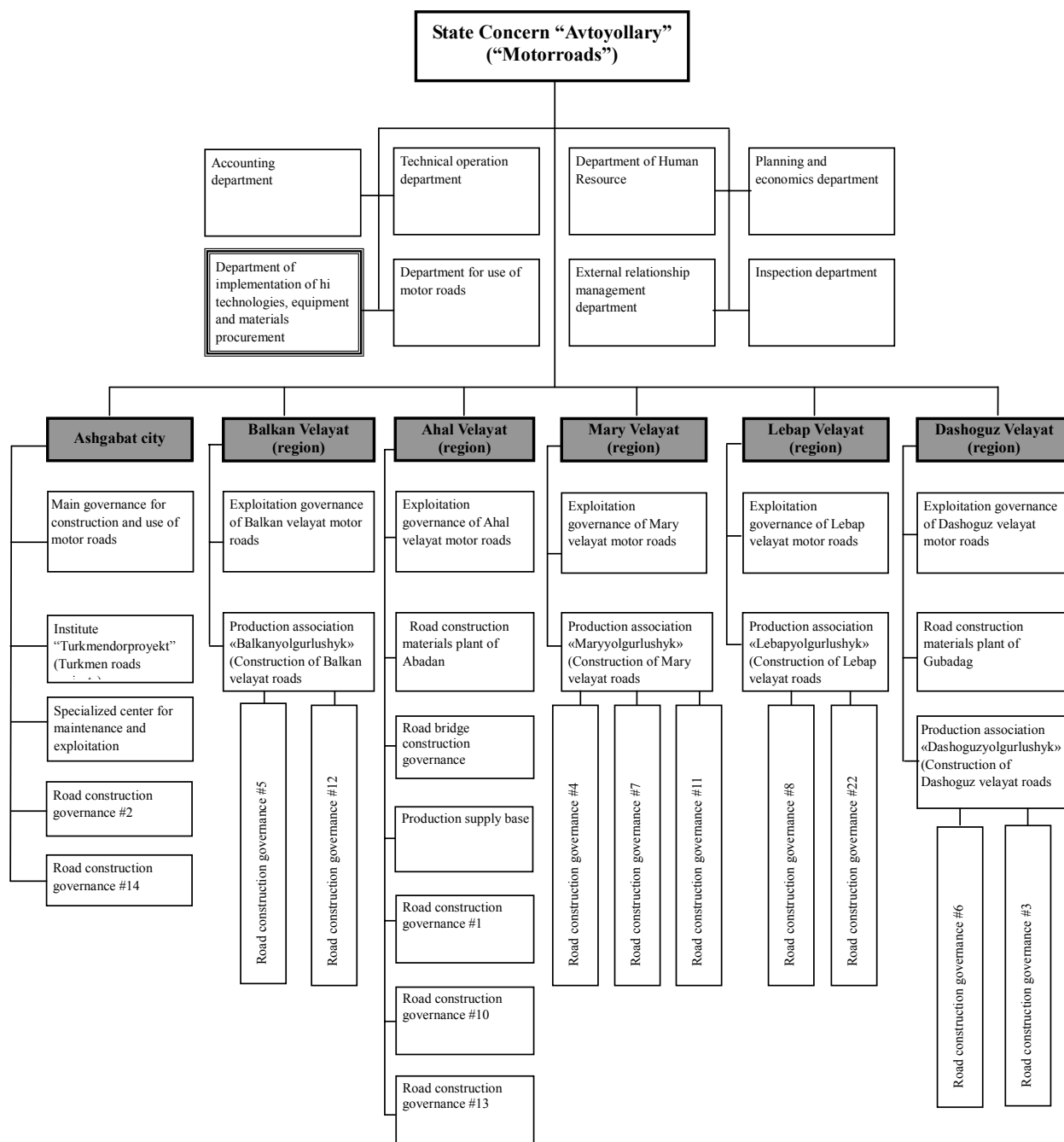


Рис. 2.1.5 Организационная структура Государственного концерна автострады

«Отдел планирования и экономики», и «отдел технического контроля»

Институциональная структура отлична от местных организаций и в случае города Ашхабада, данная структура состоит из следующих управлений: «Главное Управление по Строительству и Эксплуатации Автомагистралей», «Институт по проектированию дорог в Туркменистане», «Специализированный центр по техническому обслуживанию и

эксплуатации» и «Управление Дорожного Строительства». Каждая местная организация составляет институционную структуру, которая отражает особые локальные условия в данную периферийную организацию.

3) Министерство железнодорожного транспорта

Министерство Железнодорожного Транспорта имеет право на управление железнодорожной грузоперевозкой и железнодорожной перевозкой пассажиров. Головной офис, прямо контролируемый Министром, имеет следующие отделы: «Отдел экономики и финансов», «Отдел ревизии и договора», «Отдел кадров», и «Отдел помощника министра». Помимо данных отделений, Заместитель министра ответственен за «Отдел перевозки пассажиров», «Отдел сектора локомотива», «Отдел грузоперевозки» и «Отдел сектора грузового вагона» Министерство железнодорожного транспорта. Также Заместитель министра ответственен за «Вопросы экономики», «Отдел в Туркменабаде». Главный инженер и «Отдел по безопасности железнодорожного движения» находятся под прямым руководством Министра, (ссылаться на Рис. 2.1.6)

Общее число сотрудников в Министерстве железнодорожного транспорта составляет 20,000 человек, из которых 90 сотрудников относятся к головному офису. В отношении бюджета в 2010 году, доход исчисляется в сумме 327.5 миллионов долларов США, а расход исчисляется в сумме 217.9 миллионов долларов США, (валютный курс; 2009)

4) Государственная гражданская авиация

Государственная гражданская авиация это организация, находящаяся под прямым руководством Кабинета министров, и имеет право на управление перевозки пассажиров и грузоперевозки.

Государственная гражданская авиация была основана 4 Мая 1991 года с целью управления и руководства организаций и предприятий, относящихся к авиации (Туркменские Авиалинии Туркменховаёллары). 5 Аэропортов (Ашхабад, Туркменбаши, Туркменабад, Дашогуз и Мары), 5 агенств по продаже билетов, 11 представительств в мире, Отель Лачин, Учебный центр, Медицинский центр. (ссылаться на Рис. 2.1.7).

Общее число сотрудников составляет 5,000 человек, 60% относятся к Туркменским Авиалиниям (Туркменховаёллары). Бюджет в 2009 году составил 214 миллионов долларов США, 173 миллиона долларов США из которых является доходом от пассажирских билетов. В 2010 году бюджет возрастет на 10 % . Правительство предоставляет бюджет для развития и приобретения самолетов, но данная организация находится под управлением независимой системы.

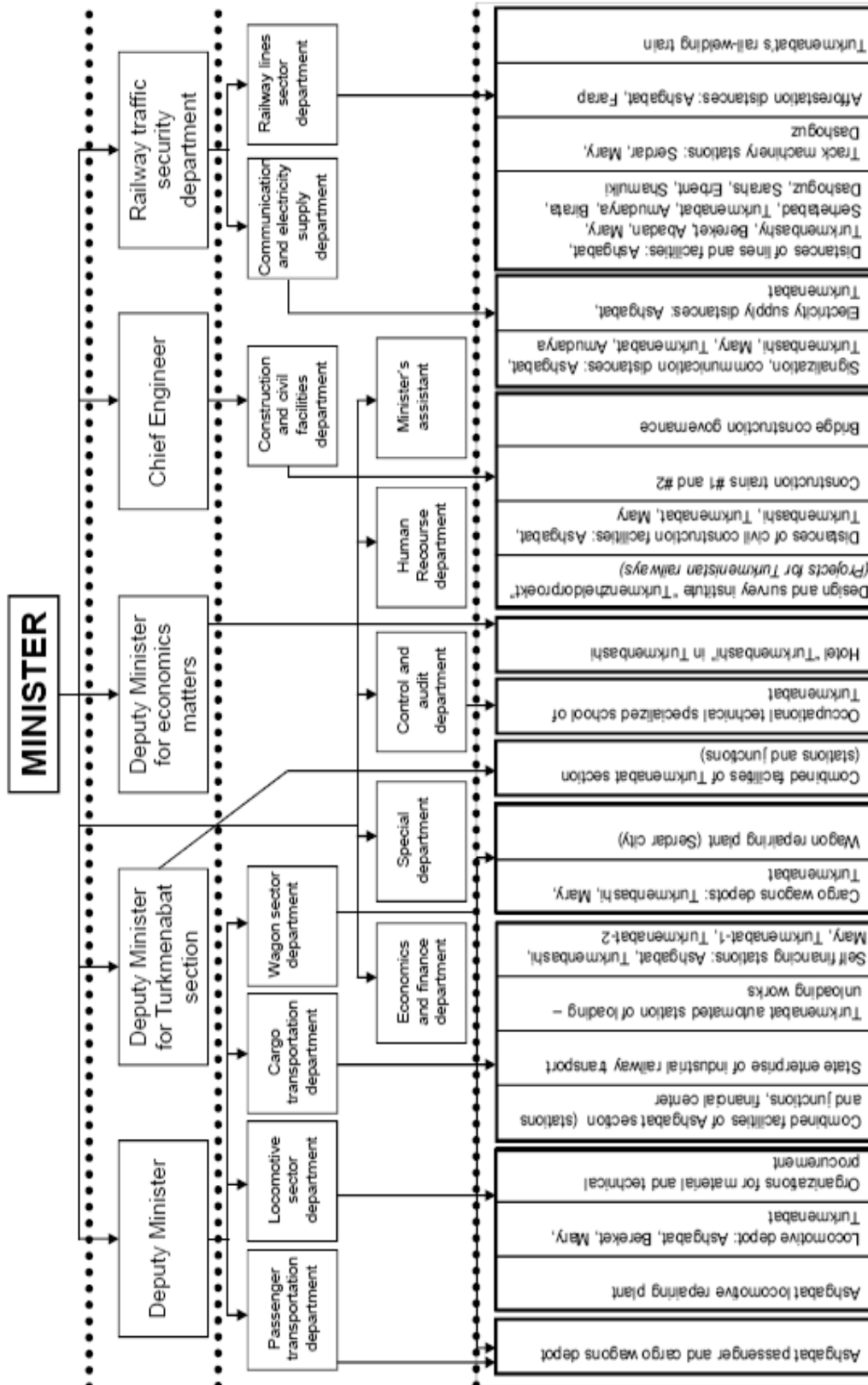
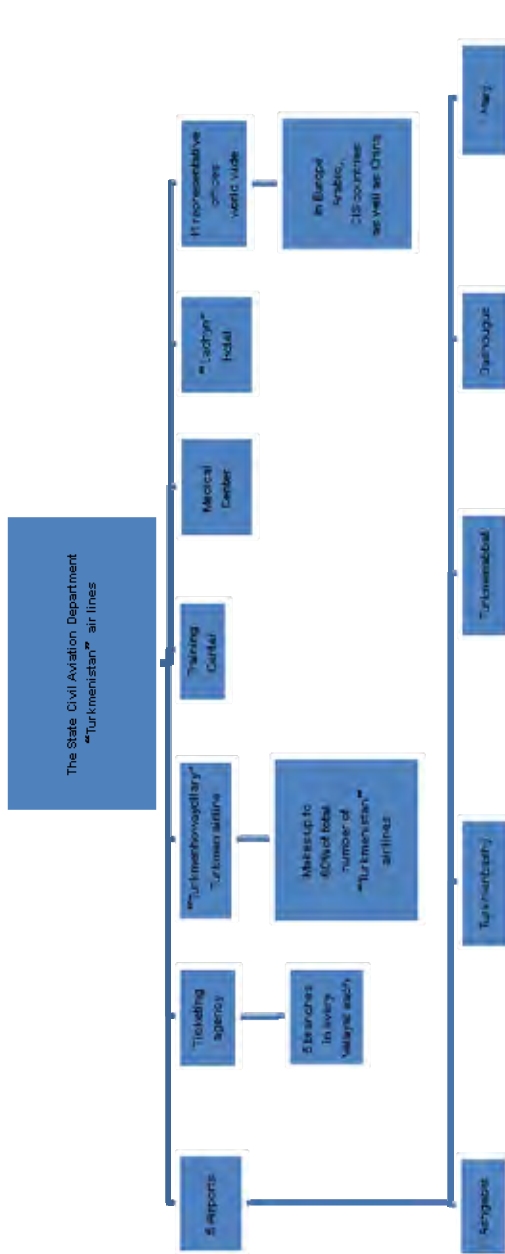


Рис. 2.1.6 Организационная структура Министерства железнодорожного транспорта



It is planned to start construction of new Ashgabat International airport in the end of 2013, it is planned to be located 12 km east from Ashgabat and which is going to become a distribution center for all cargo

Construction cost is 125 million Euro. Official opening ceremony is aimed for May 2010

Islamic Bank of Development is to provide financing aid for the construction of the land strip

Awaiting for the investor for the construction of the land strip

Have opened a new passenger terminal, land strip is 3500m in length. Considered as reserve (emergency) airport

NOTE:

- Total number of staff is more than 5000 people
- Total profit for year 2009 is around TMM 600 million, and it is expected to be 20% higher in year 2010
- Only passenger transportation sector have gained around TMM 270 million
- Total cargo transferred in year 2009 is equals to around 11,500 tons

Рис. 2.1.7 Организационная структура государственной гражданской авиации

(2) Организация, число сотрудников и бюджет министерств и ведомств для таможенного управления

Министерства и Ведомства соотносящиеся с таможенными процедурами могут быть распределены по 6 группам на основе их деятельности. (ссылаться на Рис. 2.1.8)

- 1) Министерства и ведомства, выдающие лицензию на экспорт/импорт
- 2) Министерства и ведомства, дающие разрешение на экспорт/импорт
- 3) «Государственная Таможенная Служба» ответственна за таможню
- 4) «Государственная Товарно-Сырьевая Биржа Туркменистана» ответственна за регистрацию контракта на Экспорт/импорт
- 5) «Туркменский Государственный стандарт», ответственен за осмотр товара и выдачу «Свидетельства о соответствии установленных требований»
- 6) Банковская и страховая система относящихся организаций

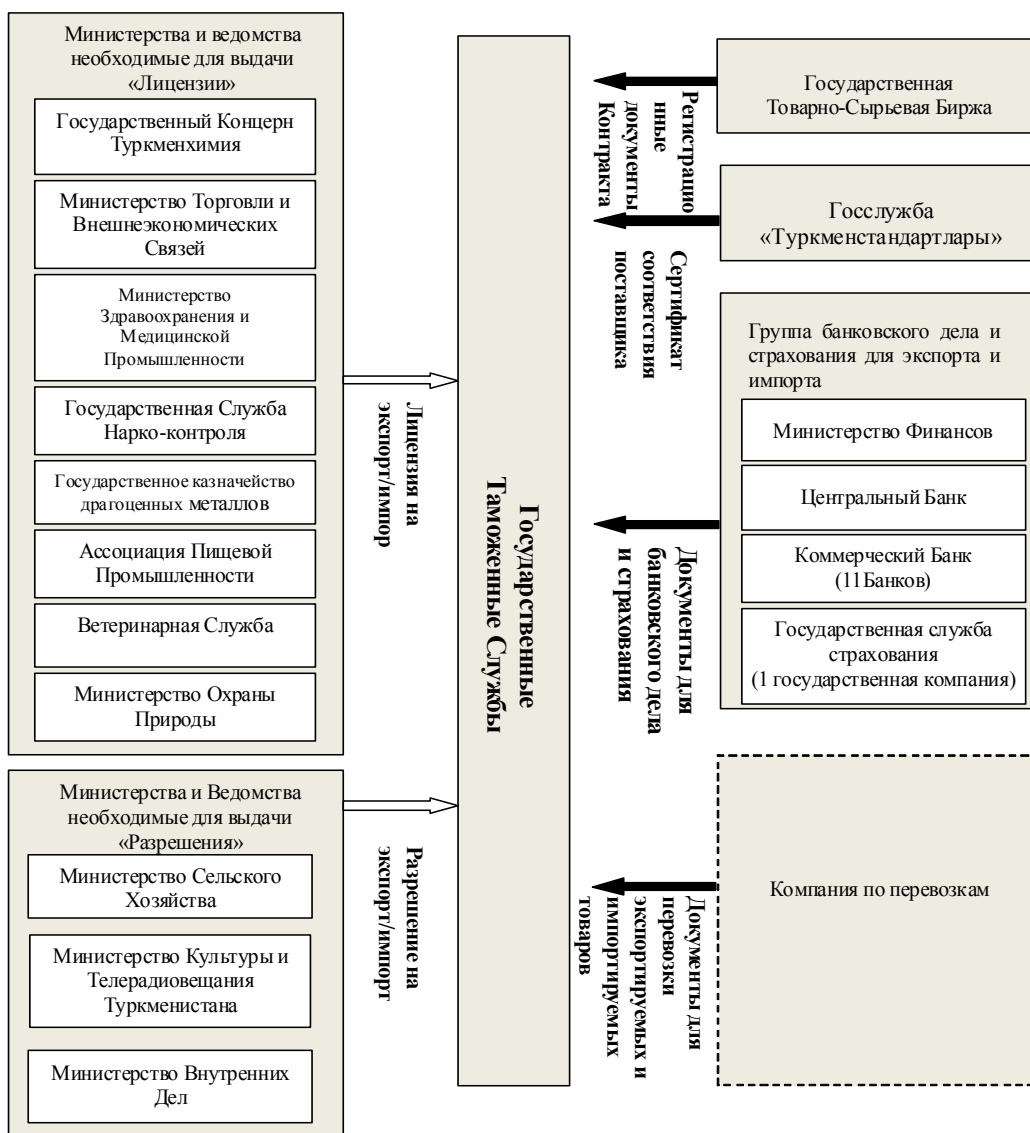


Рис. 2.1.8 Ведомственная система для таможенной очистки

Табл. 2.1.16 представляет список министерств и ведомств, выдающих лицензии, в случае, если виды продукции в таблице будут экспортированы или импортированы. Помимо данных видов продукции, требующей лицензии, в Рис. 2.1.8 указаны другие виды продукции, требующие разрешение, а также, министерства и ведомства, дающие разрешения. Так как для приобретения лицензий или разрешения требуется более чем 1 месяц, необходимо пройти предварительную консультацию с данными министерствами и ведомствами для беспрепятственной таможенной очистки.

