



Источник

Рис. 2.1.21 Расположение порта

ii) Природные условия

Туман наблюдается редко и главным образом небольшой продолжительности.

В целом, в заливе течение ограниченное (внутри косы), и оно не мешает судоходству по каналу. Следует отметить, что течения не направлены к прорезу Туркменбашинской косы. В районе прорези Туркменбашинской косы, направление течений параллельны оси канала и могут достичь до 1 – 2.5 узлов.

Нижеследующие таблицы представляют направление ветра и волн в Туркменбаши по сектору и классу ветров. Несмотря на то, что в Туркменбаши не наблюдаются сильные ветра, подходной канал порта часто закрыт из-за ветра, так как ширина и глубина канала

недостаточна для ветровых условий. Данные по закрытию канала будут изложены далее в данном разделе.

В ТЭО по модернизации Туркменбашинского порта (MLTM 2009) отмечается, что максимальная высота волны в Каспийском море составляет 2.6м, а в прорезе через косу канала может достичь 2.0м. Годовая максимальная высота волны в порту составляет в среднем 0.5м, а максимальная 0.7м. ТДДЕ отмечает, что даже за пределами залива, в Туркменском секторе Каспия, море исключительно спокойное.

Табл. 2.1.22 Направление и скорость ветра в Туркменбашинском порту

Direction of the wind (coming from)	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	Total
Speed (m/s)									
Calm									11.1
1-8	14.4	9.5	17.7	7.2	4.8	5.7	7.2	13.4	79.8
9-13	3.3	0.9	0.6	0.0	0.1	0.1	0.3	1.6	6.9
14-20	1.2	0.3	0.1	0.0	0.0	0.1	0.1	0.6	2.3
> 21	0.1	0.0						0.0	0.1
Total	18.8	10.7	18.4	7.3	4.8	5.9	7.6	15.6	100

Источник ТАСИС 2007

Табл. 2.1.23 Направление и высота волн в Туркменбаши

Direction of the waves (coming from)	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	Total
Wave height (m)									
Calm									44.8
0.1-0.5	0.8	3.0	0.6	3.1	5.7	5.1	8.6	8.7	35.6
0.6 – 1.0	0.7	0.4		0.9	0.8	2.6	3.4	5.7	14.6
1.1 – 1.5				0.2	0.5	0.4	0.3	3.0	4.4
> 1.5					0.2	0.2		0.9	1.3
Total	1.4	3.4	0.6	4.2	7.2	8.3	12.3	18.3	100

Источник ТАСИС 2007

Приливы и отливы в Каспийском море незначительны, но вместе с тем при планировании и проектировании инфраструктуры необходимо рассматривать долгосрочные колебания уровня морской воды. Отмечается, что уровень моря повысился более чем на 2.5м за период 1977 и 1995, с годовым подъемом около 200мм. С 1996г уровень моря перестал подниматься и немного снизился. За последние 10 лет уровень моря остается более или менее постоянным. Самый низкий месячный уровень, отмеченный за последние 10 лет, составил BSL (уровень моря Балтийского моря) – 27.42 м (декабрь 2002). Кроме этих изменений, наблюдаемых из года в год, отмечается небольшое годовое изменение уровня моря приблизительно на 300мм, из-за испарения летом и притока воды от снеготаяния весной. Ежедневные колебания обычно не превышают нескольких сантиметров. Нижеследующая таблица и рисунок представляет среднегодовой уровень (в метрах) Каспийского моря относительно уровня Балтийского моря.

Проектирование уровня моря для подходного канала и бассейна определяется с расчетом исторически низкой отметки уровня моря, но значение должно быть реалистическое для соблюдения экономической целесообразности.

В контексте этого, консультант поддерживает следующий расчетный уровень моря по планированию навигационного канала, предложенный в ТЭО ТРАСЕКА (ТАСИС 2007).

$$\text{Расчетный уровень моря} = \text{BSL} - 27.4\text{м}$$

Проектирование уровня моря для причального сооружения тщательно определяется на этапе основного проектирования с учетом долгосрочного прогнозирования уровня Каспийского моря из-за конструктивной дорогостоящей арматуры для выдерживания уровня моря. В определении проектирования уровня моря для причального сооружения отчет по паромному терминалу (ТАСИС 1977) является информативным, где рекомендуемый максимальный и минимальный уровень моря -25м и -30м рассчитан на основе теории вероятностей.

Табл. 2.1.24 Уровень Каспийского моря относительно Балтийского моря

Year	1900	1930	1956	1977	1991	1995	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Level	-25.7	-26.5	-28.5	-29.1	-27.2	-26.6	-27.2	-27.2	-27.3	-27.3	-27.2	-27.1	-26.7	-27.0	-26.9	-27.3

Источник ТАСИС 2007 и MLTM 2009

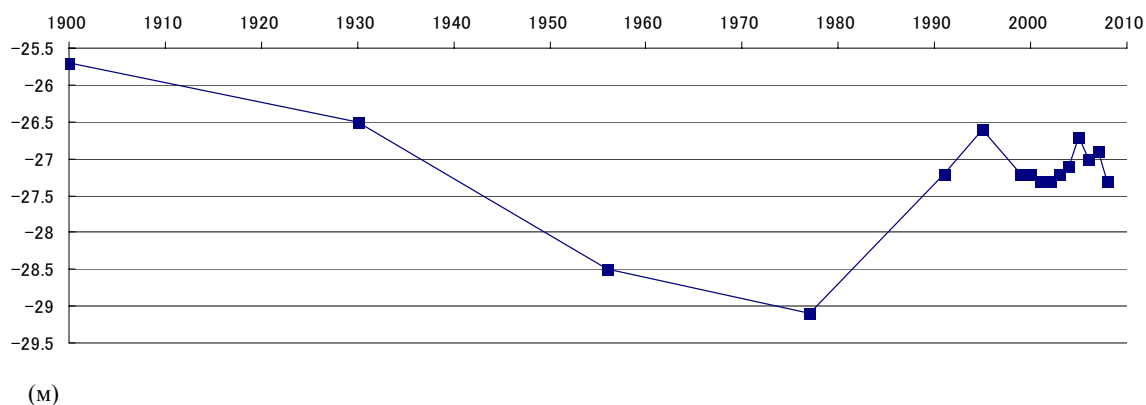


Рис. 2.2.22 Исторические изменения уровня Каспийского моря

iii) Руководство и управление

Туркменбашинский порт входит в состав “Туркмендениздерьяеллары” (ТДДЕ), который руководит и управляет им. Управление “Туркмендениздерьяеллары” является органом государственного управления, действующего на основе полного хозяйственного расчета и самофинансирования. ТДДЕ независим от других министерств, но под контролем Кабинета Министров. ТДДЕ управляет всеми основными портами в Туркменистане и является единственной судоходной компанией в стране. Общее число работников Туркменбашинского международного морского порта (ТММП), являющимся подразделением ТДДЕ составляет

1,021, включая персонал по управлению судами и техническому обслуживанию (421), порт Аладжа (15) и порт Окарем (9).

Кодекс торгового мореплавания Туркменистана определяет функции управления торговым мореплаванием следующим образом:

(Обеспечение безопасности мореплавания)

- 1) Обеспечение безопасности движения в портовых водах, безопасности стояния и обработки судов
- 2) Содержание в исправном состоянии гидротехнических сооружений, средств связи и электрорадионавигации, находящихся во владении порта;
- 3) Содержание в исправном состоянии средств навигационного оборудования на подходных каналах и акватории порта;
- 4) Контроль и поддержание объявленных глубин
- 5) Определение районов обязательного использования буксировщиков;
- 6) Оказание помощи терпящим бедствие;
- 7) Применение эффективных мер для принятия с судов загрязненных и сточных вод (для нефтеперегрузочных портов - также вод, содержащих нефть), мусора и иных веществ, вредных для окружающей среды и здоровья человека и их обезвреживание, переработки, безопасного складирования или захоронения
- 8) Обеспечение исполнения требований законодательства Туркменистана в сфере санитарно-эпидемиологического благополучия населения и охраны окружающей среды.

(Хозяйственная деятельность морского торгового порта)

- 1) Погрузка, разгрузка и обслуживание судов в порядке очередности их прихода в порт, за исключением чрезвычайных ситуаций, когда для обеспечения безопасности акватории порта и сохранности морской среды необходимо немедленно разгрузить аварийное судно.
- 2) Обслуживание линейных судов в соответствии с объявленным расписанием линий.
- 3) Транспортно-экспедиторские и складские операции с грузами.
- 4) Перегрузка грузов с других видов транспорта на судно и в обратном порядке, складские операции с грузами
- 5) Обслуживание пассажиров морских судов, а также перевозку грузов, пассажиров, багажа и почты на судах порта и на других видах транспорта;
- 6) Вспомогательные операции, необходимые для обеспечения жизнедеятельности порта;
- 7) Иные виды деятельности в соответствии со статусом порта.

Как предписано в Кодексе торгового мореплавания ТДДЕ предоставляет стивидорские услуги в порту. Это означает, что Туркменбашинский порт является “портом, предоставляющим общественные услуги”. Но ТДДЕ не монополизирует услуги. ТДДЕ

оказывает стивидорские услуги лишь в одном из трех терминалов. Министерство железных дорог, Туркменбашинский нефтеперерабатывающий завод и иностранная компания также предоставляют свои услуги.

ТДДЕ предоставляет круглосуточные стивидорские услуги в течение 365 дней. Общее число работников ТДДЕ по обработке груза составляет 146.

iv) Терминалы

В Туркменбашинском порту три терминала, ППК1 (генеральный груз и сухогруз), ППК2 (железнодорожный паром) и ППК3 (УФРА, нефтеналивной), как показано на Рис. 2.1.23. Общий обзор по каждому терминалу обобщен в Табл. 2.1.25, а разбивка по категориям обрабатываемого груза приводится в Табл. 2.1.26.



Источник Google

Рис. 2.1.23 Терминалы в Туркменбашинском порту

Табл. 2.1.25 Общий обзор терминалов в Туркменбашинском порту

	Length (m)	Water Depth (m)	maximum ship (DWT)	main cargo	Equipment		Throughtput (1000 ton) (2008)	Vessels call (2008)
PPK1 General Cargo Terminal							177	124
Quay3	150	6	5000	Polypropylene,	4crane(20ton)			
Quay4	150	6	5000	Construction Material,	1crane(32ton)			
Quay5	130	6	5000	Machinery				
Quay15	60			PETRONAS offshore supply				
Quay7	80	6	3000		3cranes(20ton)	cranes are not used		
Quay17		5.5	3000		2cranes(6ton)	cranes are not used		
PPK2 Rail Ferry Terminal							2051	592
	168*2	7	5000	Polypropylene, Crude Oil, Oil Product				
PPK3 Oil Terminal							3481	768
Pier1	117.7	7	12000	Oil Product				
Pier2	116.8	7	12000	Oil Product				

Источник MLTM 2009 и ТДДЕ

Примечание: Перевозимый груз и заходы судов в базу снабжения компании PETRONAS не включены.

Количество судозаходов в ППК1 включают только те суда, погрузка/разгрузка которых, производится на причалах

Табл. 2.1.26 Перевозимый груз в каждом терминале (2008)

PPK1		(ton)						
	commodities	Russia	Azerbaijan	Iran	Turkey	Domestic	Others	TOTAL
inbound	Construction Materials	0	0	0	50,141	0	460	50,601
	Metal	8,150	0	0	8,921	0	0	17,071
	Timber	30	0	0	43	0	0	73
	Machinery	17,952	0	0	1,949	0	1,147	21,048
	Others	1,957	0	0	0	0	0	1,957
	total	28,089	0	0	0	61,054	0	1,607
outbound	Polypropylene	20,584	0	10,650	0	0	0	31,234
	Construction Materials	23,409	0	0	0	0	0	23,409
	Timber	0	148	0	0	0	0	148
	Machinery	1,137	0	0	0	0	477	1,614
	Others	209	0	0	0	0	0	209
	total	45,339	148	10,650	0	0	0	477
unknown	unknown	0	0	0	0	30,000	0	30,000
TOTAL		177,364						

PPK2		(ton)		
	commodities	Russia	Azerbaijan	TOTAL
inbound	Oil Products	656	134,714	135,370
	Chemicals	0	579,493	579,493
	Construction Materials	5,768	179,223	184,991
	Metal	21,603	71,113	92,716
	Timber	6,864	2,670	9,534
	Machinery	231	34,211	34,442
	Food Products	17,472	103,704	121,176
	Agricultural Products	0	419	419
	Others	31,430	101,214	132,644
	total			1,290,785
outbound	Polypropylene	3,230	1,387	4,617
	Coke	84	5,120	5,204
	Oil Products	70,000	198,000	268,000
	Chemicals	0	172,602	172,602
	Construction Materials	5,314	29,124	34,438
	Metal	346	31,821	32,167
	Machinery	0	17,992	17,992
	Food Products	0	23,607	23,607
	Agricultural Products	0	1,089	1,089
	Others	3,367	196,947	200,314
total			760,030	
TOTAL		2,050,815		

PPK3		(ton)					
	commodities	Russia	Azerbaijan	Iran	Kazakhstan	Domestic	TOTAL
inbound	Crude Oil	0	0	0	0	320,000	320,000
outbound	Oil Products	586,931	1,631,962	924,300	17,700		3,160,893
TOTAL		3,480,893					

Источник - различные данные, предоставленные ТДДЕ

Примечание: Перевозимый груз в базе снабжения компании PETRONAS не включен.

ППК1

ППК1 предназначен для генерального и навалочного груза, где также может быть обработан контейнерный груз. Терминал расположен рядом с центром города. Расположение ППК1 представлено на Рис. 2.1.24.



Источник ТДДЕ

Рис. 2.1.24 Терминал генерального и навалочного груза (ППК1)

Причал №17, расположенный в западном краю порта был связан с железнодорожными путями, однако несколько лет назад соединение было срезано, и в настоящее время причал используется для временной швартовки судов. Несмотря на то, что причал оснащен кранами, обработка грузов здесь не производится. К востоку от причала №17 расположены старые причалы без кранов. Они используются для швартовки портовых вспомогательных судов и несколько очень старых судов, которые возможно будут отданы на слом.

По соседству со старыми причалами, расположены причалы № 3, 4 и 5 (с запада на восток). Эти причалы для обработки генерального груза и сухогруза являются основными сооружениями в ППК1, построенные при финансовой поддержке ЕБРР и, по всей видимости, содержатся в хорошем состоянии. Общая протяженность этих причалов составляет около 450 метров. Глубина воды у причала около 6 метров, что позволяет принять Каспийские суда дедвейтом 6000 DWT. На причале с тыльной части участка имеется прямой железнодорожный подъездной путь. Железнодорожные пути внутри

терминала управляются ТДДЕ. ТДДЕ располагает собственными локомотивами. Общее количество перевозимого груза в 2008 г составило 177,000 тонн. Основной ввозимый товар - строительный материал, а статьей экспорта является полипропилен. С учетом протяженности причала и модернизированного оборудования, терминал, по всей видимости, имеет достаточную дополнительную пропускную способность.

Причал №3 используется для экспорта полипропилена в мешках, производимого в Туркменбашинском нефтеперерабатывающем заводе и хранимом в специальном складе за причалом. Общее количество перевозимого из ППК1 полипропилена составило 31,000 тонн в 2008г. Почти такое же количество было вывезено по железной дороге, некоторая часть из которого было вывезено по железнодорожному парому из ППК2.

Этот причал также принимает/отправляет РОРО суда из порта Оля (Россия). При швартовке здесь РОРО судов, причал №4 также занят по РОРО операциям. Линии РОРО используются для экспорта текстильных товаров, фруктов и овощей (в холодильных контейнерах) и ввоза транспортных средств и строительного оборудования. Также суда провозят небольшое количество контейнеров и генеральный груз. РОРО не перевозят пассажиров, за исключением редких случаев отбытия пассажиров. Согласно регистрации судов, число пассажиров составляет 12. Около 85 трейлеров могут перевозиться на судне. Периодичность обслуживания составляет три судна в месяц. Порт Оля располагает ледоколом, поэтому обслуживание доступно даже в середине зимы.

Причал №4 предназначен для тяжеловесного груза, такого как контейнеры и заводские грузы. Причалное сооружение из стальной сваи, его максимальная нагрузка составляет 10 тонн на кв.м., тогда как максимальная нагрузка причалов №3 и №5, построенных из бетонной сваи составляет 4 тонн на кв.м. Грузоподъемность крана составляет 32 тонн; на других причалах 20 тонн. По мнению экспедитора, грузоподъемность портовых кранов недостаточна для обработки тяжеловесных заводских грузов, являющихся одним из основных грузов в Туркменбаша, и временами он вынужден был мобилизовать мобильный дорогостоящий кран для этого. Три старых краны, оставленные во дворе, более не используются. С тыльной стороны причала расположен склад для транзитного груза. По сообщениям, склад заполнен приблизительно на 50%, хотя Консультантом не было обнаружено такое количество груза. Рядом со складом для транзитного груза, была разработана контейнерная площадка, как часть проекта ЕБРР, однако контейнерная транспортировка еще не является интенсивной. Причал №5 используется для обработки генерального груза и навалочного груза, такого как соль.

Небольшая свободная территория рядом с причалами, финансируемыми ЕБРР, будет разрабатываться иностранной компанией для сооружений морской безопасности, а за ними находится причал № 15. Причал и складские площади, расположенные за ним, сдаются в аренду малазийской национальной нефтяной компании PETORONAS, в качестве морской базы снабжения с 1998 г. Хотя сооружение является “временным”, и запланировано его

перемещение в Киянлы, по разъяснениям PETRONAS это произойдет не скоро и то, что компанией запланировано модернизация причала №15 и строительство причала №16 на месте между причалами №15 и №7. Преимущество сооружений Туркменбашинского порта относительно базы снабжения в Киянлы заключается в спокойном бассейне. База снабжения компании PETRONAS сама оказывает стивидорские услуги. В 2008 г. было отмечено 276 судозаходов.

В восточной части ППК1, расположен причал №7. Причал используется в основном для временной швартовки морских вспомогательных судов. Краны на данном причале более не используются.

В ППК1 (кроме базы снабжения PETRONAS) стивидорские услуги предоставляются на круглосуточной основе в течение 365 дней 60 работниками ТДДЕ, 4 бригадами. Применяется двухсменная система в день. В отличие от ситуации, наблюдаемой в развитых странах, число работников Туркменбашинского порта не представляется чрезмерной, хотя оно и не маленькое с учетом текущих объемов работ. Применяется система оплаты работников по квалификации. Операторы крана получили образование в профессионально-техническом училище, и имеют сертификат квалификации. Время, необходимое для разгрузки 5000 тонн стальных труб составляет 24 часа, в то время как на такое же количество цемента в мешках уходит около 60 часов.

Различают два вида услуг по обработке груза. Прямые операции, при которых разгрузка производится с судна прямо на грузовик получателя; другой вид операций не прямые операции, при которых разгрузка производится через площадку на грузовик получателя. Экспедиторы предпочитают прямой вид операций из-за экономичного тарифа. Упомянутая выше обработка стальных труб, производится непрямым способом операций, а для цемента – прямой вид операций.

В ходе беседы Консультанта с бригадиром выяснили, что он опытный и квалифицированный работник, однако из-за его излишней уверенности в мастерстве остальных работников он, возможно, недосмотрел небезопасный способ выполняемых работ. Например, некоторые работники были без защитной каски, диспетчер производил проверку контейнера, в то время когда контейнер поднимали береговым краном.



Источник Google

Рис. 2.1.25 Расположение ППК1

ППК2



Источник Google

Рис. 2.1.26 ППК2 Железнодорожный паромный терминал



Источник ТДДЕ

Рис. 2.1.27 ППК2 Железнодорожный паромный терминал

ППК2 расположен к востоку от ППК1. ППК2 предназначен для железнодорожных паромных перевозок. ППК2 располагает двумя железнодорожными паромными причалами. Правый причал был реконструирован при финансовой поддержке ЕБРР и находится в хорошем техническом состоянии. По левому причалу, по мнению ТДДЕ, требуется капитальный ремонт или реконструкция из-за его износа.

Железнодорожные паромы из Баку и Махачкалы управляются Каспар и Махачкалинским флотом, соответственно. В 2008 г. число судозаходов из Баку составило 544, а из Махачкалы 48. Периодичность услуг в/из Махачкалы выросла до трех в неделю с вводом нового судна в 2009г. Бакинский паром перевозит 28 железнодорожных вагонов за раз, в то время как Махачкалинский паром провозит 52 железнодорожных вагонов на двухэтажной палубе.

Транзитный груз в/из Центральную Азию, Афганистан и Китай является основным грузом железнодорожного парома. Например, около 50% ввозимого груза по линии Махачкала-Туркменбаши является транзитный груз (нефтяные продукты) в Афганистан. Нет текущей статистики по происхождению груза и его направлению. Табл. 2.1.27 представляет данные по происхождению и направлению за 6 месяцев 1996 г., собранные исследовательской группой проекта ТРАСЕКА (ТАСИС 1997b). Хотя данные довольно устарели, они ясно показывают высокий процент транзитного груза как на Туркменбашинской стороне, так и Бакинской стороне. Особенно по потокам в восточном направлении, транзитное соотношение превысило 80% по обеим сторонам.

Железнодорожный паром также перевозит автомобили, однако объемы автомобильных перевозок довольно небольшие. В 2008, лишь 30,307 тонн грузовиков и машин были перевезены железнодорожным паромом, тогда как железнодорожных вагонов - 2,020,508 тонн. Таким образом, автомобильные перевозки меньше 2% общего объема транспортировок. Согласно информации, предоставленной транспортно-экспедиционной компанией, железнодорожным паромом провозится груз преимущественно государственных организаций, поэтому оставшиеся площади для грузовиков частных предпринимателей являются недостаточными. ППК2 располагает местом стоянки легковых автомобилей, используемая не часто, и который временами используется грузовиками в ожидании груза, разгружаемого на ППК1.

Контейнерные перевозки на железнодорожном пароме совсем небольшие. Согласно информации, предоставленной транспортно-экспедиционной компанией, несмотря на то, что спрос на контейнерные перевозки не маленький, высокая стоимость контейнерных перевозок, установленная Туркменскими железнодорожными путями, использующих зарубежные вагоны, делает их объем очень маленьким. Так как в ППК2 нет оборудования для разгрузки контейнеров, грузополучатель контейнеров вынужден пользоваться иностранными вагонами на Туркменских железнодорожных путях.

Железнодорожный паром в/из Баку также используется для пассажирских перевозок. Здание терминала имеет сооружение для зарубежных пассажиров ПИК (пост иммиграционного контроля) и комната ожидания. Согласно первоначальной регистрации, суда по линии Туркменбаши-Баку могли перевозить 202 пассажиров, однако в настоящее время азербайджанская сторона ограничила число пассажиров до 36 человек из-за ухудшения состояния судов. Когда суда провозят опасные товары, число пассажиров доводят до 12. В 2008 общее число перевозок пассажиров по железнодорожному парому составило 10,500. Среднее число пассажиров на рейс составило 9.7. Сообщают, что железнодорожный паром не пригоден для перевозки пассажиров из-за плохих средств обслуживания и ненадежного расписания. Иногда период задержки составляет пару дней из-за задержки обработки груза Государственной железной дорогой и частого закрытия подходного канала, вызванного ветровыми условиями.

Обработка груза в ППК2 производится Государственной железной дорогой. ТДДЕ отвечает только за швартовку судов. Сортировочная станция имеет достаточную протяженность для обработки 52 вагонов за раз, что позволяет эффективную обработку груза на самом большом железнодорожном пароме Каспия.

Табл. 2.1.28 представляет обзор по использованию ППК2 в 2008 г. Эта таблица отмечает относительно высокий уровень пользования причалом 67% в 2008 г. В расчетах по степени занятости причала, не было учтено время от швартовки до начала таможенной очистки из-за наличия таких данных, поэтому фактическая степень занятости причала будет до некоторой степени выше цифры, указанной в Табл. 2.1.28. Из-за увеличения периодичности обслуживания Махачкалинского парома в 2009 г, степень занятости причала будет выше. Высокая степень занятости вызывает увеличение времени ожидания для швартовки. По данным Табл. 2.1.28, среднее рассчитанное время ожидания швартовки составляет более 6 часов.

Следует отметить, что высокая степень занятости причалом вытекает из очень продолжительного времени простоя и времени ожидания. В 2008, среднее время простоя/ожидания 18 часов, в результате чего общее время использования причала 92%. Следовательно, ППК2 располагает некоторым потенциалом, чтобы справиться с перспективным увеличением железнодорожных перевозок, несмотря на высокую степень занятости причала, при условии эффективного управления и улучшения подходного канала.

Фактическое количество захода судов в ППК2 в 2003 составило 980, что на 1.65 больше чем в 2008, вследствие нечастых поставок нефти из Туркменистана, вследствие недостаточных мощностей танкеров. Отмечают, что пик операций приходится на середину 1980-х, когда по этой линии обслуживались шесть или семь судов в день (в 2008 обслуживание двух судов в день). (ТАСИС 1997)

Табл. 2.1.27 Данные по происхождению и направлению груза по парому Туркменбаши-Баку в 1996 г

East bound			West bound				
Origin		Destination	Origin		Destination		
Georgia (port)	79.7%	Uzbekistan	73.5%	Uzbekistan	51.0%	Azerbaijan	73.1%
Azerbaijan	18.9%	Turkmenistan	18.9%	Turkmenistan	43.7%	Georgia(port)	23.4%
Georgia	0.8%	Kazakhstan	4.6%	Kazakhstan	2.6%	Georgia	2.7%
Finland	0.4%	Russia	1.6%	Russia	1.8%	Russia	0.8%
unknown	0.3%	Kyrgyz	1.0%	Ukraine	0.8%		
		Tajikistan	0.1%	China	0.1%		
		unknown	0.3%	Kyrgyz	0.0%		
				Latvia	0.0%		
				Tajikistan	0.0%		

Источник ТАСИС 1997b

Табл. 2.1.28 Использование ППК2 (2008)

[1] Total Hours in Month		Left	Right	Total
[2] Total Calls		265	327	592
- Calls without inbound wagons		1	1	2
- Calls without outbound wagons		21	32	53
[3] Total Time while at Berth	[hours]	4153.6	5029.8	9183.4
- Customs Clearance Inbound	[hours]	66.0	82.1	148.1
- Rolling Off	[hours]	127.8	320.0	447.8
- Customs Clearance Outbound	[hours]	41.8	50.8	92.7
- Rolling On	[hours]	103.3	207.5	310.8
- Total Idle Time, while at Berth	[hours]	3814.6	4369.4	8184.0
Waiting Times				
- Arrival-Rolling Off	[hours]	1736.1	2073.4	3809.5
- Rolling On-Departure	[hours]	821.2	1739.7	2560.9
[4] Utilisation				
- Gross Utilisation		57%	77%	67%
- Net Utilisation		4%	8%	6%

Источник ТДДЕ

ППК3

ППК3, Кенарский порт или Уфринский терминал является нефтеналивным терминалом, где производится погрузка нефтяной продукции Туркменбашинского нефтеперерабатывающего завода и разгрузка сырой нефти и сырья, используемой на заводе. Между ППК3 и заводом проложены трубопроводы. ППК3 используется исключительно Туркменбашиным нефтеперерабатывающим заводом. ППК3 работает круглосуточно 365 дней, также как и другие терминалы Туркменбашинского порта.



Источник Google

Рис. 2.1.28 ППКЗ Уфринский терминал



Рис. 2.1.29 ППКЗ Уфринский терминал (Южная пристань)

ППКЗ имеет две пристани, в каждой из которых по два причала. В общем четыре танкера с дедвейтом 7000 DWT могут быть размещены одновременно. Каждый причал имеет погрузочные средства для всех видов нефтепродуктов и разгрузочные средства для сырой нефти.

Пристани принадлежат управлению ТДДЕ, которое управляет движением судов и предоставляет услуги по швартовке, в то время как Туркменбашинскому нефтеперерабатывающему заводу принадлежат погрузочные и разгрузочные средства на пристанях и все береговые средства по обработке груза. Из-за накопления наносов в Уфринском канале, максимальная осадка судна ограничена в пределах от 4.5 до 4.6 м, тем самым полностью загруженные 7000DWT танкеры не могут пройти по каналу к ППКЗ.

По сведениям проинтервьюированной международной торговой компании на загрузку нефтяных продуктов на 5000DWT танкер уходит не более 8 часов в ППКЗ, однако

требуется дополнительные 16 часов на проведение инспекции и оформление документов. В Табл. 2.1.29 приводится образец расписания при нефтеналиве в ППКЗ. Табл. показывает, что танкер стоит в порту 28 часов для загрузки 2700 тонн нефти. На загрузочную работу уходит относительно короткое время, 6 часов 25 минут, однако, кроме восьми часов ожидания швартовки, судно вынуждено ждать проведения инспекции, оформление документов и других формальностей более восьми часов. На каждую инспекцию и разрешение уходит около часа, возможно вследствие того, что сотрудник обязан представлять отчет для объяснения причины задержки, если время задержки составляет более двух часов. Но процедура многошаговая, и на каждый этап уходит много времени в общей чередой ожидания. Таким образом, эффективность обработки груза в ППКЗ считается низкой.