Помимо вышеупомянутых лицензий и разрешений, необходима регистрация Министерства юстиции, в случае, если общественные организации, как например, религиозные общества получают импортированные товары. А также, в случае, если импортированные товары являются видом услуг по техническому сотрудничеству, необходима регистрация в Министерстве экономики и развития. Данные регистрации влияют на таможенные тарифы.

Своеобразный порядок прохождения таможенных формальностей в Туркменистане обусловлен тем, что «Государственная товарно-сырьевая биржа туркменистана» и «Туркменский государственный стандарт» являются важными организациями. Структура данных организаций описана ниже, наряду с другими классифицированными группами.

Табл. 2.1.16 Список Лицензий на экспорт/импорт, выдаваемых министерствами и ведомствами для специфицированных товаров

	Лицензирование Министерств и Ведомств	Вид продукта
1	Государственный концерн «Туркменхимия»	разрушающие материалы озонового слоя, пестициды и другие агрохимические продукты*
2	Министерство торговли и внешнеэкономических связей Туркменистана	Алкогольные напитки и алкогольное пиво, общественное питание*
3	Министерство Здравоохранения и медицинской промышленности Туркменистана	Лекарственные препараты, предназначенные для человека, животных и птиц, за исключением психотропных веществ и лекарств, содержащих психотропные вещества. Ингредиенты для производства лекарственных препаратов
4	Служба управления нарко-контролем	Наркотические и психотропные вещества
5	Государственное казначейство драгоценных металлов Туркменистана	Драгоценные металлы или другие продукты, полученные путем их выпаривания **
6	Ассоциация Пищевой Промышленности Туркменистана	Спирты (за исключением тех, что были импортированы для Министерства Здравоохранения)*
7	Ветеринарная служба («Туркменмаллары»)	Лекарственные препараты, используемые для ветеринарии (за исключением препаратов, содержащих психотропные вещества)*
8		порода овец каракуль и каракулевая шерсть**
9	Министерство Охраны Природы Туркменистана	Животные, птицы и рыбы, занесенные в красную книгу Туркменистана, а также рыбные продукты

Примечание: * Получающие лицензию только при импортировании

**Получающие лицензию только при экспортировании

Источник: Государственная Таможенная Служба

1) Министерства и ведомства, выдающие лицензии

i) Государственный концерн Туркменхимия

Туркменхимия была основана в 2010 году под руководством Кабинета Министров и ответственна за выдачу лицензии для химической продукции и импортирования товаров, содержащих 80 химических элементов (ссылаться на Таблицу 2.1.14) и материалы истощения озонового слоя, требующие разрешение Кабинета Министров, в соответствии Международными конвенциями в Киото и Монреале. Данное правило должно соблюдаться до 2015 года. Также, Туркменхимия, наряду с экспортом и импортом их веществ, производит химические продукции. Число сотрудников в головном офисе составляет 55 and 9,000 человек, включая 9 заводов под руководством Туркменхимии.

Три завода производят химические удобрения. Учреждение Туркменхимия знакомо с Японскими компаниями в данной области. После визита Президента в Японию в Декабре 2009 года, консорциум Систем Заводов Кавасаки и Объединение Соджитсу завершили контракт по обеспечению кредита JBIC на 80% от стоимости строительства (10 миллиардов долларов США) заводов, производящих аммиак и карбамид в городе Мары. Кроме того утверждены нижеследующие соглашения и др.

- Компания Митсубиси Хэви Индастриз и Корпорация Митсубиси подписали рамочное соглашение по строительству заводов, производящих аммиак, метанол и карбамид в городе Теджен.
- Корпорация Соджитсу подписало рамочное соглашение по проектированию, приобретению оборудования и технической консультативной помощи для заводов, производящих едкий натр и другие химические продукты в городе Джебел.

Доводы «за» и «против» для лицензирования будут рассмотрены комитетом по лицензированию, включающим от 5 до 10 членов, учрежденных внутри учреждения Туркменхимия. Данная система лицензирования рассматривается для упрощения порядка осуществления действий, и предполагается, что новый указ Президента будет издан для изменения комплексной системы на разрешенную систему для отдельной заявки. В случае если отдел по разрешению будет вновь учрежден для осуществления технических экспертиз.

В настоящее время, при импортировании торговцем химических продуктов, содержащих указанные химические элементы в Туркменистан, необходимо получение лицензии, и после издания нового Указа Президента, для каждого осуществления импорта будет необходимо разрешение Туркменхимии.

При попытке начала производства или импортирования химических продукций, содержащих 80 химических элементов и материалов истощения озонового слоя в Туркменистане, компании необходимо рассмотрение и принятия бланка для заявления. При необходимости, компания получит консультацию с Министерством Охраны Природы Туркменистана по борьбе

с загрязнением окружающей среды, а также учреждением Туркменхимия будут рассмотрены другие доводы лицензии «за» и «против».

ii) Министерство торговли и внешнеэкономических связей Туркменистана

Министерство торговли и внешнеэкономических связей Туркменистана несет ответственность за насыщенность рынка (продовольственные товары, техническое оборудование, производственное оборудование), закупку и поставку, внешнеэкономические связи, лицензирование системы общественного питания и контроль качества.

При импорте торговцем алкогольных напитков, пива и системы общественного питания в Туркменистан, необходимо получение лицензии от Министерства Торговли и Внешнеэкономических связей Туркменистана.

iii) Министерство Здравоохранения и медицинской промышленности Туркменистана

Министерство здравоохранения и медицинской промышленности Туркменистана несет ответственность за безопасность и качество пищевых продуктов и медикаментов. При экспорте или импорте торговцем пищевых продуктов или медикаментов, необходимо получение разрешения или лицензии. Министерство здравоохранения и медицинской промышленности Туркменистана имеет в своем распоряжении лабораторию по контролю безопасности и качества пищевых продуктов и медикаментов, но 60% контрольного оборудования уже устарело.

Процедура регистрации и разрешения для производства пищевых продуктов и экспорта или импорта пищевых продуктов состоит в следующем:

- Экспертная оценка документов, представленная производителем (поставщиком) по продуктам питания и подтверждение соответствия с требуемым нормативным документом, условия производства или поставки продуктов питания.
- Экспертная оценка документов, представленная производителем (поставщиком) по продуктам питания и подтверждение их соответствия с требуемым нормативным документом, условия производства или поставки продуктов питания.
- Экспертная оценка по результатам испытаний по безопасности и качеству продуктов питания, проведенная по необходимости.
- Ввод регистра режима продуктов питания, предусмотренного для производства на территории Туркменистана или импорта в Туркменистан и их поставщиков.
- Выдача сертификата по регистру режима продуктов питания для декларирования и разрешения на их производство на территории Туркменистана или импорта производства в Туркменистан и их торгового оборота.

Что касается медикаментов, лицензия будет выдана на основе 4 процессов упомянутых выше (ссылаться на Таблицу 2.1.1 (2)6)), а также необходимо получение лицензии в соответствии с содержанием процедур и импорта/экспорта.

На выдачу лицензии или разрешения требуется около месяца. Результат проверки химических компонентов, требующих разрешение или лицензию в Туркменистане, является предусловием к выдаче разрешения или лицензии для пищевых продуктов и медикаментов.

iv) Государственная служба Туркменистана по борьбе с наркотиками

Государственная служба по борьбе с наркотиками была основана 18 января 2008 года, по указу Президента. Расстояние границы Туркменистана с Афганистаном составляет 800 километров. На каждом пограничном КПП имеются вооруженные силы, офицеры национальной безопасности, таможенные служащие, офицеры полиции, а также инспекторы Службы Нарко – контроля. Ведомство было создано с целью контроля исполнения деятельности по сбыту наркотиков, в частности на границе. Основная роль Ведомства – обучение, проведение инструктажей по предотвращению и контролю перевозки наркотиков.

Почти все пограничные КПП используют рентгеновское оборудование, предназначенное для больших грузов. Кроме того, служащие проходят обучение в Германии и Бельгии. Тем не менее, они заявили о необходимости в рентгеновской аппаратуре, предназначенной для использования в общественных местах, таких как аэропорт и железнодорожная станция, с целью идентификации ручного багажа.

В совместном сотрудничестве с ООН и другими странами Центральной Азии, была организована программа именуемая как TARSJET-2. Это уже вторая подобная программа, целью которой является предотвращение ввоза наркотиков, произведенных химическими веществами в Афганистан. Используя химические вещества, нелегальные производители наркотиков в Афганистане, способны производить до 1 кг героина из 10 кг опиума.

Обычно это от 7 до 8 человек, но даже если ведомство не присутствует при проверке груза на определенном КПП, всегда возможно проведение инструктажа таможенной службы Туркменистана по проведению проверки от их имени.

Для экспорта и импорта медикаментов необходимо Разрешение Президента и регистрация на основании лицензии. Государственная служба по борьбе с наркотиками будет служить прямым доступом к этому.

v) Государственное казначейство драгоценных металлов Туркменистана

Государственное казначейство драгоценных металлов Туркменистана находится под юрисдикцией Кабинета министров. При экспорте драгоценных металлов или других продуктов полученных при выпаривании драгоценных металлов, необходимо получить лицензию от данного казначейства.

vi) Ассоциация пищевой промышленности Туркменистана

При импорте спиртов, за исключением, тех, что были импортированы под руководством

Министерства Здравоохранения и медицинской промышленности Туркменистана, торговцы запрашивают получение лицензии Ассоциации Пищевой Промышленности Туркменистана.

vii) Ветеринарная служба (Туркменмаллары)

Ассоциация «Туркменмаллары» была основана в 1996 году по решению Президента под руководством Кабинета Министров. Число сотрудников составляет 3,000 человек, бюджет в 2009 году составил 1.326 миллионов долларов США. В состав Ассоциации входят: 86 скотоводческих ферм, ветеринарная ассоциация по уходу за животными и птицами, производственное объединение «Туркменоримейдансувлыландырыш», осуществляющее орошение пастбищ; НИИ ветеринарии и крупнорогатого скота.

Ассоциация «Туркменмаллары» укрепила и реализовала арендные взаимосвязи по отношению овцеводства, скотоводства, птицеводства и выведению верблюдов. Основываясь на условиях подобных взаимоотношениях, пастухи получают 50% от приплода в качестве оплаты за труд.

Основная деятельность нацелена на сохранение и совершенствование генетического фонда овец породы *Каракуль* и *Сарджин*, породы верблюдов *Арвана* и крупнорогатого скота. Благодаря целенаправленным усилиям специалистов и научных работников Института крупнорогатого скота и ветеринарии, в настоящее время точно определено количество селекционного хозяйства: 14 в овцеводстве, 5 в выведении верблюдов, 4 в скотоводстве, итого 23.

НИИ ветеринарии и крупнорогатого скота был основан в 1928 году. Институт является единственным учреждением, предоставляющим научную базу для крупнорогатого скота и ветеринарии во всем Независимом и Нейтральном Туркменистане. Это является частью структуры ассоциации и осуществляет производство научной деятельности. Институт имеет два научных подразделения: животноводство и ветеринария.

Деятельность Института направлена на решение ниже перечисленных проблем:

- Сохранение и совершенствование генетического фонда овец породы *Каракуль* и *Сарджин*, породы верблюдов *Арвана* и крупнорогатого скота.
- Рациональное использование местного корма и минеральных запасов Страны для кормления крупнорогатого скота.
- Расширение, улучшение и рациональное использование пастбищ в Туркменистане.
- Охрана животных и предотвращение инфекционных незаразных заболеваний, создание и развитие новых ветеринарных медикаментов на растительной и минеральной основе.

При импорте медикаментов, предназначенных для ветеринарии, исключая те медикаменты, в состав которых входят психотропные вещества, и экспорт породы овец *Каракуль* и каракулевой шерсти, необходимо получение лицензии от Ветеринарной Службы (Туркменмаллары).

viii) Министерство охраны природы

При экспорте и импорте Животных, птиц и рыб, внесенных в красную книгу Туркменистана, а также рыбной продукции требуется получение лицензии Министерства Охраны Природы.

2) Министерства и ведомства, выдающие разрешение

i) Министерство сельского хозяйства

Министерство сельского хозяйства ответственно за предотвращение эпидемических заболеваний растений. Процедура предотвращения эпидемии подразделяется на 2 вида деятельности: фитосанитарная сертификация и служба защиты растений. В качестве главных отделов Министерства сельского хозяйства, относящихся к деятельности по предотвращению эпидемии, выступают: «Отдел по дезинфекции», «Карантинный отдел», «Центральная лаборатория», и «НИИ Сельского Хозяйства».

Фитосанитарная сертификация делится на два подразделения экспорта и импорта. При экспорте, специалисты проверяют растение на наличие поражений с помощью контрольного оборудования, и выдают «Фитосанитарный сертификат », основанный на результатах карантина растений. При импорте, наряду с «Фитосанитарным Сертификатом», необходим сертификат Туркменистана, основанный на результатах выборочных проверок, выдающийся при странах зарубежья. Так как на выдачу карантинного сертификата, уходит около месяца, необходимо предоставить форму заявления, заполненную за месяц.

Служба защиты растений делится на подразделения пяти областей Туркменистана, сотрудничая с известными компаниями США и Европы. Климат Туркменистана настолько жаркий и сухой, что яйца насекомых беспрепятственно развиваются на растениях. По этой причине защита растений сопровождается биологическими методами очистки.

Проблемой Центральной Лаборатории и НИИ Сельского Хозяйства является затрата большого количества времени по причине отсутствия высокотехнологичного оборудования. Туркменистан заключил соглашение со странами Европы, СНГ и Азии по проведению карантинных процедур.