Принимая среднее время швартовки 24 часа, степень занятости причала в ППКЗ за 2008 составляет 53.3%. Это значение не маленькое, однако считается, что ППКЗ имеет достаточный потенциал, чтобы удовлетворить перспективный спрос на увеличение перевозок, с учетом того, что эффективность работ улучшится.

Табл. 2.1.29 Образец расписания при нефтеналиве (2700 тонн нефти)

Из	В	
	5:00	Прибытие судна
5:00	13:15	Ожидание швартовки на рейде
13:15	13:30	Снятие якоря
13:30	15:00	Судоходство из рейдовой стоянки к причалу
15:00	15:30	Швартовка
15:30	16:30	Ожидание разрешения
16:30	17:30	Инспекция
17:30	19:15	Ожидание загрузки
19:15	19:45	Соединение трубопровода
19:45	2:10	Загрузка
2:10	2:40	Разъединение трубопровода
2:40	3:30	Ожидание разрешения
3:30	5:00	Подсчет
5:00	6:30	Ожидание по оформлению документации
6:30	7:30	Подготовка к отправлению
7:30	8:30	Разрешение на отбытие
9:00		Отбытие

Источник Google

Терминал оснащен нефтяными бонами для предотвращения экологического бедствия, вызванного разливом нефти, однако, по мнению ТДДЕ существующее оборудование недостаточно для реагирования на возможные крупномасштабные разливы нефти.

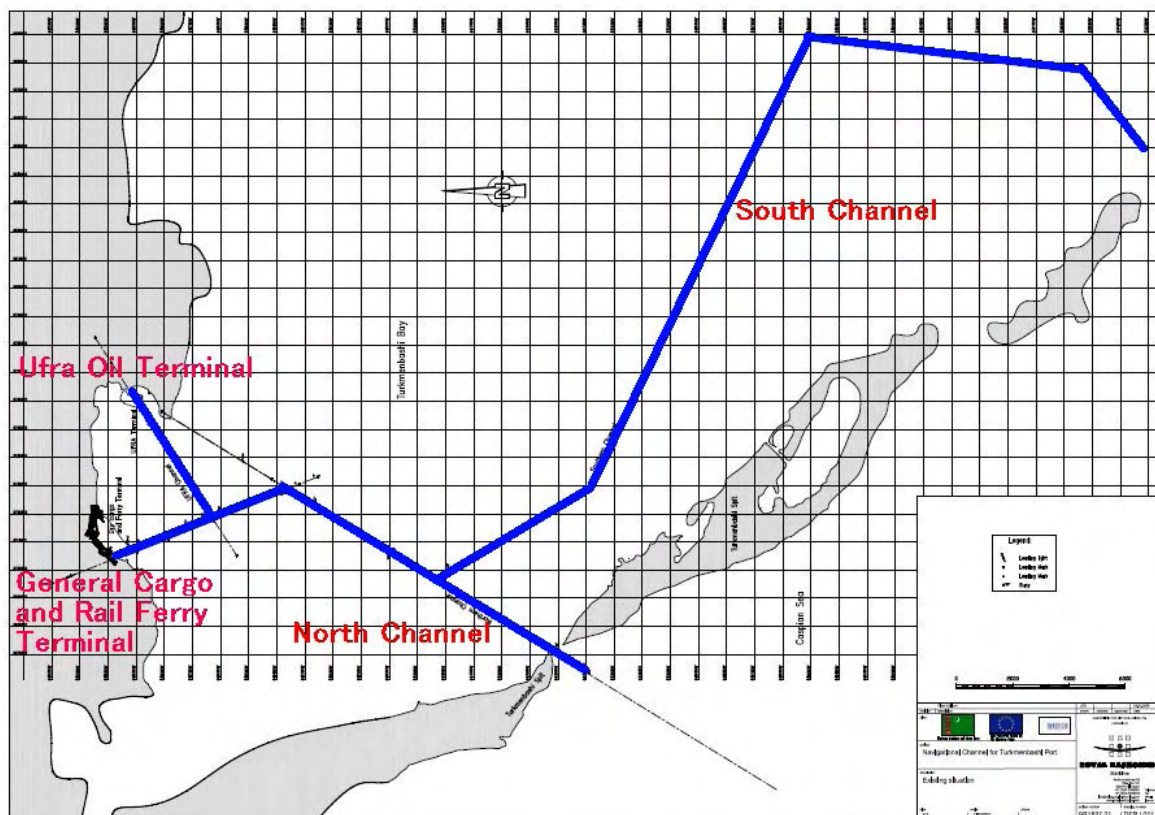
Необходимость дополнительного оборудования, такого как судно-нефтеборщик было оценено российским консультантом.

К югу от ППКЗ, было запланировано строительство новой пристани, однако этот план был приостановлен, так как существующие возможности являются достаточными при непосредственном увеличении объемов груза. (Согласно оценке, проведенной Консультантом, пропускная способность не будет достаточной до 2020.)

v) Подходной канал

Относительно фактического состояния подходного канала, отчет ТАСИС 2007 содержит детальную информацию. В ходе встреч с ТДДЕ, консультант убедился, что данные приведенные в отчете ТАСИС являются точными, за небольшим исключением. В этой главе приводятся фактические условия по подходному каналу Туркменбашинского порта на основе отчета ТАСИС с небольшими поправками, сделанными консультантом.

До 1956-1957, единственным доступом в Туркменбашинский порт был через так называемый “южный канал”. С тем, чтобы сократить расстояние был построен северный подходной канал. Северный канал доступа в порт был прорублен через Туркменбашинскую косу. С тех пор размеры канала постепенно увеличились, как это показано в Табл. 2.1.30.



Источник ТАСИС

Рис. 2.1.30 Выравнивание канала

Табл. 2.1.30 История развития канала

	1956-1957		1958-1959		1959-1961		1970-1971	
	Width	Depth	Width	Depth	Width	Depth	Width	Depth
Outer channel	70	4.6	100	6.4	130	6.9	140	7.0
Cut through the spit	70	4.6	100	5.9	130	6.5	140	6.9
Inner channel	70	4.6	100	6.2	130	6.5	140	6.5

Источник ТАСИС 2007

Примечание: Ширина Уфринского канала 90 метров.

Осевое направление северного канала состоит в основном из 3 прямых участков:

- Первый прямой участок начинается с открытого моря и ориентирован с юго-запада на северо-восток. Общая длина этого участка 13 км. Внешний канал (в открытом море) длиной 1600м, а прорез через косу длиной 760м. Из-за увеличения северного берега косы, канал неровный на прорези, как это можно наблюдать по ходу судна на Рис. 2.1.31 (справа).
- Второй прямой участок длиной около 6 км имеет направление с юго-востока на северо-восток. Этот участок соединяется с первым участком изгибом. Этот участок ведет к терминалу генерального груза и паромному терминалу.
- Третий прямой участок около 5 км имеет направление с юго-запада на северо-восток. Этот участок разветвляется на половине пути от второго прямого участка и ведет к нефтяным причалам.

Общее время прохода канала 1.5 часа для паромов и 2 часа для нефтяных танкеров. При общей длине прохода канала 10.6 Nm и 11.7 Nm для паромов и нефтяных танкеров соответственно это составит среднюю скорость судов 6-7 узлов. Канал в большей части является односторонним, кроме участка между изгибом и бум 16 (см. Рис. 2.1.32). Необходимо пользоваться проводкой лоцмана.

Хотя расчетная глубина 7м, а ширина 140м, из-за накопления наносов за 20 лет и без крупных дноуглубительных работ нынешняя глубина намного меньше, как это показано на Рис. 2.1.31. Максимальная глубина внутри и снаружи прорези через косу составляет 5.5м, в то время как ширина около 100м.

Несколько судов были намеренно потоплены в море на расстоянии нескольких сотен метров северо-восточнее от входа в канал. Это было сделано для предотвращения заноса наносов в канал. Хотя этот способ может уменьшить скорость накопления осадков в канале, этого недостаточно для предотвращения накопления осадков на северо-западной стороне канала.

Порт имеет радиолокационную систему для ведения судов. Осевое направление канала обозначается буйми. Недавно были установлены пластиковые буи по проекту ТАСИС. Изначально общее количество буйев составляло 26, но как это показано на Рис. 2.1.32, трое из них, включая новые, не на штатном месте, некоторые повреждены при ледовой остановке в 2008 г. ТДДЕ планирует заменить их или отремонтировать за свой счет. Створные навигационные знаки, которые должны быть на море обвалились. Порт планирует оборудовать систему автоматического распознавания AIS.

Из бесед, проведенных исследовательской группой по проекту ТАСИС стало понятно, что особые проблемы навигации имеют место на участке канала вокруг разреза через Туркменбашинскую косу. Причинами этих проблем являются:

- Уменьшенная ширина канала на разрезе через косу
- Сильные продольные течения (направление зависит от ветра, но в большинстве случаев направление ветра в сторону моря) на участке разреза. Скорость зависит от ветра и может достигать до 1 – 2.5 м/с.
- Мелкие берега в канале на протяжении 200м – 400м с обеих сторон косы.

Хотя нет сообщений о серьезных авариях, небольшие происшествия время от времени могут иметь место. Например, два судна сели на мель возле разреза через косу в 2006 г.

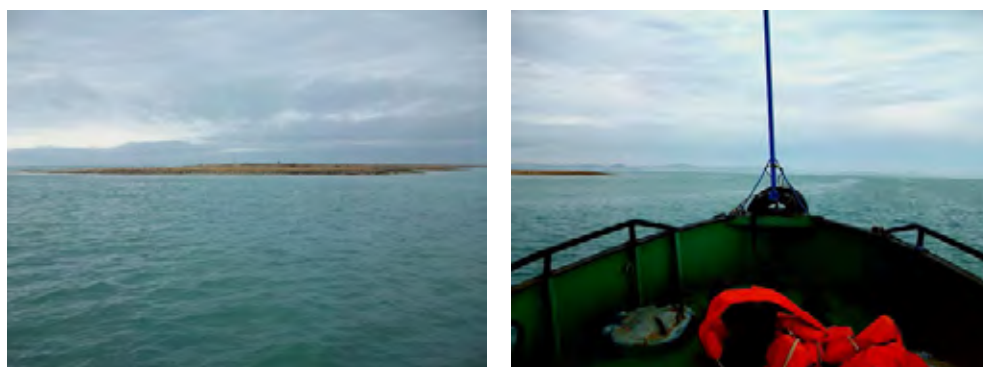


Рис. 2.1.31 Северный берег косы (слева) и разрез через косу (справа)

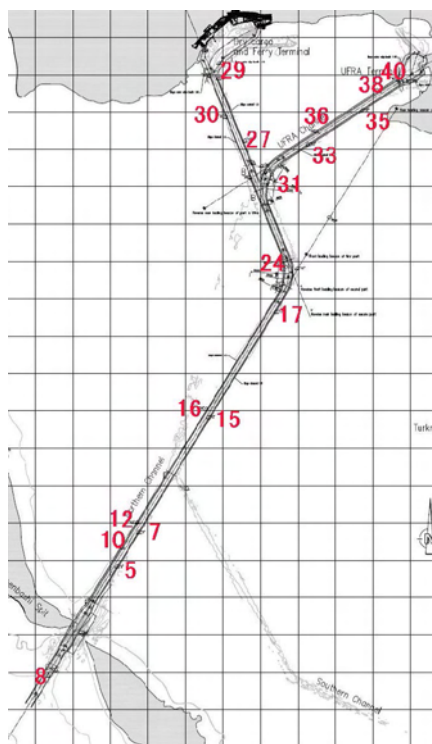
В Табл. 2.1.33 приводятся дни закрытия канала для нефтяных танкеров в 2009 г. Хотя зима этого года была немного суровее, чем обычно, данные указывают, что число закрытия канала чрезвычайно высоко. Канал был закрыт каждые три дня, и среднее продолжительность составило 10.1 часов. Причиной закрытия канала является ветер. Не было случаев закрытия канала управлением ТДДЕ из-за волн. ТДДЕ закрывает канал при скорости ветра, превышающем 15 - 20 м/сек. Особенно при северо-западном или северо-восточном направлении ветра, крутые горы с тыльной стороны порта вызывают водоворот, что мешает безопасности навигации. Продолжительность закрытия канала для паромов немного дольше из-за их большой подветренной поверхности. В 2009 периодичность закрытия в июле и августе была высокой, но это исключение. Обычно частое закрытие канала приходится на весну и осень.

При улучшении подходного канала, ТДДЕ планирует поднять порог скорости ветра по закрытию канала и значительно повысить производительность порта. Другой фактор закрытия канала при ветровой обстановке из-за недостаточного количества буксировщиков. В настоящее время только один буксировщик из пяти может должным образом функционировать. ТДДЕ планирует оснащение порта 1200 л.с. буксировщиками. (В настоящее время максимальная мощность 600 л.с.)

Табл. 2.1.31 Зарегистрированная глубина в канале

Расположение / № навигационных буйев	Ширина канала (м) С 7м глубиной	Ширина канала (м) С глубиной 6.5м	Ширина канала (м) С 6м глубиной
Основной канал с первоначальной расчетной шириной 140м и шириной 7м			
8	Нет	Нет	Нет – макс. глубина 5.5м по 110м ширине
Через косу	140		
5	Нет	Нет	Нет – макс. глубина 5.5м по 90м ширине
10	Нет	Нет	Нет – макс. глубина 5.5м по 100м ширине
7 & 12	Нет	Нет	110
15 & 16	70	110	140
17	80	120	150
24	110	130	170
23	105	130	170
25	50	120	140
27	115	130	140
30	80	120	140
29	100	130	140
Уфринский канал с первоначальной расчетной шириной 90м и глубиной 7м			
31 & 34	60	80	100
33	None	50	90
36	None	60	95
35	None	65	100
38	None	80	105
40	40	70	100

Источник ТАСИС 2007



Примечание: Данный рисунок предназначен только для ссылки по местоположениям, указанным в Табл. 2.1.31. Некоторые буи утеряны.

Рис. 2.1.32 Расположение буев

Табл. 2.1.32 Состояние буев

№	Item	Colour	Light sector, location, additional	Description of buoy	Remarks
1	Lighted buoy №3	green	right side	plastic buoy	in standard location
2	Lighted buoy №8	red	left side		in standard location
3	Lighted buoy №3A	green	right side		in standard location
4	Lighted buoy №5	green	right side		in standard location
5	Lighted buoy №10	red	left side	has been lost in ice condition and other buoy was installed in in due place /standard location	in standard location
6	Lighted buoy №7	green	right side		in standard location
7	Lighted buoy №15	green	right side	plastic buoy	in standard location
8	Lighted buoy №16	red	left side	plastic buoy	in standard location
9	Lighted buoy №17	green	right side	plastic buoy	in standard location
10	Lighted buoy №22	red	left side	plastic buoy	in standard location
11	Lighted buoy №19	green	right side	plastic buoy	in standard location
12	Lighted buoy №24	red	left side	plastic buoy	in standard location
13	№23	green	right side	plastic buoy	in standard location
14	Lighted buoy №28	red	left side	plastic buoy	in standard location
15	Lighted buoy №25	green	right side	plastic buoy has been damaged in ice condition and is beyond repair	preparation for writing-off/disposal
16	Lighted buoy №30	red	left side		in standard location
17	Lighted buoy №29	green	right side		in standard location
18	Lighted buoy №32	red	left side	plastic buoy	in standard location
UFRA channel					
20	Lighted buoy №31	green	right side	plastic buoy	in standard location
21	Buoy №34		left side		in standard location
22	Lighted buoy №33	green	right side		in standard location
23	Buoy №36	red	left side		in standard location
24	Lighted buoy №35	green	right side	sunken by vessel on November 27, 2008 года	under repair
25	№35A	green	right side		in standard location
26	№40	red	left side	plastic buoy	in standard location

including,

Buoys		plastic buoy	16 pieces
in standard location	23 pcs	of which, in standard location	13 pieces
under repair	1 piece	under repair	1 piece
preparation to writing-off /disposal	2 pcs	preparation for writing-off /disposal	2 pieces

Примечание: “пластиковые буи” означают новые буи, установленные по проекту ТАСИС

Источник ТДДЕ

Табл. 2.1.33 Учет закрытия канала (2009)

	Jan.	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	Total
Total Closure Time (hrs.)	55.4	56.5	159.7	132.0	119.0	91.8	189.3	236.2	67.1	62.2	58.0	63.9	1291.1
Closure Ratio	7.4%	8.4%	21.5%	18.3%	16.0%	12.8%	25.4%	31.7%	9.3%	8.4%	8.1%	8.6%	14.7%
Numbers of Closure	8	10	14	13	12	8	18	20	9	4	6	6	128
Average Duration of Closure (hrs.)	6.9	5.7	11.4	10.2	9.9	11.5	10.5	11.8	7.5	15.6	9.7	10.7	10.1

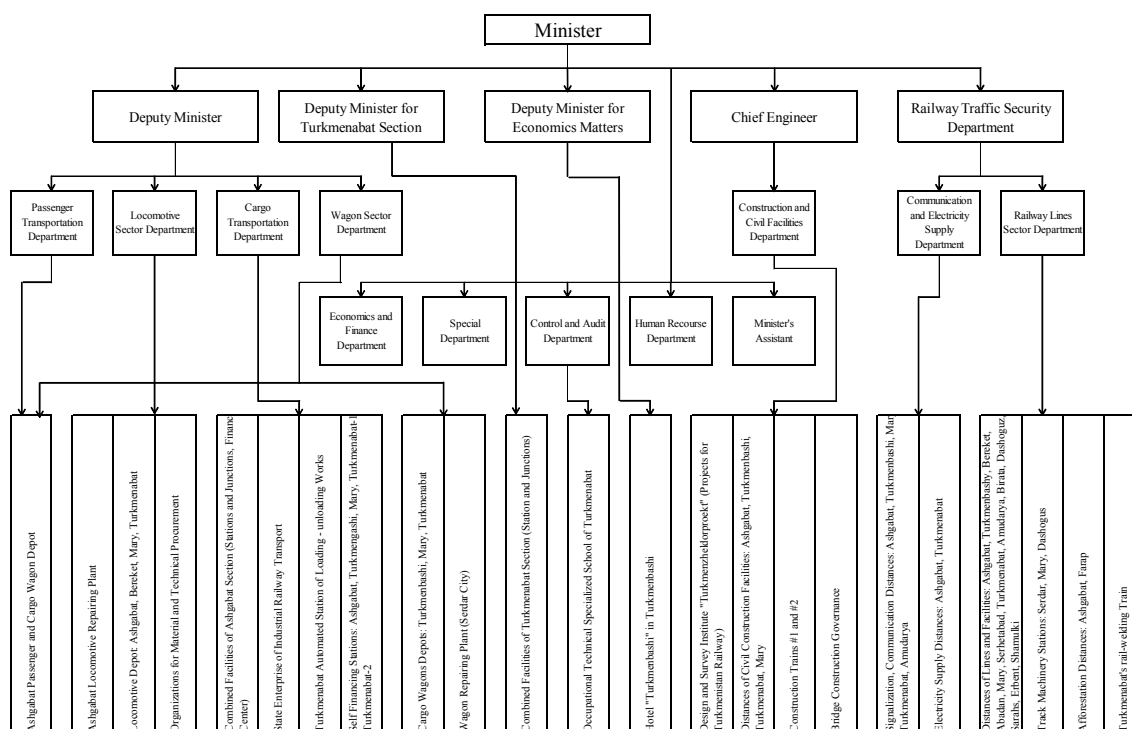
Источник ТДДЕ

(2) Железнодорожный сектор

1) Министерство железных дорог Туркменистана

В настоящее время более чем 20 000 человек работают в Министерстве железных дорог и около 90 человек работают в головном офисе. 56 предприятий находятся в подчинении у Министерства железных дорог и современная схема организационной структуры Министерства железных дорог показана на Рис. 2.1.33.

ORGANIZATION CHART OF THE MINISTRY OF RAILWAY TRANSPORT OF TURKMENISTAN



Источник: Министерство железнодорожного транспорта Туркменистана

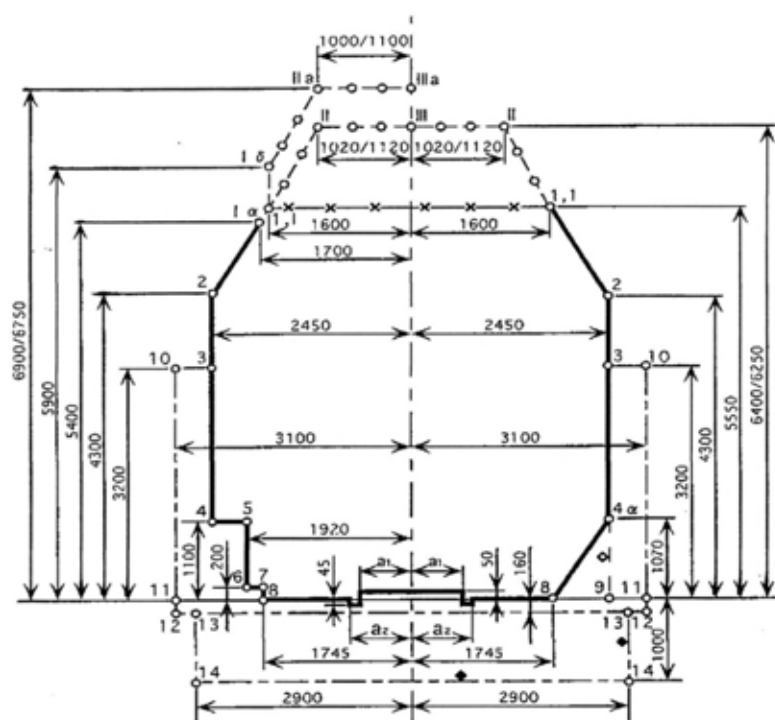
Рис. 2.1.33 Организационная структура Министерства железнодорожного транспорта Туркменистана

2) Железнодорожные сооружения

i) Критерии проектирования

ГОСТ (нормы проектирования) используемый в СНГ (Содружество Независимых государств) и России используется при проектировании железнодорожных средств, таких как рельсовые пути, станции и мосты в Туркмении. Широкая колея шириной 1,520 мм использовалась для железнодорожных путей в бывшем Советском Союзе, включая Монголию, и такая же колея используется в Туркменистане, но стандартная колея шириной 1,435мм используется в Иране, который соседствует с Туркменистаном. Различие железнодорожных путей между Туркменистаном и Ираном является серьезным препятствием при прохождении поездов между границами двух стран.

В Туркменистане нет электрифицированных линий, и габариты конструкций, используемых в Туркменистане, показаны на Рис. 2.1.34.



Источник: Министерство железнодорожного транспорта Туркменистана

Рис. 2.1.34 Габарит конструкции



ii) Изменения в сети железных дорог Туркменистана

Строительство железных дорог Туркменистана началось с берегов Каспийского моря в 1879г. в целях обеспечения контроля России над регионом и предоставления быстрого военного доступа к границе Афганистана, как Транскаспийские железные дороги. Линия была продлена до г. Ашхабад в 1885г., и затем в 1886г. дошла до города Туркменабат, прежнее название которого Чарджоу. Железнодорожный мост через реку Амударья был построен в 1901г., и Транскаспийская железная дорога соединилась с Узбекистаном. Управление железных дорог Средней Азии Советского Союза было основано в г. Ташкент, Узбекистан в 1964г., и железные дороги Туркменистана стали подчиняться данному управлению железных дорог. Железнодорожная сеть Туркменистана расширилась до 2000 км к декабрю 1991г., в период распада Советского Союза. Так как сеть железных дорог в бывшем Советском Союзе была расширена в целях радиального соединения к Москве и осуществления рациональных транспортировок в бывшем Советском Союзе, железнодорожная сеть не была удобна для независимых стран.

После обретения независимости, сеть железных дорог Туркменистана была сильно расширена и к 2009г. достигла длины 3,115.8 км

Изменения сети железных дорог Туркменистана после распада Советского Союза показаны на Рис. 2.1.35.

Год	Изменение железнодорожной сети Туркменистана
1991	 <p>Структура железнодорожной сети Туркменистана была построена в период существования Советского Союза, и железнодорожная сеть была расширена независимо от границ. Полная длина железных дорог Туркменистана составляла 2,000 км, когда Туркменистан получил независимость в 1991г.</p>
1996	 <p>Строительство линии длиной 132 км между Тедженом и Серахсом, граничащими с Ираном и установка оборудования замены ходовых частей в Серахсе было закончено в мае 1996г. На железнодорожной ветке построены пять новых железнодорожных станций и фактически восстановлен маршрут прохождения Великого Шелкового Пути.</p>

Год	Изменение железнодорожной сети Туркменистана
1999	 <p>Линия длиной 203 км между Туркменабадом и Аматаурадом (Керки) была открыта в 1999г. Железнодорожная ветка, соединив пять региональных областных центров Лебапского велаята с городом Туркменабад, и также со столицей г. Ашхабад переходит на левый берег реки Амударьи.</p>
2006	 <p>Строительство линии длиной 540 км между Ашхабадом и Дашогузом было завершено в конце 2006г. Здесь построены три больших моста через Каракумский канал и коллекторы Мал-яб и Достлук.</p>

Год	Изменение железнодорожной сети Туркменистана
2009	 <p data-bbox="400 949 1323 1137">Строительство моста длиной 1414 км на котором установлены 14 пролетных строений и который пересекает реку Амударья, было закончено в августе 2009г. Мост был построен украинской компанией, стоимость строительства составляет 123 миллиона долларов США. В результате завершения строительства линия Туркменабад - Атамурат соединила линию, которая соединяется с г. Душанбе, Таджикистан.</p>

Источник: Исследовательская группа

Рис. 2.1.35 Изменение железнодорожной сети Туркменистана

iii) Основные мосты

а) Мост Туркменабад – Фараб через реку Амударья

Мост через реку Амударья, расположенный между Туркменабадом и Фарабом, был построен в 1901г., и ему уже более 100 лет. Полная длина моста составляет 1,700 м. Он состоит из 25 решетчатых ферм длиной 66 м и двух простых прогонов длиной 11.4 м. Так как мост устарел для использования, скорость поездов при прохождении через мост ограничивается и поэтому необходимо немедленное восстановление.



Мост Туркменабад – Фараб через реку Амударья

б) Мост Атамурад (Керки) – Керкичи через реку Амударья

Строительство моста длиной 1414 м, состоящего из 14 прогонов и пересекающего реку Амударья между г. Атамурад и Керкичи, было закончено в августе 2009г. Мост был построен украинской компанией, и стоимость строительства составила 123 миллиона долларов США. В результате строительства линия Туркменабад-Атамурад была подсоединена к неподсоединенной линии, которая расположена в восточной части Туркменистана, что дало возможность управлять поездами на неподсоединенной линии не входя территорию Узбекистана.



Источник: Исследовательская группа

Рис. 2.1.36 Карта расположения моста

iv) Железнодорожные переезды

В Туркменистане имеются 146 железнодорожных переездов. В больших городах имеются пересечения в разных уровнях, но почти все пересечения – это железнодорожные переезды. Так как количество поездов, эксплуатируемых в Туркменистане не так много, на железнодорожных переездах никогда не образуются пробки.

v) Пассажи́рские вокзалы

В Туркменистане 175 пассажирских станций и главные станции среди них следующие;

- a) Ашхабад
- b) Туркменабад
- c) Туркменбаши
- d) Мары
- e) Теджен
- f) Балканабат
- g) Дашогуз



Ашхабадский вокзал

vi) Контейнерные станции

В Туркменистане 8 контейнерных станций.

- a) Контейнерная станция в Балканабаде
- b) Контейнерная станция в Сердаре
- c) Контейнерная станция в Кипчаке
- d) Контейнерная станция в Дашогузе

- e) Контейнерная станция Алтын Асыр
- f) Контейнерная станция в Зергере
- g) 2 контейнерные станции в Туркменабаде
- h) Контейнерная станция в Серахсе

Контейнерная станция Кипчак является одной из важных станций и располагается приблизительно в 7 км от Ашхабада. Она специализируется на следующих видах услуг:

- Упакованные и штучные товары можно хранить на открытых складах станции
- Тяжелые грузы на открытых стойках
- Насыпные грузы, уголь, можно хранить на открытых складах станции



Контейнерная станция Кипчак

vii) Подвижной состав

Несколько тепловозов и пассажирских вагонов китайского производства были приобретены в 2005г. Число подвижных составов, принадлежащих Министерству железных дорог Туркменистана указано в таблице 2.1.34.