При внедрении химических удобрений, Туркменистан заключает соглашение с иностранными компаниями и подвергает их испытанию на определенном участке. При отсутствии возникновения проблем, Министерство Сельского Хозяйства выдает «Сертификат Качества». Данное испытание государственного уровня и не рассматривается как лицензия. Посредством данного типа испытания, Туркменистан импортировал удобрения в Японию.

ii) Министерство культуры и телерадиовещания Туркменистана

При экспорте предметов культурных ценностей, Министерство Культуры и телерадиовещания Туркменистана имеет право на выдачу разрешения. Отдел по проверке

исторических ценностей отличается от службы проверки обычных товаров, но всеобщей структурой Министерства Культуры является «Международный Отдел».

Экспорт и импорт государственного уровня требуют соглашения с обеих сторон. Для частного экспорта, необходимо получение разрешения от соответствующего отдела Министерства Культуры: «Отдел музыкальных инструментов», «Отдел Произведений Искусства» «Отдел ответственный по Музею», «Музыкальный отдел», «Отдел ювелирных изделий», и т.д. Необходимо обратиться в Министерство Культуры, и в этот же день будет выдано разрешение.

Иностранцы, производящие покупку ковров для вывоза из Туркменистана, должны приобрести сертификат у Музея в Ашхабаде, указывающий на то, что ковер не является исторической ценностью. Некоторые частные магазины, имеют в продаже ковры с уже приобретенными сертификатами. Кроме того, покупателю, возможно, придется заплатить налог, подсчитанный в соответствии с размером ковра.

После получения разрешения на экспорт и импорт, таможенная администрация Туркменистана позволит вывезти из Туркменистана следующие виды продукции: ковры, украшения, музыкальные инструменты, художественные произведения, археологические артефакты, а также животных, находящихся под охраной, и т.д. Туркменская собака породы Алабай также считается национальным достоянием, и ее вывоз без предварительного разрешения запрещается.

iii) Министерство внутренних дел

Министерство внутренних дел имеет подразделения в провинциях, городах и деревнях. Основной целью Министерства Внутренних дел является обеспечение государственной безопасности. Экспорт и импорт огнестрельного оружия, пороха и холодного оружия находятся под строгим надзором, и МВД является ведомством, которое рассматривает данные виды проблем. Только с письменного разрешения МВД, огнестрельное оружие, порох, и холодное оружие может быть вывезено за границу, или ввезено в страну.

3) Государственная таможенная служба

i) Таможенные службы имеют головной офис

Государственная Таможенная Служба была учреждена 4 Ноября 1991 года, на основе международных норм и государственной деятельности по усилению таможенного закона, улучшению удобств таможенных лиц, укрепления материальной и технической базы. Благодаря современной спутниковой системы связи, деятельность таможни производится в «электронном формате».

Таможенные службы имеют головной офис, 6 зданий таможни (Ашхабад, Ахалский, Марыйский, Лебапский, Дашогузский и Балканский регионы) и 48 таможенных постов, из

которых 15 расположены на границе. Число сотрудников составляет 1000 человек, бюджет в 2009 году составил 151 миллион долларов США. Головной офис Государственной Таможенной Службы подразделяется на следующие отделы: (Рис. 2.1.9)

- Отдел по организации таможенного контроля
- Отдел по предотвращению нарушения таможенных норм
- Отдел Правовых и международных отношений
- Отдел таможенных платежей
- Отдел кадров
- Государственный отдел Туркменистана по статистике
- Отдел бухгалтерии
- Отдел автоматизации и Промышленной технологии
- Общественный отдел
- Отдел экономического управления и толкования

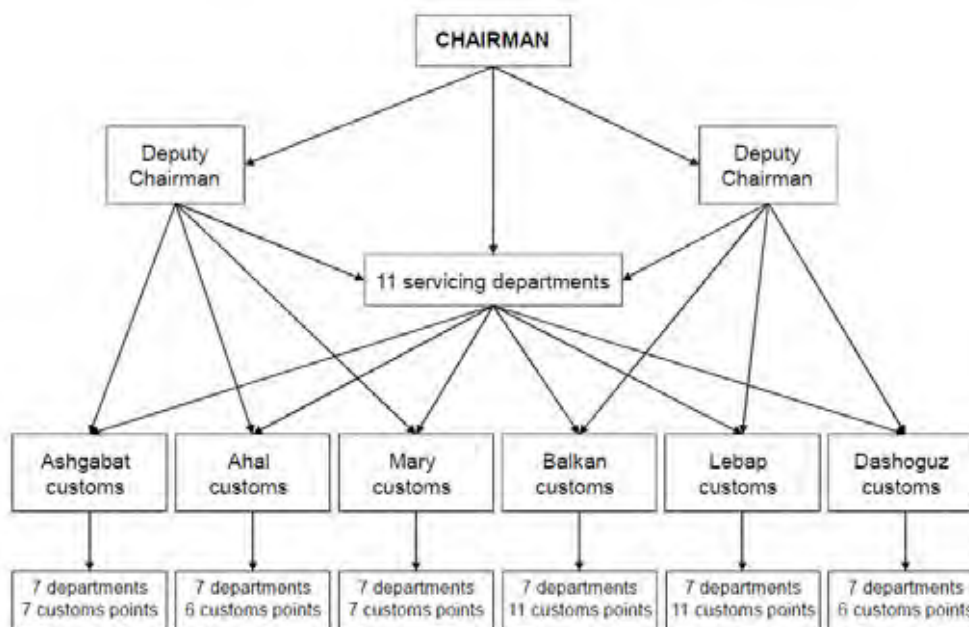


Рис. 2.1.9 Организационная структура Таможенной службы

Одной из основных работ, осуществляемых таможенной организацией Туркменистана является предотвращение контрабанды наркотиков, оружия и культурных ценностей, а также, нелегальной перевозки психотропных веществ и их компонентов. Проведение подобных работ осуществляется другими правоохранительными органами Туркменистана, такими как МВД, Государственная служба по борьбе с наркотиками и Министерство культуры и телерадиовещания.

В результате предотвращения контрабанды таможенными службами Туркменистана, только за 2008 год, было зафиксировано 10,840 случаев нарушения таможенных правил. 155 случаев провоза контрабандным путем наркотиков, оружия, психотропных средств и

драгоценностей через границу Туркменистана, и некоторые случаи нарушения закона были переданы в следственный отдел Туркменистана.

За 2008 год были пресечены следующие попытки незаконного перевоза через границу Туркменистана:

- Огнестрельное оружие (1 пневматическая винтовка, 1 двустольное охотничья винтовка, 1 одноствольная винтовка, V3-2; боеприпасы в количестве 2,715 предметов)
- Наркотики: героин - 33.32 кг, Опиум - 8.76 кг.
- Психотропные вещества: 14,900 различных психотропных таблеток
- Моторное топливо - 211.6 тысяч

ii) Таможенная служба аэропорта в городе Ашхабад

Примерное число сотрудников в Таможенной службе аэропорта в городе Ашхабад составляет 20 человек, которые несут ответственность за проверку груза и таможенную очистку, основываясь, при необходимости, на лицензию импорта/экспорта или свидетельство о разрешении, а также документах, необходимых для таможенной очистки. У них имеются 22 вакантных места, и при необходимости, они готовы нанять специалистов. Проверка нелегального экспорта и импорта товаров и карантин обычно проводятся таможенными инспекторами, но при проверке специального груза, есть основание пригласить главных специалистов из Министерств и Ведомств.

iii) Пограничная таможенная служба в городе Серахс

Грузовая таможенная служба в Серахсе, расположена на границе с Ираном. Число сотрудников, находящихся на посту составляет от 15 до 16 человек, в состав которых входят таможенные инспекторы, и сотрудники, относящиеся к военной службе, к нарко - отделу и иммиграционной службе. Таможенная служба в городе Серахс является важной точкой Туркменистана на пути погрузки и выгрузки на Порту Бандар-Аббас в Иране. Основной задачей данной службы является проверка документов на экспорт и импорт груза, перевозимого на грузовиках, а также проверка контрабанды пороха, огнестрельного оружия, холодного оружия, наркотиков и т.д.

Проверка нелегального экспорта и импорта груза (контрабанды) на данный момент проводится с помощью наружного осмотра, что занимает только 15 минут. Проверка документов на экспорт и импорт груза занимает только 5 минут. Тем не менее, в случае несоответствия документов, грузовик не может пройти через таможенный пост и будет вынужден вернуться. Случай обнаружения контрабанды встречается дважды в месяц. Таможенная служба открыта с 8:00 до 17:00 часов.

Основными приспособлениями, находящимися в таможенном офисе, являются: несколько удлиненных ям для визуальной контрабандной проверки, донной части грузовой машины,

инспекционные офис документы по экспорту и импорту товаров, Рентгеновская аппаратура для проверки ручной клади; иммиграционная служба, таможенная служба, отдел карантина, (Ассоциации «Туркменмаллары» и Министерства Сельского хозяйства), служба по выплате налогов (Туркменбаши банк), а также автостоянка для грузовых машин и т. д.. Таможенные пункты в других городах оснащены таким же оборудованием, как и в городе Сарахс.

Строительство нового офиса таможенной службы начнется в этом году, при поддержке США. В грузовые машины будут внедрено рентгеновское оборудование; проверка Груза будет рациональна без пропуска нелегально экспортируемого или импортируемого груза, как например, контрабанды.

Серахская Железнодорожная таможенная служба расположена рядом с железнодорожной линией, которая находится недалеко от грузового таможенного контрольного пункта. Число сотрудников составляет 21 человек. Их основной задачей является - проверка документов на легальный и нелегальный экспорт и импорт груза, как например, контрабанда пороха, огнестрельного оружия, холодного оружия и наркотиков. Проверка сомнительных товаров, провозимых контрабандным путем, проводится как визуальным осмотром, так и осмотром документов. Для каждого осмотра требуется 30 минут. За последнее время не было случаев обнаружения контрабанды. Сомнительный груз оценивается по освидетельствованию документов посредством открытия замка вагона с грузом.

На железнодорожном таможенном пункте города Сарахс, имеются три железнодорожных пути для узкой колеи Ирана и другие три железнодорожных пути для широкой колеи Туркменистана. Железнодорожный таможенный пункт открыт 24 часа и 7 дней в неделю в две смены. После прохождения таможенной очистки, вагон с железнодорожным грузом отправляется на железнодорожную перегрузочную станцию широкая, и узкая колея вала будет заменена. Данная железнодорожная перегрузочная станция расположена как в Туркменистане, так и в Иране.

4) Государственная товарно-сырьевая биржа Туркменистана

Государственная Товарно-Сырьевая Биржа была основана 29 Июля 1994 года по указу Президента с целью защиты государственной прибыли по коммерческим сделкам. Число сотрудников составляет 500 человек, включая 70 сотрудников, относящихся к головному офису. Бюджет в 2009 году составил 150 миллионов долларов США, включая комиссионные сборы от ГТСБ.

Все контракты по экспорту и импорту следует регистрировать в Государственной товарно-сырьевой бирже, а также для таможенной очистки необходимо приложить свидетельство о регистрации выданное Государственной Товарно-Сырьевой Биржей. Что касается завершения контракта по строительным материалам, на которое уходит много времени, регистрация в ГТСБ не нужна. Кроме того, от регистрации также освобожден и

частный предприниматель, с тем, чтобы уменьшить нагрузку. В настоящее время, 34 стран и 120 брокеров проходит регистрацию в ГТСБ для проведения коммерческих торгов и сделок.

«Отдел по регистрации бордеро обмена» подразделяется на 5 секций: нефти, газа, химии, легкой промышленности, сельского хозяйства и строительных материалов. Организация ГТСБ состоит из следующих отделов:

- Организация по анализу и информационной технологии
- Отдел по регистрации бордеро обмена
- Отдел по анализу рынка и цен
- Отдел по выписке счета
- Аналитический отдел
- Рыночный отдел

Важность регистрации заключается в выручке соответствующей суммы и защите государственной прибыли посредством анализа международного рынка и проверки международной рыночной цены. Рис. 2.1.10 представляет собой структурную схему от процесса торга товаров до процесса регистрации и заключения контракта в ГТСБ, для понимания общих функций ГТСБ. Договорная цена будет сохранена соответственно в течение данного процесса торгов и регистрации контракта на экспорт и импорт в ГТСБ для подтверждения соответствия контракта. Структурная схема показывает наличие нескольких дел по контракту;

- Отечественная Торговая Компания участвует в торгах в качестве брокера Государственной Товарно-Сырьевой Биржи, и закупает товары у государственных компаний, а также заключает контракт с иностранной торговой компанией.
- Иностранная компания участвует в торгах в качестве брокера ГТСБ для приобретения товаров от правительства или государственной компании, а также с целью заключения контракта с заграничной торговой компанией
- Отечественная и иностранная компании заключают прямой контракт друг с другом без привлечения Государственной Товарно - сырьевой биржи.

Ежегодно для участия в торгах, необходимо приобрести место брокера, а также необходимо предоставить бланк заявления, разрешение и извещение об издержке производства, сертификат происхождения, сертификат соответствия поставщика, пояснения к товару, сырью и лицензия, для размещения товаров и сырья на торгах.

Так как передача в частную собственность государственных компаний приостановлена, необходима деятельность таких организаций, как ГТСБ, но при передаче в частную собственность, функции ГТСБ изменятся с главного регистрационного отдела на агентство торговых связей.

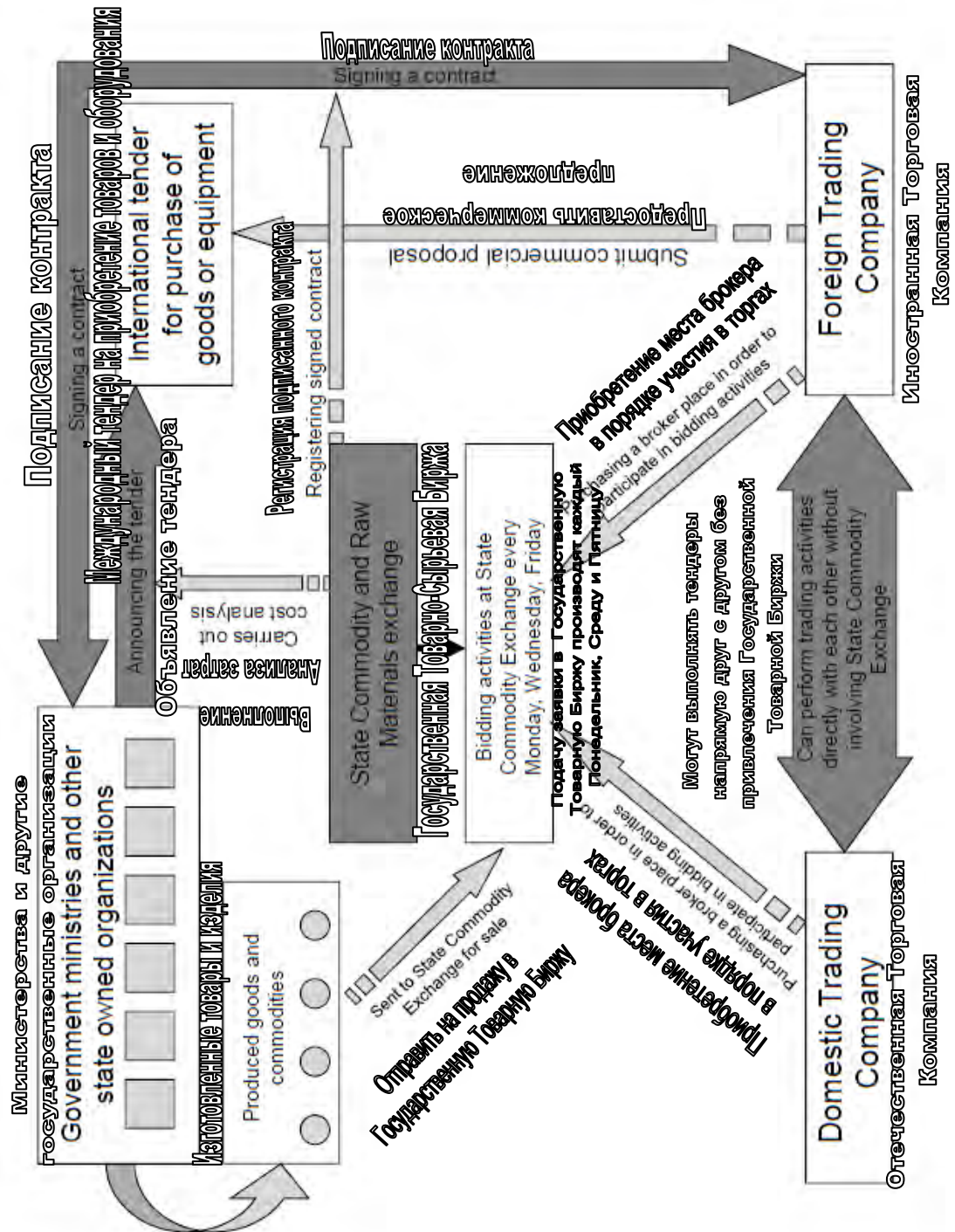


Рис. 2.1.10 Функциональная схема Государственной товарно-сырьевой биржи

5) Государственная служба «Туркменстандартлары»

Государственная служба «Туркменстандартлары» является санкционированным агентством по контролю, учрежденная 1994 году, на основе «Закона о сертификации и услуг», утвержденного в 1993 году, и является информационным центром для официально утвержденного стандарта товаров и играет роль в выдаче «Сертификата Соответствия Поставщика», который необходимо приложить к таможенной очистке.