Табл. 2.1.34 Количество подвижного состава

Пассажирские вагоны	525
Грузовые фургоны	12,361
Локомотивы	351

Источник: Министерство Железнодорожного транспорта

viii) Ремонтные мастерские и депо

В Туркменистане имеются пять ремонтных мастерских и депо, за исключением депо для сверхмощных локомотивов.

- a) Пассажирское и грузовое вагонное депо – Ашхабад
- b) Грузовое вагонное депо – Сердар
- c) Грузовое вагонное депо – Туркменбаши
- d) Грузовое вагонное депо – Мары
- e) Грузовое вагонное депо – Туркменабад



Пассажирское и вагонное депо – Ашхабад

ix) Локомотивное ремонтное депо

В Туркменистане существует одна ремонтная мастерская для локомотивов и расположена она в Ашхабаде. Локомотивная ремонтная мастерская была восстановлена по проекту JBIC на основе Кредитного Соглашения с Японией. Основные работы, выполненные по данному проекту:

- a) Поставка новых машин
- b) Строительство нового литейного цеха
- c) Реконструкция зданий

Реконструкция локомотивного ремонтного депо предоставила возможность для осуществления технического обслуживания и ремонта всех видов локомотивов, за исключением сверхмощных.



Локомотивное ремонтное депо, Ашхабад

х) Локомотивное депо

Всего четыре локомотивных депо:

- а) Берекетское локомотивное депо
- б) Марыйское локомотивное депо
- в) Ашхабадское локомотивное депо
- д) Туркменабадское локомотивное депо

xi) Завод по производству шпал

В Туркменистане имеется завод по производству шпал.

xii) Оборудование смены тележек

Строительство новой рельсовой линии длиной 300 км Теджен-Серахс-Мешхед, соединившей Туркменистан с Ираном, было завершено в мае 1996г. (длина линии по территории Туркменистана составляет 132 км), и в то же самое время в Серахсе было установлено оборудование смены тележек. Как было сказано выше, так как ширина колеи дорог Туркменистана (1 520 мм) отличается от ширины колеи дорог Ирана (1 435 мм), смена тележек должна проходить на границе между Туркменистаном и Ираном. Требуется 2,5 часа, чтобы сменить тележки 16 вагонов, и стоимость замены одного вагона на оборудовании станции Серахс составляет 180 долларов США.



Оборудование смены тележек,Серахс

хiii) Железнодорожные сооружения в Туркменбаши

а) Железнодорожный паромный терминал в Туркменбаши

В Туркменбашином порту курсирует следующий железнодорожный паром.

- Между Туркменбаши и Баку : от 3 до 4 паромов в неделю
- Между Туркменбаши и Махачкала: 1 паром в неделю

Использование железнодорожного паромного терминала в Туркменбаши показан в Табл. 2.1.35.

Табл. 2.1.35 Использование железнодорожного паромного терминала в Туркменбаши

Всего часов в месяц	Левый	Правый	Всего
Общий судозаход	265	327	592
Судозаходы без прибытия вагонов	1	1	2
Заходы без отправляемых вагонов	21	32	53
Общее время у причала [часы]	4153.6	5029.8	9183.4
Таможенная очистка прибытия [часы]	66.0	82.1	148.1
Выкат [часы]	127.8	320.0	447.8
Таможенная очистка отправления [часы]	41.8	50.8	92.7
Накат [часы]	103.3	207.5	310.8
Общее время ожидания на причале [часы]	3814.6	4369.4	8184.0
Время ожидания			
Прибые с выкатом [часы]	1736.1	2073.4	3809.5
Отправление с выкатом [часы]	821.2	1739.7	2560.9
Коэффициент использования			
Брутто использования	57%	77%	67%
Нетто использования	4%	8%	6%

Источник: ТДДЕ (Управление Туркмендениздерьяеллары)



Железнодорожный паромный Туркменбаши, Туркменбаши

б) Сухогрузный причал Туркменбаши

Сухогрузный причал используется в различных целях и подчиняется не Министерству железнодорожного транспорта, а Управлению морских и речных путей Туркменистана. См. раздел 2.1.6 для получения детальной информации.



Сухогрузный причал Туркменбашинского порта

с) Перевалочные базы для перегрузки с железных дорог и грузовых автомобилей в Туркменбаши

Перевалочные базы для перегрузки с железных дорог и грузовых автомобилей расположены позади вышеупомянутого транспортного терминала. Полипропилен, и другие товары, произведенные в Туркменбаши, транспортируется грузовым автомобилем до перевалочной базы и затем перегружаются в вагоны.



Перевалочные базы для перегрузки с железных дорог и грузовых автомобилей в Туркменбаши

3) Финансовый Статус

Ожидается, что годовой доход и расходы Министерства железнодорожного транспорта Туркменистана в 2010г. будут составлять 930,000 тысяч манат и 618,660 тысяч манат соответственно, и это устойчивые финансы. Никакие данные относительно финансового статуса прошлых лет не были представлены Министерством железнодорожного транспорта Туркменистана вследствие конфиденциальности такой информации.

4) Движение поездов

Объем движений поездов за 2009г. показан в Таблице 2.1.36. Большая часть движения пассажирских поездов происходит между Ашхабадом и станцией Душак, и количество поездов 6 шт. в сутки. С другой стороны, большая часть движения грузовых поездов происходит между станцией Фараб и Мары, и количество поездов составляет 7 шт. в сутки. В общей сложности 18 поездов, как пассажирских, так и грузовых, проходят между Фарабом и Мари в сутки, и эта часть Туркменистана наиболее переполнена. Как показано в Таблице 2.1.37 пассажирские поезда проходят между станцией Ашхабад и семью станциями, и в случае, между Ашхабадом и Туркменбаши прохождение пассажирского поезда занимает приблизительно 15 часов.

Табл. 2.1.36 Объем движения поездов за год 2009

Название и направление	Объем движений поездов за 24 часов		
	Грузовой поезд в...	Грузовой поезд с...	Пассажирский
Фараб – Мары	7	7	4
Зергер – Атамурад	1	1	2
Мары – Душак	6	6	4
Туркменбаши – Серахс	3	3	2
Душак – Ашхабад	5	5	6
Ашхабад – Бами	4	4	4
Бами – Туркменбаши	4	4	2
Кипчак – Ичогуз – Дашогуз	2	2	1
161 – Талимарджан	5	5	1 (4 междунар.)
Тахьятаж – Дашогуз	2	2	1

Источник : Министерство железнодорожного транспорта



Источник: Исследовательская группа

Рис. 2.1.37 Карта расположения участка движения поездов

Табл. 2.1.37 Расписание пассажирских поездов Ашхабадского вокзала

№ поезда	С - до	Прибытие	Отбытие
04	Туркменабад - Ашхабад	05:35	
605	Туркменбаши - Ашхабад	06:15	
607	Дашогуз - Ашхабад	07:00	
602	Серхетабад - Ашхабад	07:40	
604	Ашхабад - Балканабат		08:10
96	Атамурад - Ашхабад	09:10	
615	Ашхабад - Серахс		10:50
608	Ашхабад - Дашогуз		13:30
95	Ашхабад - Атамурад		16:55
603	Балканабат - Ашхабад	17:15	
616	Серахс - Ашхабад	17:35	
601	Ашхабад - Серхетабад		18:20
606	Ашхабад - Туркменбаши		19:00
03	Ашхабад - Туркменабад		19:40

Источник: Ашхабадский вокзал

Табл. 2.1.38 Расписание пассажирских поездов на Туркменбашином вокзале

№ поезда	С - В	Прибытие	Отбытие
605	Туркменбаши - Ашхабад		15:35
606	Ашхабад - Туркменбаши	09:25	

Источник: Туркменбашинский вокзал

5) Объем грузопотока

Объем грузопотока как пассажиров, так и груза по железной дороге увеличивается год за годом, и увеличение грузовой транспортировки выше чем объем транспортировки пассажиров. Ожидается, что тенденция увеличения объема транспортировки продолжится, и объем на следующие три года будет составлять, как показано в Таблице 2.1.40. Увеличение пассажирской перевозки было получено посредством приобретения новых подвижных составов (тепловоза и пассажирских вагонов) и усовершенствование качества обслуживания пассажиров.

Табл. 2.1.39 Объем грузопотока за период 2004 – 2008

Деятельность	Ед.из	2004	2005	2006	2007	2008
Перевезенный груз	Тысяч тонн	18,229	19,800	22,374	23,586	25,407
Перевезенные пассажиры	Тысяч людей	4,440	4,940	5,349	5,845	6,235
Грузовые перевозки	Млн.тонн/км	8,670	9,668	10,441	10,973	11,547
Пассажирские перевозки	Млн. пассажиров/км	1,286	1,326	1,435	1,570	1,685

Источник: Министерство железнодорожного транспорта

Табл. 2.1.40 Предполагаемый объем транспортировок за период 2009 – 2011

Деятельность	Ед.из.	2009	2010	2011
Перевезенный груз	Тысяч тонн	25,880	26,339	26,925
Перевезенные пассажиры	Тысяч людей	6,300	6,420	6,510
Грузовые перевозки	Млн.тонн/км	11,720	11,950	12,180
Пассажирские перевозки	Млн. пассажиров/км	1,660	1,690	1,720

Источник: Министерство железнодорожного транспорта

Разбивка грузовой транспортировки в период 2000 – 2008г.г. представлена в Таблице 2.1.41. Объем транспортировки нефтяных продуктов и бюджета строительства составляет более тридцати пяти процентов полного грузового пространства каждый год. В то время как объем некоторых изделий изменяется из года в год, полный объем увеличивается с 2001г.

Табл. 2.1.41 Грузовые перевозки за период 2000 – 2009

(Ед: Тыс.тонн)

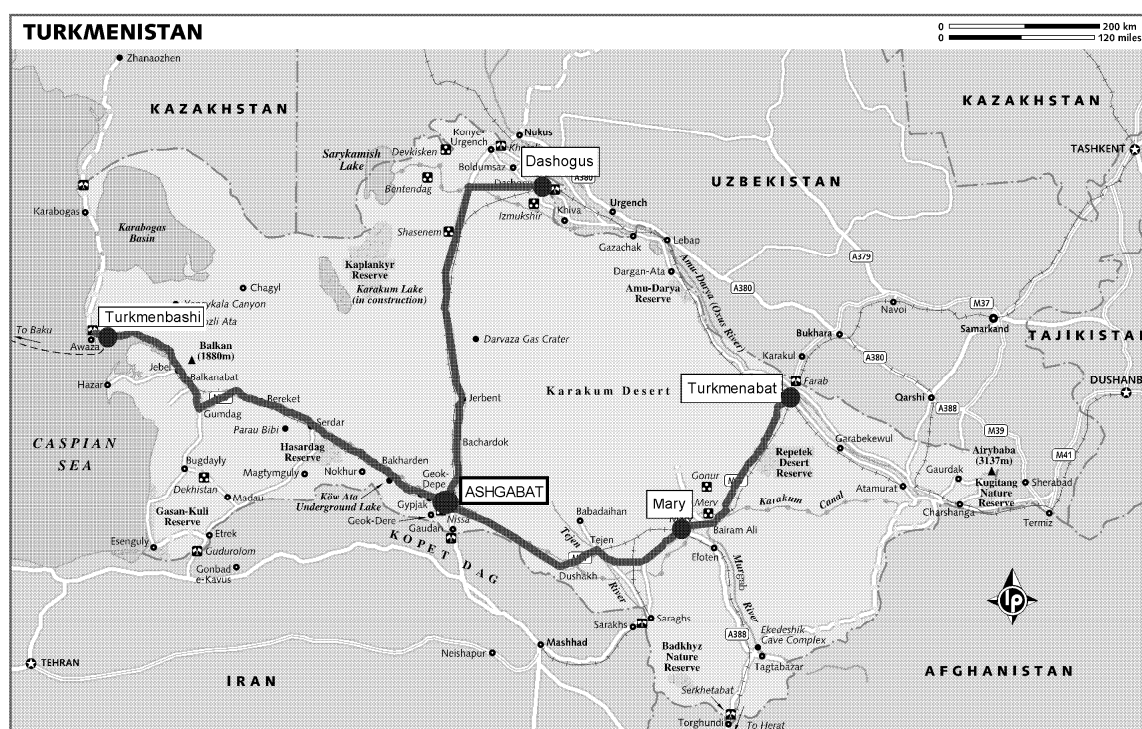
Год	2000	2001	2002	2003	2004
Нефтепродукты	4025	3612	4887	6628	5586
Зерно и мука	1979	1551	1905	1117	1236
Стройматериал	4850	4405	3767	3267	3248
Цемент	650	625	652	923	1228
Чёрный металл	915	649	514	789	782
Химические и минеральные удобрения	751	337	437	1073	1219
Хлопок	660	496	539	619	708
Кокс	96	126	107	120	83
Прочее	4065	3109	3123	3360	4039
Всего	17991	14910	15931	17896	18229
Год	2005	2006	2007	2008	2009
Нефтепродукты	5512	6019	6130	4751	5093
Зерно и мука	1375	1461	1780	1674	2115
Стройматериал	4505	4250	4733	4359	5017
Цемент	1028	924	677	371	665
Чёрный металл	760	790	913	749	825
Химические и минеральные удобрения	949	1091	1074	848	1093
Хлопок	908	827	949	760	735
Кокс	153	180	173	308	266
Прочее	4610	6831	7157	11587	10116
Всего	19800	22374	23586	25407	25925

Источник: Министерство железнодорожного транспорта Туркменистана

(3) Автодорожный сектор

1) Автодорожная сеть

Дороги Туркменистана играют важную роль при осуществлении отечественных перевозок. Данная сеть имеет две дороги такие, как шпильнты, соединяющие основные точки по направлению от востока до запада, и к северу от Ашхабада. На сегодняшний день, дорожная сеть имеет разветвленную систему от основной дороги среднего и малого размеров. Дороги, проходящие через главные города (Туркменбаши – Ашхабад-Мары-Туркменабад) к востоку и западу расположены рядом с автомагистралью Туркменистана, и служат в качестве восточного и западного коридора Центральной Азии. Кроме того, строительство автомагистрали, простирающейся от Ашхабада до Дашогуза, соединяющей север и юг было завершено в 2009 году, вместе с тем, были укреплены северная, южная, восточная и западная магистральные дороги (Рис. 2.1.38), исходящие из Ашхабада. Согласно политике Туркменистана, усовершенствование и реконструкция данных дорог являются высоким приоритетом. А дальше дорогу соединили к граничащим странам, таким как Казахстан, Узбекистан, Афганистан, Иран через таможенный пункт.