Председатель и директор Государственной службы «Туркменстандартлары» были назначены Президентом, и они обязаны представлять отчет Кабинету Министров. В головном офисе число сотрудников составляет 32 человека, число инспекторов в Ашхабаде составляет 65 человек. Общее число инспекторов по Туркменистану составляет 360 человек. Общее число сотрудников Государственной службы «Туркменстандартлары» составляет примерно 1,000 человек.

По прибытию груза на таможенную, необходима выдача «Сертификата Соответствия Поставщика». Собранные образцы проходят лабораторные испытания. Государственная служба «Туркменстандартлары» ведет проверку соответствия со стандартами Туркменистана. Как правило, Государственная служба «Туркменстандартлары» запрашивает радиологические измерения всех видов груза. Большой груз подвергается наружному осмотру.

Государственная служба «Туркменстандартлары» имеет в наличии следующие виды лабораторий: физико-химическая, строительная, текстильная, теле и радио лаборатория, обувная лаборатория, радиологическая лаборатория, и лаборатория кабельной изоляции. Лаборатории Государственной службы «Туркменстандартлары» могут проводить стандартизацию более чем 200 видов товаров.

Государственная служба «Туркменстандартлары» не сотрудничает с частными международными компаниями по контролю, такими, как SGS. Государственная служба «Туркменстандартлары» является членом Международной организации по стандартизации, а также является сторонником международной системы сертификации. Служба ТГС имеет 18 дочерних компаний по общественному контролю, и 3 вида деятельности: количественное исследование, качественное исследование и выдача сертификата, а также 60 испытательных лабораторий в Туркменистане. Служба ТГС является монополией сертификационной организации в Туркменистане с 1994 года и без «Сертификата Соответствия Поставщика», выданного Службой ТГС, груз не сможет пройти через таможенную.

Каждая процедура по стандартизации имеет свои временные рамки, в среднем от 3 до 4 дней. Так как импорт цемента и метрологического оборудования занимает 28 дней, необходимо регистрировать товары в Службе ТГС и провести проверку перед импортированием.

Туркменистан имеет двустороннее соглашение с 13 странами СНГ и Турции, способствующее проведению проверки груза. Также Туркменистан ведет переговоры с Кореей, США и Ираном, но все еще не имеет соглашения по проверке с Японией.

Комиссионный сбор для проверки груза включен в комиссионный сбор таможи (от 0.2 % до 0.5%).

б) Группа Банковского дела и страхования по импорту и экспорту

і) Группа Банковского дела по экспорту и импорту

Унификация иностранного валютного курса была передана Туркменистану в мае, 2008 года. Был урегулирован курс двойного тарифа. До 2008 года было пятикратное различие в курсах между банком и черным рынком. Заключение контракта с Государственной Товарно-Сырьевой Биржей в коммерческом банке прошло беспрепятственно в коммерческом банке.

Деноминация «Манат» также была введена в январе 2009 года и 5000 манат были обесценены до 1 маната. По окончании года, после деноминации, экономическая деятельность имеет достаточный успех без каких-либо нарушений.

Коммерческие сделки банка увеличились в 5-кратном размере с этими двумя денежными реформами и функции коммерческих банков были увеличены. Туркменистан имеет 11 коммерческих банков, указанных в Таблице 2.1.17, а также собственностью коммерческих банков являются: 6 государственных банков, 2 государственных и частных акционерных банка, и один акционерный банк Туркменистана и иностранного государства. Каждый банк специализируется в области инвестирования и сотрудничает с Немецким и Коммерц Банками Германии, а также Митсубиси-Токио Банком и Митсуи-Сумитомо Банком в Японии. Дайхан, Сенагат и Каракум Банки приняты предусматривать частные инвестиции в фонд, включая частного предпринимателя правительства.

Все 11 банков Туркменистана имеют функцию денежных операций для экспорта и импорта, и принимают сделки по аккредитиву, документам за наличный расчет, депозитному счету, денежному переводу, следуя международному стандарту, установленному в INCOTRMS 2000". Для всех банков мира действует одинаковая функция денежных операций.

Табл. 2.1.17 Характеристика коммерческих банков в Туркменистане

	Наименование банка	Владение	Характеристика
1	Дайхан Банк	Государственный	Сельскохозяйственные инвестиции
2	Туркменбаши Банк	Государственный	Промышленные инвестиции
3	Туркмен Банк	Государственный	Бюджетная организация и Торговые инвестиции
4	Халк Банк	Государственный	Сбережения
5	Сенагат Банк	Акционерный капитал (государственный и частный)	
6	Каракум Банк	Акционерный капитал (государственный и частный)	
7	Туркмено-Турецкий Банк	Совместный государственный	Туркменистан и Турция
8	Президент Банк	Государственный	главным образом кредит и заем
9	Садират Иран Банк	Государственный филиал Ирана	
10	Пакистан Банк	Государственный филиал Пакистана	
11	Внешэконом Банк	Государственный	Прямые иностранные инвестиции и Внешняя Торговля

В случае если торговец не обеспечен денежным покрытием для торговли, банковская гарантия может предоставить торговцу ссуду. В случае, если торговец должен получить гарантию от коммерческого банка, выплата налогов может быть отложена, таким образом, коммерческие банки содействуют нормальному процессу импорта и экспорта. Не существует обязательных правил, установленных Министерством Финансов, для предоставления ссуды, а также вывоза иностранной валюты из страны. Система фиксированного курса доллара была принята для курса иностранной валюты. Коммерческие банки обязаны сообщать о денежных операциях Центральному банку, но для Министерства Финансов и Центрального Банка существует процесса регистрации и разрешения.

ii) Группа Страхования для экспорта и импорта

Государственная служба Страхования – единственная государственная организация в Туркменистане, основанная по Лицензии № 13 в Августе 1992 года по разрешению Министерства Финансов. Компания располагает примерно 40 филиалами, 150 агентствами и 400 специалистами.

Государственная Служба страхования принимает примерно 40 видов страхования и перестрахования, включая страхования грузового транспортного средства, но по причине небольшого капитала, не допускается страховка более 40 раз от всего капитала (1,2 миллиарда дол США) от Министерства финансов. Функции Государственной службы страхования не распространяются за границей. Принимается только страхование несчастных случаев в пределах страны. Страхование несчастных случаев за пределами

страны не рассматривается, если только несчастный случай не будет перестрахован иностранными страховыми компаниями.

Страховая Оговорка Государственной Службы страхования для грузового транспортного средства была разработана службой и основана на условии страхования грузов Института лондонских страховщиков, предоставленном в 1992 году. Тем не менее, в случае перестрахования иностранными страховыми компаниями, страховая оговорка нового Условия страхования грузов, предоставленная Институтом лондонских страховщиков будет принята в случае инцидента за границей.

(Страховая оговорка Государственной Службы страхования для грузового транспортного средства)

(Оговорка А) «Ответственность за все риски»

- Иски за ущерб или полного разрушения отдельной части или целого груза, вызванного любой причиной, за исключением случаев большой влажности в судне, которая может повредить груз атмосферными осадками;
- Иски за потерю, расходы и платежи всех несчастных случаев;
- Иски, за пропажу грузового транспорта;
- Иски за необходимые и рациональные расходы по восстановлению транспорта;

(Оговорка В) “Ответственность за особого вида случая”

- Взрыв, пожар, стихийные бедствия;
- Посадка на мель, опрокидывание или потопление судна;
- Обрушение мостов и тоннелей;
- Столкновение судна или транспортного средства с объектом;
- Повреждение судна льдом;
- Повреждения, в результате принятых мер по спасению груза или тушению огня;
- Урон, нанесенный на груз водой с борта;
- Иск за несчастный случай, произошедший во время погрузки груза и/или заправки или дозаправки судна;

Иски за потерю, расходы и платежи всех несчастных случаев

(Оговорка С)

- Взрыв, пожар, стихийные бедствия
- Посадка на мель, опрокидывание или потопление судна;
- Опрокидывание или крушение
- Столкновение судна или транспортного средства с объектом;
- Разгрузка товара в порту по причине аварии;
- Иски за потерю, расходы и платежи всех несчастных случаев

При экспорте или импорте товаров торговцем, необходимо регистрация страховки в Государственной службе страхования, даже если торговец не пользуется услугами данной

организации для страхования. В случае если торговец страхуется в Государственной Службе Страхования, данная Служба должна перестраховать совместно с иностранными страховыми компаниями при повреждении груза за границей. Случай повреждения груза за границей будет рассмотрен иностранным инспектором, назначенным иностранной страховой компанией. Государственная Служба страхования пользуется услугами иностранных компаний по перестрахованию, таких, как Мунич Реиншуранс, финансовые службы Цюриха и Ллойд. В случае торговли, все экспортируемые из Туркменистана товары, на основе условия франко-борта (FOB) и все импортируемые в Туркменистан товары, на основе условия страхования и фрахта (CIF), могут быть застрахованы любыми другими иностранными страховыми компаниями.

Тем не менее, любая инвестиционная деятельность, либо строительство в Туркменистане должна быть застрахована и более чем 15% риска на территории Туркменистана должны быть застрахованы в Государственной Службе страхования. Данная служба может перестраховать активность высоко риска совместно с иностранными компаниями международного признания, такими как Марш Маклен, Уиллис Лимитед, AON, Колломан и Лойдс. В случае высокого риска, данное число допускает снижение до 5 %. В соответствии с «Постановлением Президента № 23-21» данным 15 Июня 1992 года, до того, как процесс инвестирования и строительства не будет застрахован, они не смогут быть зарегистрированы в Министерстве Финансов, и будет необходимо выплатить штраф равный сумме страхового взноса.

Министерство финансов управляет страховой деятельностью. При заключении страхового договора Государственной Службой Страхования, необходимо подтверждение от Министерства Финансов. Сам процесс страхования не занимает большого количества времени, однако, относительно выбранной страховой компании только на рассмотрение перестрахования Министерством Финансов требуется 10 дней. Это занимает примерно 1 месяц.

Так как Туркменистан имеет только одну государственную страховую компанию, изучаются и планируются преобразования. В случае если иностранная страховая компания начнет страховую деятельность, она должна внести денежные средства, равные 5,000 - кратному минимальному размеру оплаты работника в Министерстве Финансов. В действительности, пользование услугами Государственной страховой компании обязательно и для иностранной страховой компании найти рынок сбыта в Туркменистане достаточно трудно.

2.1.3 Таможенная очистка и таможенная система

(1) Пункты для запоминания на предварительном этапе экспорта и импорта

Согласно собеседованию торговцев, перевозчиков и компании по перевозке, не было обнаружено никаких проблем в таможенной очистке и они могут перевезти груз из склада

за один или два дня. Тем не менее, в случае если они предоставят неполный пакет документов или нарушат правила, определенные в системе таможенной очистки, они понесут убытки от проблем, возникших при хранении груза на бондовом складе более чем 1 месяца. Следовательно, торговцы должны согласиться с таможенной очисткой и таможенной системой, включая предварительную фазу экспорта и импорта. Для наилучшего осуществления таможенной очистки, важно поручить дело опытным перевозчикам и компаниям по перевозкам Туркменистана и провести предварительное совещание с участвующими Министерствами и ведомствами.

i) Регистрация иностранных инвестиций

Это не относится напрямую к таможенной очистке, но обязательно для регистрации иностранных инвестиций в Министерстве экономике и развития. (Регистрационный номер выдан). Если иностранная инвестиция признана как служба технического сотрудничества при досмотре, Министерство финансов несет ответственность за окно для координирования Главной государственной налоговой службой и Государственной таможенной службой. Затем, основные части системы обработки товара будут определены для освобождения от налоговых и таможенных пошлин, в соответствии с уровнем инвестирования. Следовательно, при таможенной очистке товаров, произведенных иностранным инвестированием, необходимо придерживаться содержания регистрации.

ii) Проверка экспортируемых и импортируемых товаров и предварительная консультация с заинтересованными министерствами и агентствами

На предварительном этапе экспорта и импорта, важно проверить, включены ли в экспортируемый или импортируемый товар нижеупомянутые товары военного назначения, химические вещества и определенный товар, которые были обозначены Туркменистаном и описаны в разделе 2.1.1.

- Список продуктов, требующих лицензию Кабинета министров на экспорт и импорт (Ссылаться на Таблицу 2.1.11)
- Список определенных товаров (Работы и Услуги), требующих регистрацию на основании лицензии на экспорт и импорт по разрешению Президента Туркменистана (Ссылаться на Таблицу 2.1.12)
- Товары военного назначения, рассчитанные строго для перевозки по территории Туркменистана, требующие разрешение Президента (спецификация №.1) (Ссылаться на Таблицу 2.1.13)
- Опасный груз, рассчитанный строго для перевозки по территории Туркменистана, требующий разрешение Президента Туркменистана (спецификация № 2) (Ссылаться на Таблицу 2.1.14)

Если импортируемые или экспортируемые товары должны соответствовать вышеупомянутым пунктам, торговцам необходимо предоставить на рассмотрение бланк

заявления для приобретения лицензии/разрешения на экспорт и импорт товара заведующим Министерством и Ведомством, указанным в разделе 2.1.2, не позднее 1 месяца до экспорта или импорта; а также начать обсуждения на основе соответствующих документов для лицензии или разрешения.

iii) Регистрация контракта на экспорт и импорт в государственной товарно –сырьевой бирже Туркменистана

Торговец должен зарегистрировать контракт на экспорт и импорт в Государственной товарно-сырьевой бирже и прикрепить регистрационные документы для таможенной очистки. Однако, в случае импорта или экспорта строительных материалов, для таможенной очистки приложение регистрационных документов не требуется, поскольку это занимает много времени для контракта, (описанного в Постановлении №9945), и в случае частного предпринимателя, также не требуется прикрепить документы для сокращения груза.

Комиссионный сбор ГТСБ для регистрации контракта на экспорт или импорт, относящегося к правительству или проекту АВАЗА - бесплатный, но для регистрации других контрактов на экспорт или импорт, комиссионный сбор составляет 0.1%.

Обычно на регистрацию контракта уходит от пяти до семи дней, но если необходимые документы, такие как лицензия, разрешение, сертификат соответствия поставщика и др. уже предоставлены, не регистрацию уйдет всего один или два дня.

iv) Предварительная консультация с Государственной службой госстандарта

Для таможенной очистки требуется Приложение «Сертификата соответствия поставщика», выданное Службой Госстандарта после осмотра товаров. В среднем для осмотра на таможне требуется от 3 до 4 дней. Однако это может занять столько времени, сколько потребуется для регистрации товаров в Туркмен Госстандарте, а также может потребовать проверку образцов перед импортированием для закрепления таможенной очистки, (например, для проверки цемента необходимо 28 дней, а для проверки метрологического оборудования требуется намного больше времени). Комиссионный сбор для проверки груза включен в комиссионный сбор таможни (от 0.2% до 0.5% СИФ цены товаров). При необходимости Туркмен Госстандарт может дать запрос на приложение каталога, проспекта, чертежей и пояснительных документов, и так далее.

v) Министерства и Агентства , имеющие отношение к банковскому делу и страхованию

Контракт на экспорт или импорт является важнейшим документом при избежание разногласий недоразумений, и для предотвращения затруднений, вызванных в период соглашения о продаже между участвующими сторонами. А также данный контракт является необходимым как базис решения в случае разрешения конфликтных ситуаций или судебных разбирательств, в качестве доказательства для приобретения лицензии на экспорт

или импорт и в качестве материала для денежных операций в банке.

При заключении торговцем договора, Коммерческий банк определит следующие условия платежа: сделку по Аккредитиву, сделку по документам за наличный расчет, сделку по передаче документов на право владения собственностью и сделку по денежным переводам. Коммерческий банк (11 банков) в Туркменистане не имеет постановлений от правительства, и если у торговца не возникает проблем со сроком кредита, он может урегулировать условия платежа с банком.

Государственная страховая служба является единственной государственной страховой компанией, для страхования грузового транспортного средства. При экспортировании или импортировании товаров торговцем, необходима регистрация страхования в Государственной Страховой Службе, даже если торговец не пользуется услугами данной организации для страхования.

Капитал данной компании является небольшим для страховой компании, и страховка на несчастные случаи ограничена в Туркменистане. При пользовании торговцем услугами Государственной страховой службы, данная страховая компания должна перестраховать груз совместно с иностранной страховой компанией. По запросу данной организации подтверждения от Министерства Финансов, торговец должен начать переговоры с компанией, не позднее одного месяца до экспорта и импорта.

- vi) Общая структурная схема от этапа инвестирования завода химических удобрений до этапа строительства и экспорта товаров

Для того, чтобы понять процесс с момента инвестиций и регистрации до этапа строительства завода и экспорта продукции, см. Рис. 2.1.11, которая показывает случай со строительством завода по производству удобрений.

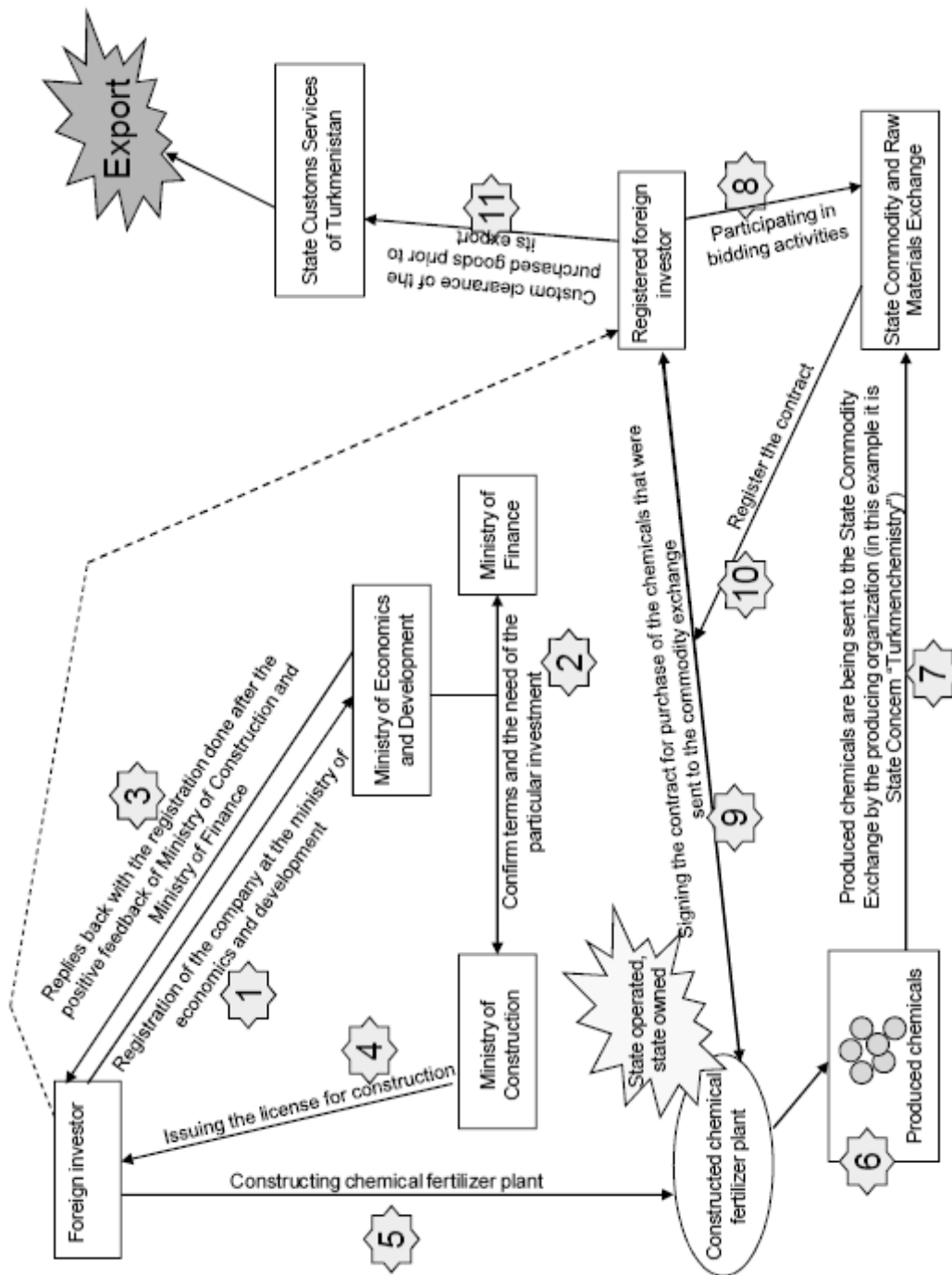


Рис. 2.1.11 Общая схема инвестирования, регистрации, строительства и экспорта товаров

(2) Таможенная очистка для импорта товаров

Таможенная очистка импортируемых товаров проходит через размещение товаров на складе. Однако такой груз, как например, навалочный груз или скоропортящиеся продукты, требующий срочную таможенную очистку, пройдет ее на товарном складе перевозчика или производителя, получив разрешение от Таможни.

Отличие от международного стандарта отсутствует, так как основные процедуры по импорту товаров основаны на “INCOTERMS 2000” в Туркменистане. Однако, как упомянуто выше, в дополнении к обычным документам для таможенной очистки импортируемых товаров необходима «Регистрация документов по контракту на импорт» в ГТСБ и «Сертификат соответствия поставщика» в Туркмен Госстандарте.

(Документы необходимые для таможенной очистки импортируемых товаров)

1. Бланк заявления на импортирование
2. Коммерческий счет-фактура
3. Регистрационный документ контракта на импорт в ГТСБ
4. Сертификат соответствия поставщика в Службе Туркмен Госстандарт
5. Предпочтительные документы по оценке стандарта (Контракт на импорт, Подробный отчет платы за провоз <Транспортная накладная и т.д > и страховка, Документы по торговым сделкам, Сертификат происхождения (при приложении согласия тарифной ставки, выгодного тарифа и преференциального таможенного тарифа) и др.
6. Документ об оценке таможенного тарифа
7. Бланк заявления для снижения таможенного тарифа или освобождения от таможенного тарифа.
8. Лицензия на импорт или документ разрешения, согласно другим законам (В случае регулирования импортированных товаров).

Разрешение на импорт будет выдано при следующих условиях. Оплата таможенных пошлин и НДС может быть отложена, если торговец владеет банковской гарантией.

- Если декларация на импорт составлена правильно, и если идентичность между действующим пунктом и пунктами, описанными в бланке декларации на импорт утверждена.
- Если Таможенные пошлины и НДС уплачены на основе документа об оценке таможенного тарифа.
- Если приложена лицензия или разрешение, необходимое для запрещенного и особенного груза, установленного другими правилами и предписаниями.
- При отсутствии указания неверного происхождения продукции и без указания причины недоразумения

Срок проведения таможенной очистки зависит от вида груза, но обычно данная процедура занимает один день, при условии, того, что торговец предоставит точно соответствующие документы на основе правил, а также процедура карантина закончится через один или два дня. Что касается свежих продуктов, таких, как овощи и рыба, существуют ограничения срока хранения на складе в холодильной камере до 3 дней. Таможня допускает проведение очистки в течение этого промежутка времени.

(3) Таможенная очистка для экспортируемых товаров

Таможенная очистка экспортируемого товара проходит через помещение товара на склад, в таком же порядке как при импортировании. Груз, требующий срочную таможенную очистку, как например, навалочный груз или скоропортящиеся продукты, пройдет таможенную очистку на товарном складе перевозчика или производителя, получив разрешение от Таможни.

Ниже следуют 4 документа, необходимые для экспортной таможенной очистки (1.~4.). Необходимо учесть, что регистрационные документы по контракту экспортных и импортных товаров в ГТСБ и “Сертификат соответствия” в Службе Туркменского Госстандарта всегда требуют проведение таможенной очистки вывозимых товаров.

(Документы необходимые для таможенной очистки экспортируемых товаров)

1. Бланк экспортной декларации
2. Коммерческий счет-фактура
3. Регистрационный документ контракта на экспорт в ГТСБ
4. Сертификат соответствия поставщика в Службе Туркменского Госстандарта

В соответствии с видом продукции, необходимо приложение нижеследующих документов

1. Упаковочный реестр
2. Лицензия на экспорт или документ разрешения, согласно другим законам или постановлениям (В случае регулирования экспортируемых товаров)
3. Документ, относящийся к «Соглашению о разделе продукции» (Если экспортируемым товаром является нефть)
4. Документ об оценке таможенного тарифа (Если экспортируемым товаром является нефть)

Если экспортируемым товаром является нефть, порядок осуществления таможенной очистки должен быть упрощен приложением документа по «Соглашению о разделе продукции», в котором упрощение порядка прохождения таможенных формальностей определено как часть соглашения. В настоящее время данный вид соглашения не может быть приложен к другим товарам, но он дает хорошую перспективу для улучшения порядка прохождения таможенных формальностей в будущем.

Разрешение на экспорт будет предоставлено при следующих условиях.

- Если Экспортная декларация будет составлена правильно, и идентичность между действующим пунктом и пунктами, описанными в бланке декларации на экспорт утверждены
- Если таможенные пошлины и НДС уплачены, если экспортный груз урегулирован согласно другим законам и постановлениями
- Если приложена лицензия или разрешение, необходимое для запрещенного и особенного груза, установленного другими правилами и постановлениями

Большинство экспортируемых товаров освобождены от Таможенного тарифа, но на некоторые экспортируемые товары, такие как медикаменты, драгоценные металлы, породу овец Каракуль и Каракулеву шерсть, животных/птиц/рыб, занесенных в «Красную Книгу Туркменистана», и культурных ценностей, наложен таможенный тариф.

(4) Упрощение порядка прохождения таможенных формальностей

Существует единственный случай, при котором порядок прохождения таможенных формальностей упрощен для нефтепродуктов в Туркменистане. Данная система упрощения предписана в соглашении, именуемом как «Соглашение о разделе продукции». Эти первоначальные цели по ратифицированию Соглашения о разделе продукции с правительством и по упрощению таможенной процедуры экспорта и импорта товаров внесены в данное соглашение. Министерство нефтегазовой промышленности и минеральных ресурсов ответственно за соглашение. Если инвестору требуется предоставить на рассмотрение таможи документ на Соглашение о Разделе Продукции, время, требуемое для таможенной очистки намного сокращено.

Исследовательская группа Агентства по международному сотрудничеству Японии представила конкретные примеры по упрощению таможенных процедур таких как:

(Импорт)

Предварительная обучающая система, система задержки выплаты налогов (разделение таможенной очистки и выплаты налогов), Система обычной декларации, Заявление о полном страховании для Франко-борта и Франко-перевозчика основного импорта, а также Представление Системы Электронного Обмена Данными, и т.д. для импорта

(Экспорт)

Комплексная Предварительная Проверочная Система, Прикладная система Особого экспорта, а также представление Системы Электронного Обмена Данными, и т.д. для экспорта

В настоящее время, в парламенте обсуждается новый «Таможенный Кодекс Туркменистана», который пересматривается для международной стандартизации

действующего права, После того как парламент утвердит новый закон, Государственной Таможенной Службе будет необходимо изучение методики по упрощению

В настоящий момент, Государственные Таможенные Службы выдвинуты для внедрения Системы Электронного Обмена Данными в организацию, завершение которого запланировано на Октябрь 2010. Детали Системы ЭОД не согласованы, но пробная компьютеризация получила поощрение.

(5) Система таможенного склада

Таможенные склады или участок под склад предусмотрены для хранения основного груза по их прибытию. Таможенная очистка и извлечение груза из таможенного склада или участка под склад должны быть завершены в течение одного месяца, но возможно продление срока до 6 месяцев. В случае если период хранения превысит 6 месяцев, на торговца будет наложен штраф и таможня ликвидирует груз, либо торговец будет обязан реэкспортировать груз в страну-экспортера.

В случае склада в Порте Туркменбаши, хранение бесплатно на 2 дня, но по истечению 3 дней, должна быть осуществлена плата за хранение, указанная в Таблице 2.1.18. Плата в случае если торговец осуществляет загрузку или выгрузку груза из судна, и перевозит его в таможенный склад на грузовике без прохождения бондового участка, различна от той, если торговец осуществляет загрузку или выгрузку груза из судна и перевозит его в таможенный склад на грузовике через бондовый участок. Как показано в Таблице 2.1.19.

Табл. 2.1.18 Плата за хранение на участке таможенного склада в Порту Туркменбаши

Дни	Цена (долларов США)
До 2	Бесплатно
от 3 до 10	0.25/t
Свыше 10	0.6/t

Табл. 2.1.19 Плата за загрузку/выгрузку

Вес	Цена (долларов США)	Режим работы
До 250кг	18	Прямой
	21.6	Полный
От 251 до 3,000кг	14.4	Прямой
	18	Полный
От 3001кг до 40,000 кг	12	Прямой
	14.4	Полный

Примечание: Прямой режим работы – судно и грузовик
Полный режим работы – судно, пристань и грузовик

На территории Аэропорта в городе Ашхабад, нет таможенного склада, но имеются 12

таможенных складов, (размером 18м (Длина) х 6м (Ширина)), находящихся в нескольких километрах от аэропорта. Система оплаты за хранение на складе показана в Таблице 2.1.20.

Размер складов в крупномасштабных компаниях достаточен для использования их в качестве бондовых складов. В таком случае, необходимо предоставить «Гарантийное Письмо», в котором будут указаны номер рейса, содержимое груза, количество, цена, и т.д. Запрещается открывать замок до окончания проверки. Они должны пройти через таможенную процедуру в течение одного месяца.

Плата за хранение на складе при таможне принимает схожую систему внесения оплаты, как за хранение на складе Аэропорта в городе Ашхабад.

Табл. 2.1.20 Плата за хранение на участке таможенного склада Аэропорта в городе Ашхабад

Дни	Цена за 1 кг (доллары США)	Вес	Вид груза
1	Бесплатно	Менее чем 50кг	Транзитный
от 2 до 5	0.12	Менее чем 50кг	Транзитный
от 6 до 11	0.23	Менее чем 50кг	Транзитный
12 и более	0.46	Менее чем 50кг	Транзитный
1	Бесплатно	Более чем 50 кг	Транзитный
от 2 до 5	0.17	Более чем 50 кг	Транзитный
от 6 до 11	0.46	Более чем 50 кг	Транзитный
12 и более	0.92	Более чем 50 кг	Транзитный

(6) Таможенный тариф

Система Таможенного тарифа установлена «указом Президента №9925», представляющая «Перечень таможенных тарифов Туркменистана» и таможенная тарифная ставка решена, в сопровождении с категорией 49 пунктов, основанных с кодом Гармонизированной системы (HS).