Источник: Исследовательская группа

Рис. 2.1.38 Главная существующая сеть дорог

2) Состояние магистралей

Большинство дорог Туркменистана мощенные, но не широкие (2 полосы движения общей шириной около 8м). Местами поврежденные тротуары, вследствие интенсивного трафика, или выполнения ямочного ремонта покрытия поврежденных участков. В настоящее время дорожное покрытие не устойчиво к высоким скоростям, по причине того, что большинство машин движутся со скоростью 100км/ч. Однако в некоторых участках строительные работы проходят без никаких ограничений.



**Поврежденная поверхность
(возле Теджена)**

3) Обзор каждого участка

i) Ашхабад

Дороги в столице Туркменистана Ашхабаде, имеют 6 широких полос движения, и зачастую обочины довольно широкие, даже если на дороге двухстороннее движение, и основная планировка города тщательно осуществлена. Движение крупногабаритных грузовиков на некоторых дорогах ограничено, в целом регулирование движения и светофорное регулирование умеренно, что является немаловажным. В настоящий момент, пробки на дорогах отсутствуют, поскольку нет специального регулирования дорожного движения.



Дорога в Ашхабаде

ii) Мары, Туркменабад

В Мары и Туркменабаде, которые являются основными городами Восточно-Западного коридора, где магистрали широкие, тем самым позволяет движение крупногабаритных грузовиков на его территории. Согласно опросу, была осуществлена логистическая основа развития эффективности при строительстве городской магистрали. Она регулировала въезд большегрузных самосвалов в город.



Дорога в Туркменабад

При направлении из Туркменабада к границе с Узбекистаном, мы обнаружили понтон на реке Амударья, установленный во времена Советского Союза и с весовым ограничением (до 20 тонн), а также имеется предварительный пункт паспортного контроля. Стоимость госпошлины, 1,2 маната и для полногабаритных транспортных средств 4,8 манат. Согласно слухам, в скором времени планируется строительство нового наземного моста.



Понтонный мост через Амударью (окрестности Туркменабада)

iii) Туркменбаши

Дороги города Туркменбаши, являются въездом в Восточно-Западный коридор, как показано в данном исследовании, вначале имеются всецело завершенные точки на первый взгляд, а также места незавершенные в строительстве. Дорога вдоль берега направляющая в порт, имеет только двухстороннее движение, а также имеются большие движения полногабаритных транспортных средств, в результате чего образуются выбоины на дороге от колес на поверхности дороги.



Дороги в Туркменбашинском порту

В будущем вызывает беспокойство вопрос, сумеет ли эта дорога осуществить роль главного потока, если число крупно – габаритных грузовиков возрастет.



Источник: Google

Рис. 2.1.39 Дороги в Туркменбашинском порту

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**

(1) **Проекты портового сектора**

В этом разделе рассматриваются проекты разработок в портовом секторе. Правительство Кореи финансировало ТЭО по модернизации Туркменбашинского порта в 2009г (MLTM 2009). На основе результатов технического обоснования, Корейское Правительство готово предоставить заем в рамках Внешнеэкономической помощи в области развития порта, но от Правительства Туркменистана не поступило ответа. В 2007 Европейский Союз выполнил технико-экономическое обоснование по улучшению навигационного канала в Туркменбашинском порту, как часть проекта в рамках программы ТРАСЕКА (ТАСИС 2007). ЕБРР в целом позитивно относится к финансированию проекта по развитию Туркменбашинского порта, хотя не планирует сотрудничать в выполнении проекта по расширению канала.

Данные по вышеуказанным технико-экономическим обоснованиям будут даны в Главе 3. Прогнозирование грузопотоков рассматривается в Главе 3 совместно с оценкой Консультанта.

Кроме вышеотмеченных отчетов, в настоящее время разрабатываются два проекта по программе ТРАСЕКА, непосредственно связанные с развитием Туркменбашинского порта. Один из них “Международные логистические центры для стран Центральной Азии”, а другой “Морские магистрали на Черном и Каспийском морях”.

Первый проект направлен на развитие эффективной сети современных логистических центров, которые будут способствовать смешанным (интермодальным) перевозкам грузов в Центральную Азию, где транспортные расходы являются одними из самых высоких в мире, отчасти, ввиду неэффективности транспортной сети и вынужденного использования автомобильного транспорта на длительные расстояния, так как интермодальные средства обслуживания и оборудования вообще отсутствуют в регионе.

ТЭО выделило один “логистический центр” в каждой стране, а Туркменбашинский порт был выделен как “логистический центр в Туркменистане” с учетом его важности в транспортном коридоре ТРАСЕКА. Отчет будет готов к 2011.

Другой проект – это содействие и поддержка эффективного интермодального грузового транспорта в соответствии с концепцией «Морские магистрали», связывающей соседние страны Черного и Каспийского морей с территорией расширенного Европейского Союза. Поскольку Морская магистраль – считается морским отрезком интермодальной сети грузовых перевозок со сквозной доставкой (от двери до двери), проект рассматривает, главным образом, морские- наземные (железнодорожные, автомобильные, и возможно, внутренние водные пути).

Так как Туркменбашинский порт один из важных морских и наземных узлов Туркменистана, а паромная линия между Туркменбаши и Баку один из загруженных узлов паромного сообщения Черного и Каспийского морей, эффективность расширения Туркменбашинского порта будет обсуждаться в данном отчете. Изучение запланировано завершить в 2011.

Помимо международных организаций, также турецкая строительная компания Polimex, доминирующая на туркменском рынке предложила план развития Туркменбашинского порта, включая паромный терминал РО-ПАКС. Презентация плана Президенту Туркменистана состоялась в январе 2010.

Кроме развития Туркменбашинского порта, в Туркменистане нет других планов по развитию государственных торговых портов, но планируется развитие некоторых специализированных портов по транспортировке нефти и газа. Самым крупным проектом из них является проект по порту Киянлы. Киянлы расположен в 30 км северо-западнее от Туркменбашинского порта, обращенный на открытое море. В отличие от Туркменбашинского порта, Киянлыский порт специализируется на разработке газа и его перевозке.

В порту два терминала; погрузочное сооружение сжиженного нефтяного газа (СНГ) и база снабжения для оффшорных газовых месторождений. Терминал по загрузке СНГ, впервые построенный на Каспии, имеет годовую пропускную способность 200,000 тонн. Сооружения по морскому терминалу включают 150-метровый двойной пирс, оборудованный трубопроводами и платформой для загрузки сжиженного газа. Пирс рассчитан для перевозок

газа с пропускной способностью до 3,100 тонн. Терминал построен Иранской компанией. Туркменбашинский нефтеперерабатывающий завод доставляет СНГ по трубопроводу к этому сооружению. Кроме того, компания PETRONAS планирует строительство завода по СНГ в Киянлы. К завершению строительства сооружений, ожидается увеличение морских перевозок СНГ с учетом того, что прежде сжиженный нефтяной газ перевозился железными и автомобильными путями, и только некоторая часть транспортировалась железнодорожным паромом на внутренний рынок, а также в Афганистан, Иран, Пакистан, Армению и Грузию. Загрузочный терминал был введен в эксплуатацию в декабре 2009.



Источник Google

Рис. 2.1.40 Расположение порта Киянлы (слева) и размещение сооружений в порту (справа)

Другим функциональным назначением порта Киянлы – это в качестве оффшорной базы снабжения. Компания PETRONAS построила базу снабжения южнее от терминала СНГ на основе соглашений СЭП (строительство-эксплуатация-передача) с Государственным агентством по управлению и использованию углеводородных ресурсов. Другая база снабжения PETRONAS расположена в Туркменбашинском порту. В соответствии с основным планом, база снабжения в Туркменбашинском порту является временным сооружением и будет переведена в Киянлы, однако как компания PETRONAS разъяснила, план перевода базы на новое место лишь на начальной стадии и его реализация осуществится не скоро. Фактически компания PETRONAS планирует развитие инфраструктуры “временных” причальных сооружений в Туркменбашинском порту. В настоящее время сооружения в Туркменбашинском порту используется, в качестве главной базы снабжения, в то время как сооружения в Киянлы как вспомогательная база по сбору и транспортировке больших морских конструкций. Спокойный бассейн Туркменбашинского порта является основным преимуществом по отношению к Киянлыскому порту.

Севернее к Киянлыскому порту расположены сооружение для погрузки соли, управляемые государственным предприятием. Рядом с соляной пристанью строится рыбный комплекс, куда в дальнейшем будет переведен рыбный завод с Туркменбашинского

порта. Хотя, по мнению ТДДЕ строительство комплекса завершится в ближайшее время, но по всей видимости строительство рыбной пристани и сооружений по разведению рыбы приостановлено. Существующие площади завода в Туркменбаши будут выделены для развития порта.

По данным Туркменбашинского хякимлика, планируется железнодорожное сообщение между Туркменбаши и Киянлы, хотя неизвестен график его реализации. Железнодорожные пути будут проходить по осушенной бухты Соймонова.

По мнению ТДДЕ правительством Туркменистана не планируется разработка торгового порта в Киянлы.

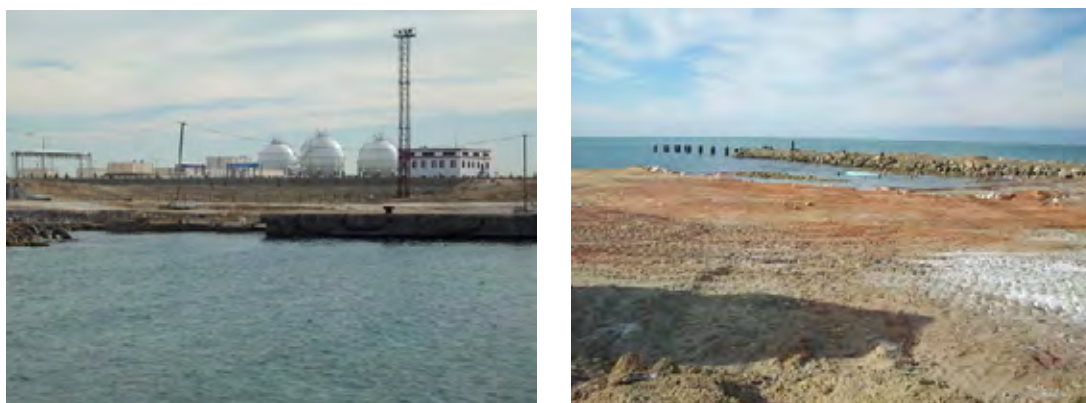


Рис. 2.1.41 X Терминал СНГ (слева) и рыбная пристань (справа, строится) в порту Киянлы

(2) Проекты железнодорожного сектора

Проект, заверченный в прошлом году и текущий проект:

i) Мост Атамурад (Керки) – Керкичи через Амударью.

Как было упомянуто в пункте 2.1.6 (2), строительство моста было закончено в августе 2009г. Мост построен украинской компанией, и стоимость строительства составила 123 миллиона долларов США. Линия Туркменабад - Атамурад была соединена с неподсоединенной линией, которая расположена в восточной части Туркменистана, что дало возможность управлять поездами на неподсоединенной линии не входя на территорию Узбекистана. Данный проект не является текущим проектом, но так как проект не включен в статистические данные 2009г. он считается текущим проектом.

ii) Северо-южный коридор (Узен – Кызылкая – Берекет – Этрек - Гурген)

Целью строительства новой железнодорожной линии Узен – Кызылкая – Берекет – Этрек - Гурген является формирование нового железнодорожного маршрута между северо-южным транспортным коридором для ускорения физического распределения и существенного увеличения транзитного потенциала государства, решение стратегических проблем государства по развитию железнодорожной сети Туркменистана.

The Открытие новой железнодорожной линии Узен – Кызылкая – Берекет – Этрек - Гурген создает дополнительные пути, соединяющие Казахстан и центральные области России с Туркменистаном, Ираном, странами Персидского Залива, Южной и Юго-западной Азией. Главной целью проекта является увеличение объемов грузовой и пассажирской перевозки, снижение стоимости перевозки в пределах страны, времени перевозки и вызвать экономический рост в регионах, через которые проходит дорога, посредством увеличения движения транспорта и доступностью к сельским районам. Запланировано построить семь станций, два железнодорожных переезда, и направляющие пути длиной 69 км. Кроме того, проект предусматривает строительство оборотного локомотивного депо для технического обслуживания вагонов, так же как депо для замены тележечных вагонов в пограничной зоне.

Строительство линии от Узена, Казахстан до Гургена, Иран, составляющей приблизительно 930 км, и к северу от Берекета - 250 км, было закончено в январе 2010г. Планируется, что железнодорожная линия будет готова к эксплуатации к декабрю 2011г. Детальное описание новой линии представлено в Таблице 2.1.42. Предполагается, что исходная грузоподъемность линии будет 5 миллионов тонн груза ежегодно и затем к 2012г. она будет доведена до 12 миллионов тонн. В дополнение к перевозке грузов, железнодорожная сеть будет также перевозить пассажиров.

**Табл. 2.1.42 Северо-южный коридор
(Узен – Кызылкая – Берекет – Этрек – Гурген)**

Страна	Участок	Длина (км)	Описание
Казахстан	Узен – граница	140	-
Туркменистан	граница –Берекет	440	Финансирование IDB (Исламского банка развития) в размере USD 80 млн. выделено на строительство приборов сигнальной системы, централизованной блочной коммуникации и энергоснабжения. Финансирование ADB в размере USD 225 млн. выделено на участок 200км протяженности.
	Берекет – граница (Этрек)	257	Финансирование IDB в размере USD 461.2 млн. в общем (USD 189.9 млн, USD 181.3 млн. и USD 90 млн) выделено на строительство этого участка.
Иран	граница (Этрек) -Гурген	90	-
Всего		927	

Источник: Исследовательская группа

Текущее состояние железнодорожной сети Туркменистана показано на Рис. 2.1.42. Существующие и строящиеся линии выделены красным и зеленым цветом соответственно. Завершение двух вышеупомянутых проектов расширит и усилит железнодорожную сеть Туркменистана и соответственно значительно увеличится объем перевозок по железным дорогам.

На Рис. 2.1.43 показан объем импорта и экспорта от каждой границы по железнодорожной линии в 2000г. и объем импорта станции Фараб, граничащей с Узбекистаном. Строительные материалы, и нефтепродукты из Узбекистана составляют большинство в объеме импорта. Второе место занимает станция Тахиаташ, которая также граничит с Узбекистаном и строительные материалы, нефтепродукты из Украины, химикаты и зерно из Казахстана составляют большинство в объеме импорта.

Объем транспортировок между Туркменистаном и Ираном был сравнительно не велик, но, ожидается, что очень скоро объем транспортировок между Туркменистаном и Ираном, включая транзитный груз очень быстро увеличится. Объем транспортировок между Туркменистаном и Таджикистаном также будет увеличен. Объем импорта и экспорта, ожидаемый в будущем, показан при помощи стрелок на Рис. 2.1.44.



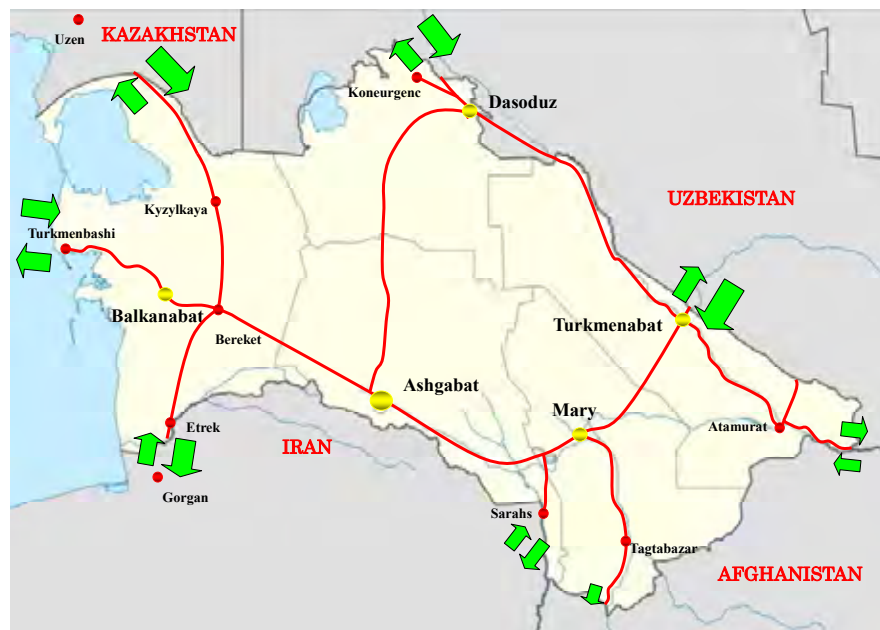
Источник: Исследовательская группа

Рис. 2.1.42 Железнодорожная сеть в Туркменбаши



Источник: Государственная таможенная служба

Рис. 2.1.43 Объем импорта и экспорта на каждой границе (за 2009г)



Источник: Исследовательская группа

Рис. 2.1.44 Ожидаемый объем импорта и экспорта после завершения Северо-южного коридора

(3) Проекты по автомобильной отрасли

Программа по конструкции и усовершенствованию автомагистралей (Рис. 2.1.45), образующих систему страны является крупномасштабным проектом 2020 года, которая началась в 2005 году. Усовершенствование данной программы означает «Расширение дорог, имеющих 6 полос движения» (Рис. 2.1.46) – «Укрепление тротуара» (Рис. 2.1.47), для развития службы дорожной сети, которая сможет выдержать движение тяжелых грузовых автомобилей международного стандарта и увеличение интенсивности движения в будущем. «Государственный концерн Туркменские автодороги» работает по дизайну, строительству и ТО, посредством самофинансирования. Было начато строительство двух дорог по маршруту Ашхабад-Дашогуз, являющейся главной осью от севера к югу, и Туркменбаши-Ашхабад-Мары-Туркменабад, являющийся Восточно-Западным коридором (общее расстояние 1,624 км). На данном этапе конструкции и расширения выполнено приблизительно 1.000 км, (Ашхабад-Дашогуз), и годовой целью является строительство 500 км дороги. В начале, целью было завершение двух дорог до 2010 года, но в силу существующих условий процесс был приостановлен, и изменил планы. Одностороннее расширение конструкции Восточно-Западного коридора ожидается, до конца 2010 года. Началось частичное строение мостов вдоль дорог, но правительство не приняло никаких решений по порядку очередности данного плана, за исключением 2 дорог. Но, тем не менее, оно устанавливает вначале ось для востока, запада, севера и юга, а завершает другие пути и создает крепкую основу. И наконец, распространяется сеть автомобильных дорог, которая является ровной, толстослойной и важной. Экспресс дороги – Все эти дороги предполагают быть всесторонне беспопытными.



**Построенная магистраль
(Окрестности Ашхабада)**



**Завершена одна сторона, левая сторона
незавершена (возле Мары)**

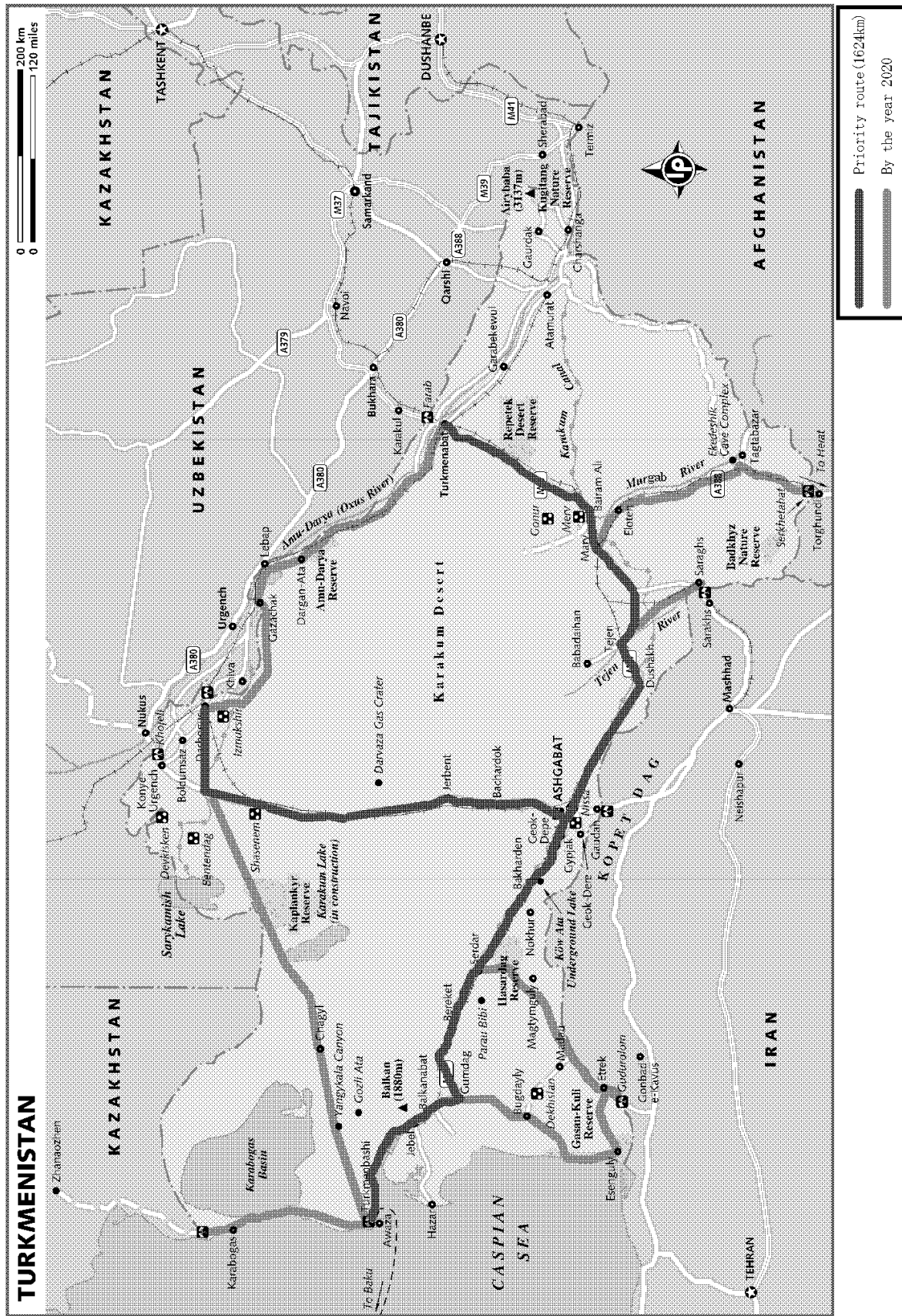


Рис. 2.1.45 Магистральная сеть (к 2020 году)

Источник: Исследовательская группа

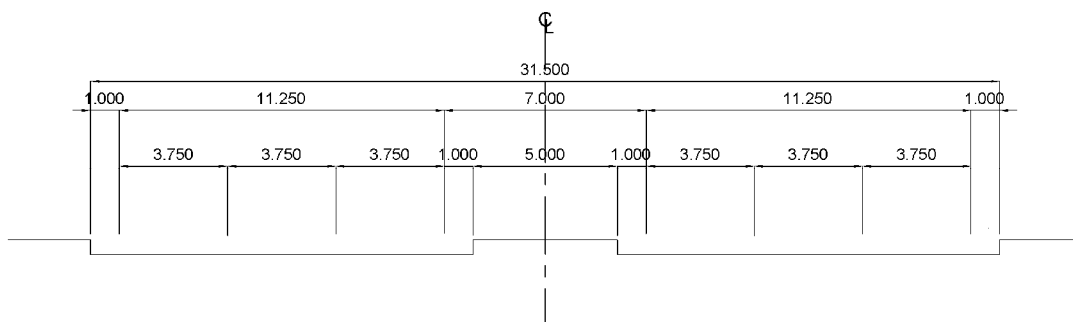


Рис. 2.1.46 Типовой поперечный разрез (после реконструкции)

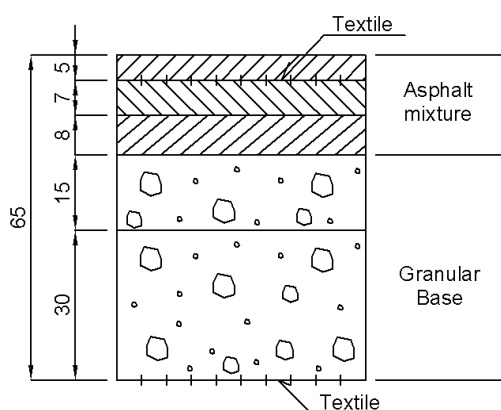
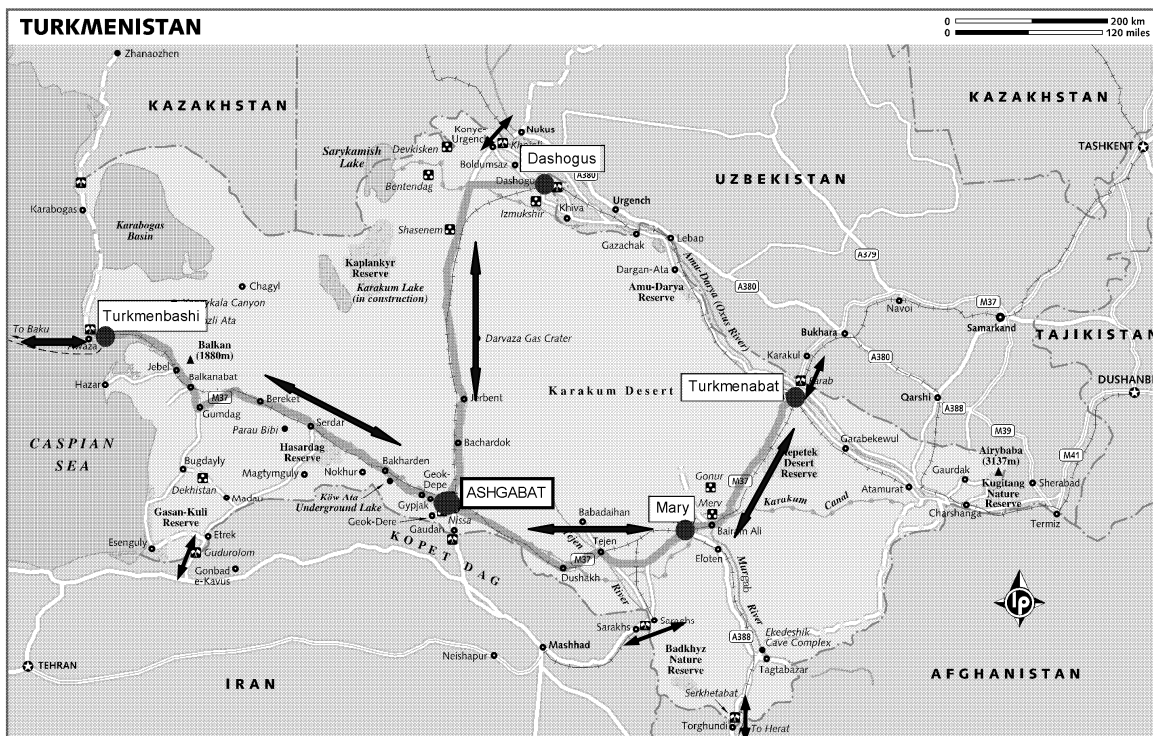


Рис. 2.1.47 Типовая конфигурация дорожного покрытия (После реконструкции)

«Туркменские магистрали» Предлагают сервис на высоком уровне, глядя на ширину полосы движения и толщину тротуара, можно предположить, что уровень магистрали соответствует или превышает уровень Японских скоростных дорог.