Таможенная тарифная ставка для каждой товарной позиции с кодом Гармонизированной системы (HS) указана в Таблице 2.1.21. Система таможенного тарифа Туркменистана, составлена на основе цены и количества, идентичная Японской системе. Тариф был введен для цены СИФ. Таможенный сбор составляет от 0.2% до 0.5%. The

Таможенная очистка не дозволена до тех пор, пока не будет оплачен НДС, в дополнении к таможенному тарифу. Стандартом оценки для НДС является «цена СИФ + таможенный тариф». В случае если таможенный тариф будет освобожден от налогов, НДС будет также освобожден

Табл. 2.1.21 Приложение No.1 к постановлению Президента Туркменистана от 27 июля 2008г No.9925
Перечень, отдельных товаров, ввозимых в Туркменистан, на которые установлены таможенные пошлины

№.	Код по ТН ВЭД	Наименование товаров	Ставка таможенной пошлины в долларах США за единицу измерения или в процентах к таможенной стоимости
1	0409	Мед натуральный	1 доллара дол.США за 1 кг
2	0511 99 801	Грена тутового шелкопряда (кроме завозимой предприятиями Министерства текстильной промышленности Туркменистана)	0.5 доллара дол.США за 1 гр
3	0805 50 Из 0806	Лимоны Виноград свежий	0.5 доллара дол.США за 1 гр
4	Из 1512	Масло хлопковое	1 доллар дол.США за 1 кг
5	1601 00	Колбасы и такого рода продукты, полученные из крови и мясных смесей, приготовленные на их основе продукты питания	0.5 доллара дол.США за 1 кг
6	1704 10	Жевательная резинка, покрытая или непокрытая сахаром	2 дол. дол.США за 1 кг
7	20	Продукты переработки овощей, фруктов, орехов или других растений, за исключением томатной пасты	0.15 дол дол.США за 1 кг
8	Из 2001 Из 2002	Томатная паста	0.3 дол дол.США за 1 кг
9	2105 00	Мороженое и прочие виды пищевого льода, не содержащие или содержащие какао	0.5 дол дол.США за 1 кг
10	Из 2201 10	Воды минеральные газированные	0.4 дол.США за 1 литр
11	2201 10 110 2202	Воды минеральные негазированные Воды, включая минеральные негазированные, содержащие добавки сахара или других подслащающих или вкусо-ароматических веществ, и прочие безалкогольные напитки, за исключением фруктовых или овощных соков товарной позиции 2009.	0.2 дол.США за 1 литр
12	2501 00 310 2501 00 91	Техническая соль (разделение натрия и хлора, используемая для производства других продуктов) Поваренная соль	1 дол.США за 1 кг
13	Из 2503 00 Из 2530 20 000	Сера молотая Магний сернокислый природный (эпсомит)	1 дол.США за 1 кг
14	Из 2712 90	Озокерит (кроме ввозимых для медицинских целей предприятиями Министерства здравоохранения и медицинской промышленности Туркменистана)	1 дол.США за 1 кг
15	Из 2801 20 Из 2803 00	Йод технических марок А и Ч (кроме ввозимых для медицинских целей предприятиями Министерства здравоохранения и медицинской промышленности Туркменистана) Технический углерод К-354	1 дол.США за 1 кг

№.	Код по ТН ВЭД	Наименование товаров	Ставка таможенной пошлины в долларах США за единицу измерения или в процентах к таможенной стоимости
16	2804 40 000	Кислород	100%
17	2807 00 100	Серная кислота (кроме ввозимых для медицинских целей предприятиями Министерства здравоохранения и медицинской промышленности Туркменистана и ввозимых ГК Туркменхимия	1 долл.США за 1 кг
18	2811 21 000	Углекислота	100%
19	2827 31 000 Из 2827 60 000 Из 2829 Из 2833	Магний хлористый технический (бишофит) Калий йодистый Йодат калия Сульфат натрия А и Б (кроме ввозимых для медицинских целей предприятиями Министерства здравоохранения и медицинской промышленности Туркменистана)	1 долл.США за 1 кг
20	2849 10 000	Карбид кальция	0.1 долл.США за 1 кг
21	Из 3003	Медицинская глауберова соль 9кроме ввозимых для медицинских целей предприятиями Министерства здравоохранения и медицинской промышленности Туркменистана)	0.5 долл.США за 1 кг
22	Из 3102	Карбамид (кроме ввозимых предприятиями ГК "Туркменхимия")	100 долл.США за 1 ton
23	Из 4303	Шубы каракулевые	100 долл.США за 1 piece
24	4910 00 000 4911	Печатные календари всех видов, включая отрывные Прочая печатная продукция, включая печатные репродукции и фотографии	2 долл.США за 1 кг
25	Из 5001 Из 5002	Коконы тутового шелкопряда (кроме грены) Шелк-сырец	2 долл.США за 1 кг
26	Из 5208 Из 5209 5209 42 000 5211 42 000	Бязь суровая хлопчатобумажная Деним, или джинсовая хлопчатобумажная ткань	4 долл.США за 1 кг
27	5205 5206 5207	Пряжа хлопчатобумажная (кроме швейных ниток) содержащая хлопковых волокон 85мас % или более, не расфасованная для розничной продажи. Пряжа хлопчатобумажная (кроме швейных ниток) содержащая менее 85мас% хлопковых волокон, не расфасованная для розничной продажи. Пряжа хлопчатобумажная (кроме швейных ниток) расфасованная для розничной продажи	3 долл.США за 1 кг

№.	Код по ТН ВЭД	Наименование товаров	Ставка таможенной пошлины в долларах США за единицу измерения или в процентах к таможенной стоимости
28	3005 5601 21 Из5603	Вата и изделия из ваты, пропитанные или покрытые фармацевтическими веществами или расфасованные в формы или упаковки для розничной продажи, предназначенные для использования в медицине, хирургии, стоматологии или ветеринарии гигиеническая вата Вата и прочие изделия из ваты их хлопковых волокон Ватин хлопчатобумажный	1.5 дол.США за 1 кг
29	Из 5701 Из 5702	Узелковые ковры и прочие текстильные напольные покрытия, готовые или неготовые ручной работы Тканые ковры и прочие текстильные напольные покрытия, нетафтинговые или нефлокированные, готовые или неготовые , включая «киоим», «сумах», «жермани» и аналогичные ковры ручной работы.	5 дол.США за 1 кв.м.
30	Из 5701 Из 5702 5703, 5704, 5705	Узелковые ковры и прочие текстильные напольные покрытия, готовые или неготовые машинной выработки Тканые ковры и прочие текстильные напольные покрытия, тафтинговые или нетафтинговые, готовые или неготовые , машинной выработки Ковры и прочие текстильные напольные покрытия, нетафтинговые или нефлокированные, готовые или неготовые , включая изготовленные из войлока	2 дол.США за 1 кв.м
31	6001 21 000, 6001 91, 6003 20 000	Трикотажные полотна машинного или ручного вязания из хлопчатобумажной пряжи	50%
32	61 62	Трикотажные предметы одежды и принадлежности к одежде машинного или ручного вязания Нетрикотажные предметы одежды и принадлежности к одежде машинного или ручного вязания Нетрикотажные предметы одежды и принадлежности к одежде машинного или ручного вязания	30%
33	6302 21 000, 6302 31 000	Белье постельное из хлопчатобумажное пряжи	100%
34	6403, 6404, 6405	Обувь	5%
35	68 <i>Кроме:</i> Из6811 40	Изделия их камня, гипса, цемента, асбеста, слюды и подобных материалов кроме: Шифера	5%

№.	Код по ТН ВЭД	Наименование товаров	Ставка таможенной пошлины в долларах США за единицу измерения или в процентах к таможенной стоимости
36	Из 6811 40 0	Шифер	20дол.США за 1 туп
37	Из 7004 90 980	Стекло оконное толщиной 2,5 -4мм (кроме, тонированного и узорчатого)	0.5 дол.США за 1 кв.м.
38	7013 22, 7013 91	Изделия из хрустала	15%
39	Из 71	Драгоценные металлы, ювелирные изделия, изготовленные из драгоценных металлов с использованием или без использования драгоценных камней, их части, изделия, покрытые драгоценным металлом	За каждый 1 грамм, превышающий 1 кг 0.2дол.США
40	Из 7321 81 900	Отопительные и водонагревательные паровые котлы	15%
41	Из 7323 Из 7615	Казаны емкостью от3 до 100 литров	50%
42	Из 7615	Чайник алюминиевый с	50%
43	Из 8403 10 900	Котлы отопительные и водонагревательные мощностью от 0.05 до 1.0 Гккал (КО – 0.05, КО – 0.1, КО – 0.5, КО – 1.0,))	20%
44	Из 8413 19 Из 8413	Насосы центробежные без электродвигателей Насосы центробежные водяные Путевые подогреватели нефти (без двигателя)	20%
45	8479 89 980 Из 8414 59 900 Из 8438 10 Из 8438 20 000	Оборудование слива-налива Вентиляторы без двигателя Тестомесильные машины Кремовзбивательные машины	50%
46	Из 9404 10 9404 90	Матрацы, одеяла, подушки ватные	50%
47	Из 2523	Цемент, кроме: 1 цемент тампоначный облегченный, порландцемент, цемент тампоначный термостойкий облегченный, цемент тампоначный термостойкий утяжеленный	дол.США200 за 1 тонну
48	Из 7213 Из 7214 Из 7215	Арматурные стержни и арматурные изделия, предназначенные для строительства, изготовленные из металлического лома и отходов	200дол.США за 1 тонну
49		Товары в ручной клади граждан, за исключением указанных в Перечне приложения № 5	За каждый 1 кг, превышающий 60 кг 10 дол. США

2.1.4 Текущая деятельность между прибрежными странами по правовой основе Каспийского моря

Самым важным вопросом в отношении Каспийского моря будет правовой статус, однако переговоры по этому вопросу между прибрежными государствами продолжаются, и каких-либо правовых рамок по этому вопросу все еще нет, и подробно об этом излагается в следующем разделе. Единственной существующей международной конвенцией пяти прикаспийских государств является рамочные соглашения по экологическим вопросам. В этом разделе, экологические рамки рассматриваются с учетом их влияния на логистическое планирование, планирование порта и подводных трубопроводов.

“Рамочная конвенция по защите морской среды Каспийского моря” юридически обязательный документ между всеми прибрежными государствами, Туркменистаном, Казахстаном, Россией, Азербайджаном и Ираном. После ратификации Конвенции всеми пятью государствами прикаспийских государств, документ вступил в силу 12-го августа 2006 г. Статья 37 Конвенции предусматривает, что никакие положения настоящей Конвенции не интерпретируются как предопределяющие результат переговоров по правовому статусу Каспийского моря.

Целью настоящей Конвенции является защита морской среды Каспийского моря от загрязнения, включая защиту, сохранение, восстановление, устойчивое и рациональное использование его биологических ресурсов.

Конвенция предусматривает, что в своих действиях для достижения цели настоящей Конвенции, Договаривающиеся Стороны руководствуются следующими принципами:

- (a) принципом принятия мер предосторожности, согласно которому, при наличии угрозы серьезного или необратимого ущерба для морской среды Каспийского моря, ссылки на отсутствие полной научной уверенности не используются в качестве причины для отсрочки экономически эффективных мер по предупреждению подобного ущерба;
- (b) принципом “загрязняющий платит”, согласно которому загрязняющий несет расходы по осуществлению мер предотвращения, контроля и снижения загрязнения
- (c) принципом доступности информации о загрязнении морской среды Каспийского моря, согласно которому Договаривающиеся Стороны предоставляют друг другу соответствующую информацию в максимально полном объеме.

Рамочная Конвенция предусматривает ряд протоколов, направленных на предотвращение, уменьшение и контроль загрязнения, а также на защиту, сохранение и восстановление морской среды. В рамках второй фазы международной поддержки Конвенции прикаспийские страны отдали приоритет следующим четырем протоколам:

- Протокол по наземным источникам загрязнения;
- Протокол по региональному взаимодействию в чрезвычайных ситуациях;
- Протокол ОВОС в трансграничном контексте, и
- Протокол по сохранению биоразнообразия Каспия.

Следующие предложения определяют действие Рамочной конвенции на сектор логистики.

Статья 9 (Загрязнение с судов) предусматривает то, что Договаривающиеся Стороны принимают все необходимые меры для предотвращения, снижения и контроля загрязнения Каспийского моря с судов и в этих целях сотрудничают в разработке протоколов к настоящей Конвенции, предписывающих согласованные меры, процедуры и стандарты, учитывающие соответствующие международные требования.

Статья 10 предусматривает то, что:

1. Договаривающиеся Стороны принимают все необходимые меры для предотвращения, снижения и контроля загрязнения Каспийского моря, вызванного сбросом с судов под их флагами и с воздушных судов, зарегистрированных на их территориях.
2. Договаривающиеся Стороны сотрудничают в разработке протоколов к настоящей Конвенции, предписывающих согласованные меры, процедуры и стандарты для достижения данного результата.

Несмотря на то, что вышеприведенные протоколы еще не разработаны, практических проблем в связи с их отсутствием немного, так как все прибрежные государства являются членами Международной морской организации (ММО) и ратифицировали Международную конвенцию по предотвращению загрязнения с судов 1973г, как это отредактировано в Протоколе 1978 (МАРПОЛ).

В Рамочной конвенции нет прямо сформулированного положения по развитию порта на побережье Каспийского моря, однако следует отметить, что статья 15 (Управление сушей, находящейся под воздействием близости моря) требует, чтобы Договаривающиеся стороны стремились принимать необходимые меры по разработке и выполнению национальных стратегий и планов по планированию и управлению сушей, находящейся под воздействием близости моря.

Специальный орган по охране окружающей среды Каспийского моря в прибрежной зоне (2 километровая линия от берега) при Министерстве охраны природы учрежден Правительством Туркменистана. Хотя не разработан комплексный план по защите прибрежной окружающей среды, необходимо уделить должное внимание охране природе при разработке и выполнении плана развития Туркменбашинского порта, с учетом основных концепций рамочной конвенции.

В области логистики, необходимо рассмотреть другой вопрос по рамочной конвенции – это влияние разработки международного подводного трубопровода. Хотя некоторые третьи стороны негативно относятся к строительству подводного трубопровода между Туркменистаном и Азербайджаном на основании защиты морской среды Каспийского моря, Правительство Туркменистана разъясняет, что это просто двухсторонний вопрос и третья сторона под предлогом экологии не должна препятствовать его реализации, так как трубопровод будет построен в соответствии с EEZ (эксклюзивной экономической зоны) только двух стран, и рамочная конвенция не дает третьей стороне такого права.

2.1.5 Правовой статус Каспийского моря

(1) Краткий обзор вопросов правового статуса Каспийского моря и переговоры по ним

Существующие договора, главным из которых является Договор о торговле и мореплавании 1940 г между Ираном и СССР, не определяют границы морского дна. В советское время, определение границ по морскому дну не являлся важным вопросом, так как разработка подводных ресурсов управлялась центральными властями Москвы.

Неустановленный правовой статус Каспийского моря затрудняет определение границ по морскому дну. Если Каспийское море “озеро” как настаивает Иран, каждая из пяти прибрежных стран владеет по одной пятой части моря, и если Каспийское море - “море” как заявляют остальные четыре страны, было бы разумным установление границ по принципу средней линии “каждая точка срединной линии является равностоящей от ближайших точек исходных линий от которых отмеряется ширина территориального моря каждого из этих двух государств”, как это предусмотрено в Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS), хотя она не ратифицирована Туркменистаном, Азербайджаном и Казахстаном .

В период 1998-2003 между Россией, Азербайджаном и Казахстаном подписаны четыре договора о делимитации морского дна и недр. С 2007, улучшение отношений между Туркменистаном и Азербайджаном привело к возобновлению двусторонних обсуждений по вопросам определения границ Каспия (IEA 2008). Рис. 2.1.12 иллюстрирует границы Каспия, утвержденные каждой из прибрежных стран. Согласно рисунку, нерешенный вопрос по разделительной линии – это в основном между Ираном и его соседями. Хотя линия раздела по морской поверхности, определенная между Советским Союзом и Ираном, это просто прямая линия, соединяющая пограничные пункты на восточном и западном побережье Каспийского моря, Правительство Туркменистана разъяснило, что для соответствия с международной конвенцией можно принять изменения по этой линии.



Источник: JOGMEC 2007

Рис. 2.1.12 Гостраницы Каспия, утвержденные каждой прибрежной страной

Правительство Туркменистана разъяснило, что прибрежные государства приняли пошаговый подход по решению вопроса правового статуса Каспийского моря. В рамках саммита Каспийских прибрежных стран была создана рабочая группа в 1996 г на уровне заместителей министров иностранных дел, которая продолжает интенсивно работать, чтобы прийти к согласию между прибрежными государствами, фокусируясь на отдельных секторах индустрии. В отношении экологии между пятью прибрежными государствами была подписана международная конвенция, как это упоминалось в предыдущем разделе. Согласно разъяснениям Правительства Туркменистана, посредством пошагового подхода по каждой отрасли, пять прибрежных государств придут к заключению всестороннего соглашения по правовому статусу Каспийского моря.

(2) Правовой статус Каспия и навигация

Продолжаются переговоры по определению правового статуса Каспийского моря, но их перспективы не ясны. Нерешенный вопрос правового статуса Каспийского моря влияет на развитие энергетических ресурсов региона, однако относительно морского транспорта, как Правительство Туркменистана разъясняет, правовые споры не вызывают значительного влияния.

Хотя Туркменистан, как и Казахстан, и Азербайджан, не ратифицировал Конвенцию Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLS), Туркменистан принял основную концепцию конвенции, и установил внутригосударственные правила, в которых отражены основные положения конвенции UNCLS. Например, внутригосударственное право позволяет беспрепятственный проход судов под иностранным флагом через территориальное море, что также предусмотрено в Статье 17 конвенции UNCLS.

Конечно, внутригосударственный закон не полностью соответствует конвенции UNCLS. Туркменское Правительство разъяснило, что внутригосударственное право не гарантирует

право прохода в/из моря для государств, не имеющих выхода к морю и свободный транзит, что предусмотрено в статье 124 конвенции UNCLS, однако Туркменистан не облагает транзитный груз никакой таможенной пошлиной, что соответствует статье 127 конвенции UNCLS. По разъяснениям туркменского правительства, разрешается ввоз любого транзитного груза, если только груз не является нелегальным, или не нарушает политику нейтралитета. Направление транзитного груза включает Афганистан (авиационное топливо и др.). Таким образом, хотя свободное транзитное движение не совсем ясно описано в туркменском законе, для транзитных грузоперевозок в Туркменистане нет никаких правовых препятствий.

Правительство Туркменистана объясняет, что заключение многостороннего соглашения по Каспийскому морскому транспорту и судоходству является одной из важных планов в ряде переговоров по правовому статусу Каспия. Так как Правительство Туркменистана до сих пор не присоединилось к Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLS), важно ускорить подобные многосторонние переговоры, фокусируясь на навигации и морском транспорте, по которым среди прибрежных стран нет больших разногласий. В качестве шага к многостороннему соглашению, должны быть активированы двусторонние переговоры по морскому транспорту. Туркменистан заключил двусторонние соглашения по железнодорожному паромному транспорту с Россией и Азербайджаном, но нет двухсторонних соглашений с Ираном, который является одним из важных партнеров в запланированной сети РО-ПАКС.

2.1.6 Анализ настоящего положения транспортной сети и стратегические функции Туркменбашинского порта, железнодорожных и автомобильных дорог

(1) Порт и морской сектор

- 1) Каспийская морская сеть
 - i) Выход в океан

Доступны два выхода в Мировой Океан из Каспийского моря через российский внутренний водный путь, Волго-Донский комплекс и Волго-Балтийский водный путь (см. Рис. 2.1.13).

Главный выход из Каспийского моря в океан осуществляется через Волго-Донский Комплекс. Отчет ТРАСЕКА “Морские магистрали” (ТАСИС, 2009) включает:

- Нижняя часть Волги, из Астрахани в Волгоград имеет протяженность более 540км. Эта самотечная часть может принимать суда класса река-море относительно большого размера до 290м дл.
- Искусственный канал, соединяющий Волгу с Доном, имеет протяженность 101км. Этот канал имеет 13 шлюзов, которые могут поднимать суда на 88м на волжском склоне и низкие суда на 44м на донском склоне. Размеры шлюзов ограничивают суда до 140м дл., 16м шир, 3.5м осадки, эквивалентной 5,000 DWT. Размеры

шлюзов определили тоннаж нескольких новых судов, работающих в Каспийском море, произведенных в средиземноморском судостроительном заводе.

- Дон впадает в Азовское море, примыкающее с Черным морем.

Виды грузов перевозимых через Волго-Дон включают уголь, строительный материал и зерно. Объем недавних грузов составил 12Mt в год. Данные по прямым объемам грузооборота между Каспийским и Черным морем не доступны. Объем груза, перевозимого из Черного моря в главный туркменский порт Туркменбаши через Волго-Дон, оценивается около 60,000 тонн, что меньше одного процента общей пропускной способности порта. Зимой Волго-Донский канал закрыт вследствие его замерзания.

Другим доступом в океан является Волго-Балтийский водный путь, являющимся рядом каналов и рек, соединяющих реку Волгу с Балтийским морем. Гарантированная глубина канала около 3.5 метров. Этот проход закрыт в ноябре и апреле/мае, из-за замерзания большей части системы. Кроме того, суда могут опаздывать или из-за косяка осетровых в этих реках запрещается проход в августе.

Волго-Донский и Волго-Балтийские водные пути являются Российской внутренней водной системой. Суда под флагом иностранных государств не могут свободно ходить через нее. Согласно информации, предоставленной Министерством иностранных дел Туркменистана, хотя нет законно обязательного соглашения по использованию Туркменскими судами Российских внутренних вод (на стадии переговоров), де факто Туркменские суда пользуются Волго-Балтийским и Волго-Донским водными путями и без больших проблем.

Как сообщают, Министерство транспорта России обратилось к транспортным министерствам стран прикаспийского бассейна с приглашением принять участие в строительстве и управлении второй нитки Волго-Донского канала. Казахстан предложил альтернативный проект “Евразийский канал”, соединяющий Каспийское и Черное море, представляющий собой почти прямой канал, использующий судоходный бассейн через российский Северный Кавказ. Ежегодная пропускная способность альтернативного Евразийского канала составит до 45 млн. тонн. Протяженность канала составит 650км, 80м шир, 6.5м гл. Канал предусматривает движение судов класса “река-море” 3,500-5,500 DWT с дальнейшим использованием судов нового класса до 10,000 DWT.

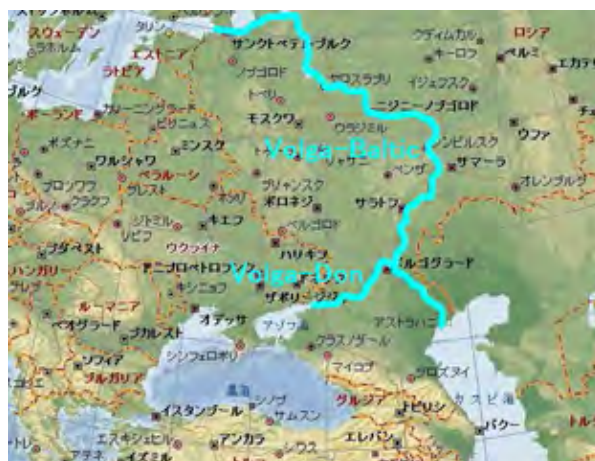


Рис. 2.1.13 Выход в океан с Каспийского моря

ii) Каспийские порты

Основные порты вдоль побережья Каспийского моря показаны на Рис. 2.1.14. В данном подразделе представлены вкратце основные торговые партнеры и конкуренты по Туркменбашинскому порту, являющимся главным портом Туркменистана.



Источник MLTM Korea 2009

Рис. 2.1.14 Каспийские порты

а) Бакинский порт

Бакинский порт – важный азербайджанский порт, расположенный на западном побережье Каспийского моря, в 270 км к западу от Туркменбаши. Бакинский международный морской торговый порт был основан в 1902 г., и с тех пор остается самым крупным портом Каспия. Этот порт является самым важным торговым партнером для Туркменбашинского порта.

В состав Бакинского порта входит главный грузовой терминал, крупнейший нефтеналивной терминал Дюбенды, паромный и пассажирский терминал. Пропускная способность терминала 15 млн. тонн жидкого груза и 10 млн. тонн сухогруза.

Главный грузовой терминал, расположенный в пределах Баку используется для обработки генерального груза, контейнерных и навалочных экспортных/импортных транзитных грузов. Терминал способен обработать до 2 млн. тонн генерального и навалочного груза в год. Терминал располагает 6 причалами с общей протяженностью 866 метров, один из которых функционирует как РО-РО. Глубина у причала 7 метров. Причалы оснащены 16 береговыми кранами с грузоподъемностью от 5 до 40 тонн. На РО-РО пристани могут одновременно обрабатываться до 150 вагонов и 100 грузовиков в день. Терминал имеет железнодорожную связь общей протяженностью 8 километров. Маневрирование производится 4 тепловозами. Общая площадь открытого склада 24,000 кв.м., а закрытых складов 10 000 кв.м.

Контейнерный терминал расположен на территории главного грузового терминала и предназначен для обработки всех видов контейнеров, включая 40-футовые контейнеры с годовым показателем обработки 15000 единиц. Территория контейнерного грузового терминала 1600 кв. метров. Контроль работы контейнерного терминала поддерживается компьютерной системой. Терминал оснащен контейнерным погрузчиком грузоподъемностью 42т и крана-штабелера грузоподъемностью 40т. Железнодорожная ветка связана с главной железнодорожной системой, которая обеспечивает интермодальную транспортировку контейнерных грузов.

Паромный терминал используется для перегрузки с вагонов, грузовиков и автомобилей, а также регулярной транспортировки пассажиров по направлениям Баку/Туркменбаши/ Актау/Иран. Регулярное транспортное сообщение осуществляется Азербайджанским государственным каспийским пароходством. Каждый паром может вмещать 28 вагонов или 40 трейлеров, 202 пассажиров (в настоящее время вместимость сократилось) и до 50 автомобилей. Хотя веб-сайт порта разъясняет о том, что терминал может обработать 8 млн. тонн грузов в год, криволинейные рельсы терминала сокращает его производительность.

Нефтеналивной терминал в Дюбенды - крупнейший нефтеналивной терминал в регионе. Терминал имеет 2 пирса, где одновременно могут обрабатываться 4 танкера от 5000 до

13000 DWT. На терминале могут обрабатываться до 15 миллионов груза в год.

Пассажирский терминал с 340м причалом используется иностранными и местными пассажирскими судами, курсирующими в портах прикаспийских стран. Пассажирский терминал также используется пассажирскими судами для ежедневных перевозок нефтяников в районы нефтяных промыслов.

Планируется развитие нового международного торгового морского порта в поселке Алят (70 км южнее от Баку). Новый порт будет способен принимать 13,000 DWT судов (самые крупные суда, действующие в настоящее время на Каспии). Алят будет многоцелевым терминалом для навалочного, генерального груза и контейнеров. Строительство порта планируется производить в три этапа с завершением первой части в 2016 г. Консультант по телефону пытался получить более детальную информацию по новому порту у сотрудника Бакинского порта, однако обещанной информации не последовало.



Источник Google

Рис. 2.1.15 Бакинский порт

b) Актауский порт

Актауский порт - главный морской порт Казахстана и является единственными воротами для морских перевозок в/из Казахстана. Порт может быть главным конкурентом Туркменбашинскому порту в рамках Евразийского коридора Восток-Запад.

В отчете ЛСА по Комплексной логистической системе и маркетинговому плану действий для контейнерных перевозок в Казахстане (ЛСА 2007) включено описание Актауского порта. Краткое описание приводится ниже.

Порт Актау находится в собственности и управлении государственного предприятия Актауского международного торгового порта. Порт использовался для перевозок нефти в пределах бывшего Советского Союза. Став независимым в 1991г, правительство

Казахстана приняло курс на укрепление торговых отношений со странами прикаспийского региона, реализуя проекты обновления производственных мощностей для обработки генерального груза, в дополнение к традиционным нефтеналивным сооружениям. В 2001 г. были выполнены реконструкционные работы по железнодорожному паромному терминалу. Кроме того в 2001, частный инвестор АкБидай оснастил порт причалом для обработки зерна (причал No.6).

Нынешние портовые сооружения могут быть описаны следующим образом:

Сооружения генерального груза (сухогруза)

- 3 причала генерального груза (причал No.1, 2 и 3), 1 причал для насыпного зерна (причал No. 6)
- Общая протяженность 550м; 4 судна могут работать рядом одновременно
- Открытый навес 50,000 м² и закрытый навес 6,000 м²
- Железнодорожные подъездные пути 3 линии (2 линии для генерального груза/металлический груз, 1 ветка для зерна)
- Портальные краны (20 тонн x 2, 32 тонн x 1)
- Мобильные доковые краны (36 тонн x 2, 64 тонн x 1, 80 тонн x 1)
- Общие мощности: 1.5 млн. тонн в год

Железнодорожный паромный терминал

- 1 причал (причал No. 11)

Нефтеналивной терминал

- 4 причала (причал No. 4, 5, 9 и 10)
- Общая мощность: 8.0 млн. тонн/год
- Максимальная глубина воды на пристани 7.0м

Подходной канал

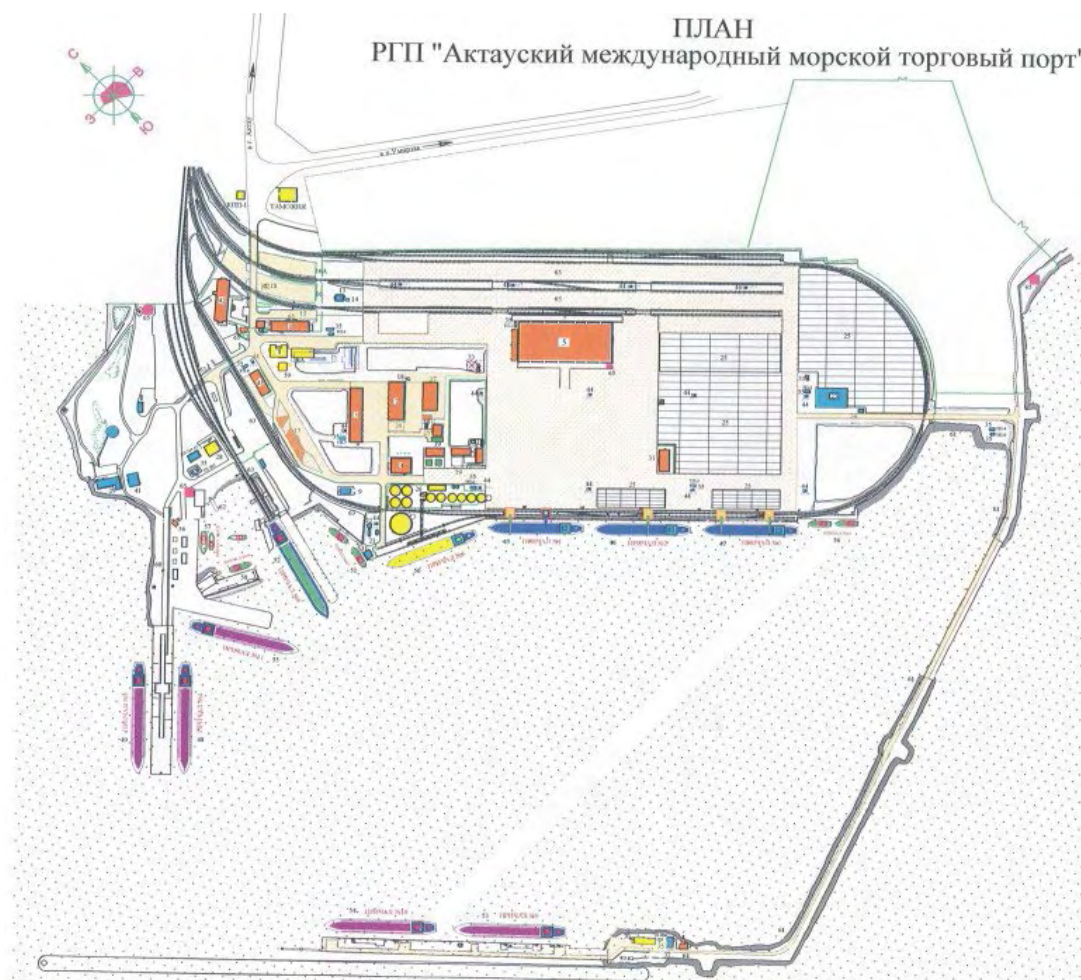
- Глубина воды 7.0 м

Нефть - основной груз, обрабатываемый в порту и составляющим внушительную долю (более 80%) всех грузов. Крупные казахские нефтедобывающие компании доставляют нефть с нефтяных месторождений в порт железнодорожными цистернами. Главным товаром генерального груза являются металлопродукция (65%). Большая часть этих товаров перевозятся в Иран. Зерно - другой важный экспортный товар Казахстана и его ежегодный экспорт составляет 3-5 млн. тонн (мука и ячмень), однако количество вывоза через Актауский порт относительно небольшое. Торговыми партнерами Актауского порта являются Баку (Азербайджан), Бандар Анзали (Иран), Амирабад (Иран) и Астрахань (Россия). Грузовые потоки потребительских товаров, поступающих из западного Китая, и перевозимых в кавказский регион увеличиваются.

В 2009 порт Актау обработал:

Всего	13,951,000 тонн
Нефть и нефтепродукты	11,307,000 тонн
Сухогруз	2,643,000 тонн
Включая:	
Метал	1,714,000 тонн
Зерно	559,600 тонн
Паром	221,600 тонн
Заходы судов	2 077 судов

Запланировано расширение Актауского порта. Проект по расширению порта предусматривает новый бассейн в северном направлении от существующего порта, где будут четыре нефтяные причалы, четыре причала для генерального и контейнерного груза, и три вспомогательных причала для небольших судов. Пять этапов проекта продлятся до 2020 г. К работе уже приступили. Нефтеналивные причалы имеют глубину 9.0м, а сухогрузные причалы 6.0м. Это расширение увеличит дополнительные возможности обработки груза, по экспорту нефти еще на 10-11 млн. тонн, а для генерального груза на 1.5 млн. тонн. Существует дальнейший план расширения порта в юго-западной части от портовых сооружений. План включает пять нефтяных причалов (12 миллионов тонн в год) и пять причалов для генерального груза (2 млн. тонн в год). Другой план включает строительство нового нефтеналивного терминала в порту Курык, расположенного в 75 км южнее от Актауского района.



Источник Актауский порт

Рис. 2.1.16 Порт Актау

с) Порт Бандар Анзели

Среди четырех крупных портов на прикаспийском побережье Ирана, порт Бандар Анзели будет самым важным торговым партнером Туркменбашинского порта. Туркменистан планирует связать Туркменбаши и Бандар Анзели транспортным узлом Ро-Пакс. Через этот узел ожидаются линейные перевозки пассажиров и товаров из/в Ирана и Армении.

Порт Бандар Анзели управляется Портовой и судоходной организацией провинции Гилан. Порт представляет собой более или менее “внутренний” порт с причалами, расположенными на берегу реки. Порт располагает одиннадцатью причалами, способными обрабатывать различные виды груза. Общая протяженность причалов 1657 метров. Максимальная глубина 5.5 метров, которая позволяет принимать суда каспийского региона 5000 DWT. Разработана специальная экономическая зона, примыкающая к порту. Эта экономическая зона, портовая администрация и таможенная служба объединены системой EDI (электронный обмен данными).

Правительство Исламской Республики Иран намеревается превратить порт и специальную экономическую зону в Центр Северо-Южных каспийских перевозок и планирует дальнейшее развитие порта нижеследующим образом:

- 10 причал генерального груза
- 3 причал нефтяных продуктов
- 1 пассажирский пирс
- Контейнерный терминал
- Ro-Ro пирс
- Волнолом
- Рельсовый путь

Верфь для судоремонтных и судостроительных работ и сооружения для судового лома

Кроме порта Бандар Анзели, другими важными иранскими портами являются Ноуршахр, Нека и Амирабад. Новый порт Амирабад будет одним из больших и хорошо оборудованных портов в Каспийском регионе.



Источник Google

Рис. 2.1.17 Порт Бандар Анзали (слева) и Амирабад (справа)

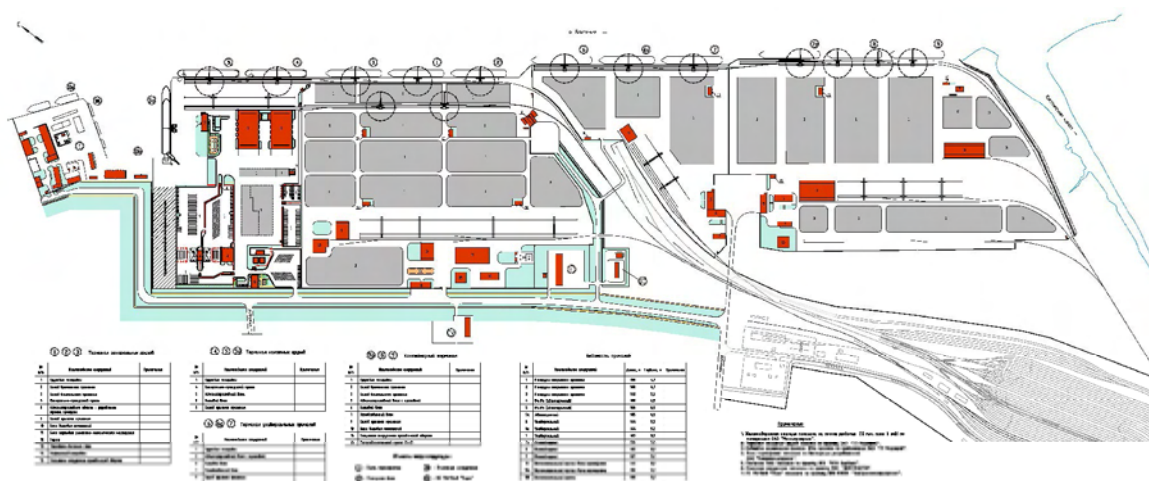
d) Астраханский порт и порт Оля

Астраханский порт и порт Оля ключевые партнеры Туркменбашинского порта, связывающего его с Россией и другими портами мира через систему внутренних путей Волги.

Астрахань расположена на берегу реки Волги в 170км от Каспийского моря. Территория порта простирается на 50км с сооружениями, расположенными по обе стороны реки. В Астрахань по Каспийскому морю можно пройти через Волго-Каспийский канал (45 км речная часть, 56 км морская часть). Дноуглубление поддерживается на отметке 5м, ширина навигации 100-120 м. Хотя подходной канал замерзает зимой, навигация открыта круглогодично благодаря ледоколам, работающим с декабря по март.

Порт располагает пассажирскими, паромными, навалочными сооружениями также как танкерными терминалами для перегрузки нефти железной дорогой. В Астрахани всего 17 терминалов, через которых грузооборот за 10 месяцев 2009г составил 3.6 млн. тонн.

Строительство международного торгового порта Оля один из приоритетных национальных проектов по модернизации транспортной инфраструктуры. Морской торговый порт Оля расположен в 100 км южнее Астрахани на 67 км Волго-Каспийского канала в районе села Оля. Концепция развития порта Оля предусматривает два этапа. Ожидаемые транспортно-загрузочные характеристики порта составят 8 тонн сухогруза, обычного и контейнерного груза при завершении первого этапа. Однако требуется также улучшение связи с районами, расположенными вглубь от прибрежной полосы (строительство 46 километровой железной линии для соединения с главной железнодорожной линией). Часть терминала Астраханского порта планируется убрать и его функции перевести в порт Оля к 2015г. Правительство планирует увеличить пропускную способность порта до 30 млн. тонн. В настоящее время в порту в круглогодичном режиме работают три причала с глубиной у причала 5,0 метров. Ежегодно порт обрабатывает около 1 млн. тонн груза.



Источник Астраханский порт

Рис. 2.1.18 План развития порта Оля

е) Махачкалинский порт

Город Махачкала расположен на западном побережье Каспия в республике Дагестан. Порт связан с Туркменбашинским портом железнодорожным паромом. В настоящее время основным транзитным грузом этого сообщения является нефтепродукты, идущие в Афганистан. Навигация открыта круглый год. Порт перерабатывает нефтепродукты, строительные материалы, генеральные и лесные грузы. Через порт проходят транзитные грузы из России, Белоруссии, Украины и Прибалтики на восточное и южное побережье Каспия. Порт обслуживается отделением Северо-Кавказской железной дороги. Грузооборот порта составил 4.4 млн. тонн за 10 месяцев 2009г. Сегодня нефтяные

причалы Махачкалинского порта способны принять крупные Каспийские танкера (с осадкой 8м), в то время как глубина сухогрузного терминала 4.5м. Порт предоставляет некоторые услуги по ремонту судов.

Планируется увеличить пропускную способность порта до 15 млн. тонн в год (в основном сырая нефть и жидкий груз)



Источнике Google

Рис. 2.1.19 Махачкалинский порт

iii) Судоходные линии

Число судовых операций в Каспийском регионе ограничено, частично по историческим причинам. До распада Советского Союза только два государства имели границы в Каспийском море, Советский Союз и Иран. Перевозки через Каспийское море с востока на запад и с запада на восток были монополизированы государственным Каспийским морским пароходством (Каспар), главное управление которого находилось в Баку, где также были приписаны почти все суда. Трафик север-юг между Советским Союзом и Ираном использовался советскими (Каспаром, а также некоторыми другими речными и морскими линиями) и Иранскими судами. После распада Советского Союза, Каспар и его имущество почти полностью перешли Азербайджанской республике, и в настоящее время Каспар является государственной собственностью Азербайджана. Однако, конкурентная ситуация на Каспийском морском рынке изменилась не немного.

Следующий абзац кратко описывает главных участников морских перевозок в Каспийском море. Представленные данные главным образом основаны на отчете ТРАСЕКА по навигационному каналу в Туркменбашинском порту (ТАСИС 2007), в то время как данные о Казахском операторе основаны на отчете ЛСА по Комплексной логистике в Казахстане (ЛСА 2007). Информация по Туркменистану и Азербайджану дополнена Консультантом.

Российские операторы

Россия имеет очень большую флотилию речного и морского класса, большая часть которого работает в обширной системе России и других внутренних водах. Всего 200 российских судов приписаны к Каспийским портам, но в это число входит множество малых судов, которые используются исключительно в прибрежном и речном промысле.

Северо-Каспийское морское пароходство Астрахани занимается промыслом с Ираном. Другими судоходными российскими компаниями, осуществляющими перевозки сухогрузов на Каспийском море, является астраханская Lakog и московская Morcentertek, а также группа компаний Вагна Шиппинг/Волга-Астрахань.

Волготанкер, российская компания, базирующаяся в Самаре (на восточном берегу Волги), осуществляет транспортировку жидких грузов, главным образом нефти и его производных. В Каспийском море работает очень ограниченное число речных и морских танкеров надлежащего тоннажа. Волготанкер также занимается активной деятельностью на реках Кама, Дон, Днепр, Дунай и их притоках. Во время проведения проекта ТРАСЕКА, суда Волготанкера обслуживали все нефтяные порты Каспия, кроме Баку, осуществляя перевозки нефти и нефтепродуктов с восточного побережья Каспия в Россию и Иран.

Судоходная компания Волга-Флот Нижнего Новгорода занимается деятельностью многопрофильного плана. Она входит в число самых крупных судоходных российских компаний и имеет флотилию из 290 танкеров и сухогрузов, преимущественно морского и речного типа. Лишь незначительное количество судов занимается промыслом между Россией и Ираном.

Туркменский оператор

Туркменский оператор Туркменское морское и речное пароходство (ТДДЕ, база в Туркменбаши) владеет сухогрузами 3000 DWT и танкерами (макс. 7,000 DWT). ТДДЕ управляет довольно небольшим числом судов, однако в настоящее время его флот увеличивается. В 2009 управление ТДДЕ приобрело два 7000 DWT танкера и планирует закупить еще 7 нефтяных танкеров, танкер СНГ, паромное судно РО-ПАКС, 5 судов снабжения и дноуглубитель до 2015. Другое паромное судно РО-ПАКС будет закуплено спустя 2 года, после приобретения первого.

Правительство Туркменистана планирует учредить судоходное государственное предприятие в 2010г, отдельно от ТДДЕ. Управление и функционирование портом продолжит осуществлять ТДДЕ.

Иранский оператор

Иранская судоходная компания Хазар является подразделением государственных Морских линий Исламской республики Иран. Компания владеет сухогрузами, и работает в направлении Актау/Туркменбаши/Астрахань и Иран.

Азербайджанский оператор

Каспийское морское пароходство (Каспар, база в Баку), является самым важным участником Каспийского морского рынка, владеет 8 железнодорожными паромными, 41 танкерами, 35 сухогрузами и 2 РО-РО судами. Некоторые из этих судов работают в Черном и Средиземном море, другие бездействуют из-за отсутствия работы или неоплаченного ремонта. Грузоподъемность Каспийской флотилии оценивается в 443,782 тонн. Суда этого пароходства обслуживают все порты Каспийского моря. Компания занимается пассажирскими перевозками, перевозками сухого и жидкого груза и осуществляет все паромные работы на Каспийском море (Баку – Актау/Туркменбаши). Большая часть флотилии Каспар состоит из относительно старых судов. Сухогрузы эксплуатируются больше двадцати лет и даже больше. Суда старше 15 лет считаются устаревшими и облагаются более высокой страховой премией Н&М (корпус и машинное оборудование), Р&I (защита и компенсация) и транспорта. Большинство танкеров построены в 80-е годы.

Казахстанский оператор

Казмортрансфлот (КМТФ) является национальной судоходной компанией, принадлежащей совместно Министерству Транспорта и Коммуникации (50%) и Казмунайгаз (50%). Основной морской деятельностью КМТФ являются танкерные операции в Каспийском море. КМТФ владеет тремя 12,000D/W танкерами (длина 150м, ширина 17.3м, осадка 7м), и осуществляет чартерные перевозки в зависимости от рыночного спроса. Компания КМТФ осуществила перевозку 4,620 тысяч тонн нефти в 2005, что эквивалентно более 50% всего Казахстанского экспорта нефти судами. Направлениями перевозок в 2005 были Махачкала (Россия) 2,400,000 тонн, Нека (Иран) 1,200,000 тонн и Баку (Азербайджан) 1,020,000 тонн. Будущие планы КМТФ включают создание большого танкерного флота и развитие нефтяного терминала Курык.

- 2) Туркменбашинский порт
 - i) Краткая характеристика порта

В данном отчете, “Туркменбашинский порт” означает торговый морской порт, расположенный в Туркменбашинском заливе. Порт в Окареме (270км южнее Туркменбаши) и Аладжа (70км южнее Туркменбаши), которые входят в состав Туркменбашинского международного морского порта (подразделение Государственного управления «Туркмендениздеряеллары») не включены в понятие “Туркменбашинский порт”. Нефтеналивной терминал в Туркменбашинском заливе, который также входит в состав Туркменбашинского порта, именуемый иногда Уфринским или Кенарским портом, входит в понятие «Туркменбашинского порта».

Туркменбашинский порт, расположенный на восточном побережье Каспийского моря, является самым большим портом в Туркменистане и практически единственным торговым

портом в стране, за исключением специализированных портов по транспортировке нефти и газа. Туркменбашинская коса ограждает порт от сильных волн открытого моря, и благодаря своим благоприятным природным условиям, порт является воротами страны. Туркменбашинский залив мелководный, и порт связан с открытым морем 20-ти километровым судоходным каналом через косу. Порт связан железнодорожной сетью со странами Центральной Азии, не имеющими выхода к морю. Это объясняет важную роль порта в транспортной цепи между странами Центральной Азии и Кавказом. Таким образом, Туркменбаши способствует как региональной, так и международной морской торговле.



Источник ТДДЕ

Рис. 2.1.20 Вид Туркменбашинского порта с высоты птичьего полёта