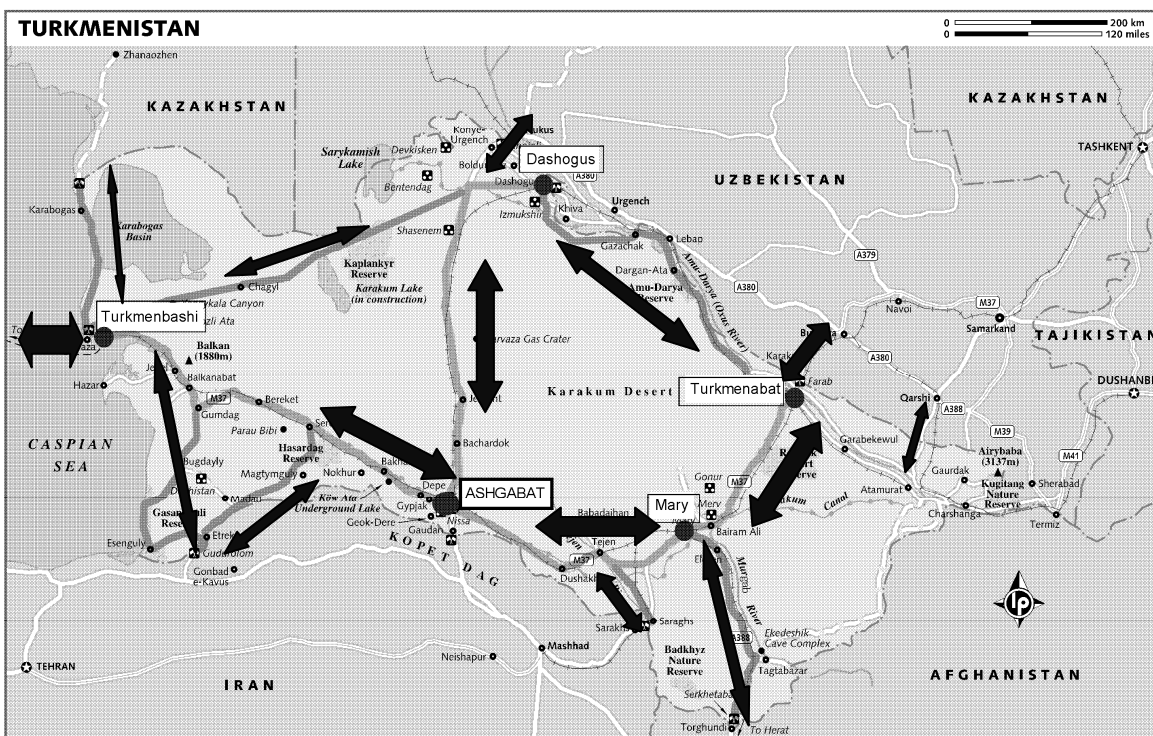
Следовательно предполагаемая сеть автомобильных дорог, назначенная на 2020 год, сможет удовлетворить потребности для автомобилей, и учредить новые логистические центры, и поможет развитию существующих поврежденных участков. В дальнейшем это поспособствует развитию в области деятельности компании и расширению области деятельности.

Рис. 2.1.48 показывает гипотетическое распределение (после 2020). Туркменистан имеет высокоэффективные маршруты по логистике, так как существуют несколько подъемов и спадов в области топографии и стабильный климат, а также можно предположить хорошее сотрудничество с железнодорожным транспортом, портом и минимизация потери при переходе через границу.



Источник: Иссл. группа

Рис. 2.1.48 Существующая логистика автодорожного сектора



Источник: Исслед. группа

Рис. 2.1.49 Ожидаемая логистика автодорожного сектора (после 2020)

2.2 Определение вопросов по улучшению функций существующей системы движения товара, на основе результатов анализа и оценки основных данных

2.2.1 Анализ нынешней деятельности компаний, участвующих в процессе товародвижения

(1) Транспортные предприятия в Туркменистане

В Туркменистане, более 100 лицензированных перевозчиков и свыше 1,200 лицензированных транспортных компаний, занятых в деятельности физического распределения. Эти транспортные предприятия разделены по категориям на три группы. Первые - зарубежные дочерние организации, такие как Глобалинк Логистик Групп, Бертлинг логистикс, Паналфина, Милитсер энд Мунш, Куене энд Нагел, Дегро, Анасталия Логистикс, Интередин, ТрансЕвроАзия холдинг, Мерфи Шипинг, и др. и значительное число перевозочных компаний из Ирана и Турции. Обладая большим опытом и оперируя в международной сети, они играют заметную роль в процессе физического распределения в Туркменистане.

Вторая группа - транспортные предприятия, такие как; Чаргарап, АК Йол Транс, Асман Гарлавач, и Даш Йолы и т.д., которые на 90% являются субподрядчиками первой группы, заняты в транспортировке на местных направлениях - Ашхабад, Мары и Балканабад и т.д. и транспортировке с соседними странами - Иран, Турции и России. 80% местных предпринимателей заняты перевозками в пределах городской зоны и относятся к третьей группе, где зарплаты водителей ниже, и они заняты в нерегулярной транспортной деятельности в сравнении со второй группой.

Местные транспортные предприятия не имеют коллективного союза, и их потенциал несколько низок, что приватизация в этой области намного отстает в сравнении с другими секторами частного предпринимательства, основанными с момента возникновения рыночной экономики с 1992г.

Эти транспортные предприятия иногда сталкиваются со следующими вопросами и сложностями в ходе осуществления своей деятельности по движению товара.

- Пересмотренное постановление по таможенным процедурам неожиданно было издано несколько лет назад без предварительного уведомления, и транспортные предприятия понесли убытки от таможенной очистки дипломатического груза вследствие нарушений правил. Груз оставался в бондовом складе несколько месяцев.
- Так как некоторые приграничные пункты не имеют отделов для поставки визовой печати в паспорт, на выдачу визы уходит больше времени, чем на транспортировку. Требуется большой пакет документов для получения визы, а многоразовая транзитная виза не выдается в некоторых странах. Движение в Иран, туркменскими перевозчиками

сократилось, что вызвано периодом действия транзитной визы в течение только 10 дней, вследствие чего перевозчики не имеют достаточного времени для поездки туда и возвращения обратно в течение визового времени.

- Перевозчики иногда вынуждены тратить много времени в Туркменбашинском порту, вследствие недостаточных сооружений портового терминала и на железнодорожном терминале, вследствие отсутствия локомотивов и недостатка погрузочно-разгрузочного оборудования. Эти проблемы увеличивают общее время транспортировки и затраты.
- Туркменистан ратифицировал Соглашение о свободной торговле с 7 странами СНГ и соседними странами на двухсторонней основе, но перевозчики иногда вынуждены перегружать груз на российские грузовики на пограничном пункте, вследствие технических проблем дорожных сооружений или нерешенных вопросов по грузовому транспорту. Такого рода проблемы необходимо решать как можно скорее.
- Порядок инспекции прежде могли выполняться частным сектором, но теперь, только TDS (Туркменстандартары) уполномочен выдавать “Сертификата Соответствия”. Ожидается улучшение этой системы, так она влияет на эффективность работы торговцев.

(2) Торговые компании

1) Зарубежные торговые компании

В Туркменистане, 80% торгового сектора уже приватизировано, и зарубежные и местные торговые компании осуществляют торговую деятельность с соседними странами. В числе японских компаний, только Иточу Корпорейшн имеет офис в Ашхабаде и осуществляет торговую деятельность. Другая торговая компания Митцубиши, Сумитомо, Мицуи и Марубени, и др. открыли филиалы в Москве, с охватом деятельности в Центральной Азии и приезжают в Ашхабад несколько раз в месяц, если это необходимо. Удаленность Японии от Туркменистана затрудняет осуществление бизнеса, и большая часть торговых партнеров Туркменистана являются страны СНГ, Турция, Иран и др.

В Туркменистане, компания Иточу производит в год 90,000 тонн полипропилена и химических продуктов из сырой нефти. Кроме того, Иточу экспортирует 80,000~85,000 тонн этой продукции из Туркменистана, а оставшуюся часть перевозит в местном регионе. Груз перевозится в Россию (Астрахань) на грузовиках и парому Ro-Ro, а в Иранский порт на грузовых судах, так как там нет паромного терминала Ro-Ro, в страны СНГ, Китай, Турцию на грузовиках, железной дорогой и ж/д пароме (Баку).

Туркменский нефтеперерабатывающий завод имеет производственную мощность 90,000 тонн в год и планирует в будущем увеличить производство до 210,000 тонн и выпускать 300,000 тонн, в общем. В части проектов по модернизации нефтеперерабатывающего

завода, планируется выполнение 10 проектов, одним из которых является увеличение полипропиленовой продукции. Кроме того, правительством планируется увеличить поставки нефти до 10 млн. тонн, но еще не решено, когда это будет реализовано.

Так как Туркменистан не является внутриматериковой страной, требуется пересечение двух или трех границ с тем, чтобы осуществить экспорт товара. Даже японские компании, прибывающие в Туркменистан, не имеют ясной идеи по странам экспорта. Однако, они экспортируют продукцию в Азию и Африку через направление Баку – Черное море - Средиземное море или Иран, и также экспортируют железной дорогой в близлежащие страны в направлении Туркменбаши – Ашхабад - Туркменабад – Узбекистан - Казахстан.

2) Местные торговые компании

Состоялась встреча с одной местной торговой компанией, занимающейся экспортом и импортом сельскохозяйственных культур в Туркменистане и в соседних странах. Были определены вопросы и проблемы по перевозке и проанализирована торговая обстановка в ходе обсуждения перевозочной деятельности этой местной компании.

При импорте апельсинов из Пакистана через Афганистан, груз, перевозимый грузовым автомобилем из Афганистана, перегружается на туркменские грузовики или железнодорожные вагоны в пункте 1 км от туркменской границы в целях безопасности. Всего груз из Пакистана перегружается три раза и далее перевозится в Узбекистан и Казахстан. Груз, ввозимый из Пакистана, в среднем составляет 100 тонн в день и 3000 тонн в месяц, из которых 90% транспортируется в Узбекистан и Казахстан железной дорогой, а оставшиеся 10% транспортируются в Казахстан грузовыми автомобилями. Эта компания импортирует 50~60 тонн муки в день из Казахстана железной дорогой. В конце 2009г, эта компания транспортировала груз из Пакистана, используя 65 железнодорожных вагонов и 25 грузовиков. На одном грузовике грузится 30 тонн товара и уходит 5~6 дней из Пакистана в Афганистан, и 7 дней из Афганистана в Казахстан. На таможенную очистку в каждом пункте уходит 1 день.

В случае транспортировки товаров из Ашхабада в Узбекистан и Казахстан, товары транспортируются на грузовиках в Серахс, приграничную зону Туркменистана и Ирана, где перегружаются на железную дорогу, так как в Афганистане нет сооружений железнодорожного транспорта. Товары на таможенном пункте декларируются транзитным грузом, и соответственно таможенная процедура не сложная. Компания также импортирует некоторые культуры из Ирана. Транспортировка груза на грузовиках из Ирана в Туркменистан занимает 24 часа. При железнодорожных перевозках, в виду разной железнодорожной колеи у двух стран, уходит 2~3 часа на смену оси одного грузового вагона и 20~30 часов на смену оси 10 грузовых вагонов на перевалочном сооружении в Серахсе. Прохождение таможенной очистки и проход через пограничную таможню занимает 2~3 часа.

Железнодорожный паром может вмещать 32 железнодорожных вагонов, и если есть свободное место, грузовики загружаются на железнодорожный паром. В этом случае, приоритет отдается государственным грузовым компаниям, даже в случае если частные грузовики прибыли на терминал раньше государственных. Нет никакой гарантии, что грузовики будут загружены на железнодорожный паром каждый день. В среднем принимаются всего 2 или 3 грузовика. Существует сильный спрос на строительство исключительно паромного терминала для грузовиков. В зимний сезон нет большого спроса на груз из России, и есть возможность принять 4 или 5 грузовика на железнодорожный паром, и на грузовиках груз отправляется в Москву через Махачкалинский и Бакинский порт.

Так как мало места для грузовиков в складской зоне Туркменбашинского порта, есть надобность сделать двор больше и тогда, погрузочно-разгрузочные работы, и провозка в складскую зону и обратно станет беспроблемной и быстрой. С осени до лета наблюдается большой спрос на перевозки овощей, фруктов и сельскохозяйственных культур из Пакистана и Афганистана в Москву и другие российские города, и трудно удовлетворить спрос посредством существующих транспортных средств и системы. Следовательно, необходимо развитие отдельного паромного терминала для грузовиков.

В настоящее время, Ro-Ro паром прибывает из Астрахани в Туркменбашинский порт. Погрузочный двор терминала Ro-Ro в этом порту насколько узкий, что для маневров грузовиков и погрузки и разгрузки уходит много времени. Терминалы в Бакинском и Махачкалинском порту тоже небольшие, вследствие чего на поворот грузовиков затруднен, и уходит много времени на разгрузку и погрузку с грузовиков.

Туркменские грузовики ездили свободно в Россию несколько лет назад, но теперь грузовикам не разрешено въезжать в Россию, и поэтому перевозчики должны осуществлять перевалку груза со своих грузовиков на российские в Махачкалинском или Бакинском порту. Возможно, подобные проблемы вызваны техническими вопросами, такими как конструкция дорожной одежды или перегрузкой. Если на транспортировку овощей на грузовиках и пароме уходит много времени, то качество их ухудшается. Важно ратифицировать соглашение о свободных перевозках посредством улучшения технических вопросов по грузовому транспорту с тем, чтобы осуществлять доставку свежих овощей, фруктов потребителям до периода, когда коммерческая ценность на эти товары не упадет.

После ратификации соглашения по перевозкам по грузовому транспорту между Туркменистаном и Ираном, грузовые автомобили обеих стран могут свободно ездить в пункт назначения с оплатой 2% цены на груз. В Туркменистане водитель грузовика должен получить разрешение, но в Афганистане не требуется разрешения и оплаты.

Зимой 2008 г из-за отсутствия локомотивов, Туркменистан столкнулся с серьезными проблемами по транспортировке железнодорожного груза. Железнодорожный груз

оставался на приграничном пункте больше 1 месяца. В 2009 году туркменское Правительство закупило локомотивы, что вызвало улучшение транспортировки.

В Центральной Азии существует большой спрос на телевизоры, электротовары домашнего назначения и мебель и т.д. производства Японии. Эти товары будут импортироваться грузовиками через Дубайский порт или иранский порт Бандар –Аббас в Туркменистан. Так как эта компания имеет право на открытие аккредитива в коммерческом банке, оплата на подобную торговлю может производиться между туркменскими японским банками.

Эта компания также планирует построить цементный завод в Туркменистане и экспортировать цемент в Афганистан, Турцию, Иран, Россию, Казахстан, Узбекистан и т.д. Особенно большой спрос у России на данный товар.

(3) Международные частные компании по инспекции

Туркменстандартлары (Государственная служба по стандарту) уполномочена законом осуществлять инспекцию экспортных и импортных товаров и выдавать “Сертификат Соответствия” по таможенной очистке. Однако в случае если зарубежными производителями или торговцами в Туркменистане экспортируется или импортируется товары в большом объеме, они могут запросить международные компании по инспекции осуществить контроль количества и качества товаров повторно, после проведенной инспекции Государственной службой по стандарту. Это дополняет функции Государственной службы по стандарту. В Туркменистане четыре международные компании по инспекции, такие как SGS, BSI, Saybolt и Intertec. SGS главным образом занята инспекцией нефти и газа для экспорта и охватывает 75% инспекционного бизнеса по нефти и газу. BSI осуществляет инспекцию хлопка, а Saybolt и Intertec инспекцию нефти и газа.

Эти частные инспекционные компании проводят семинар с Государственной службой по стандарту и сотрудничают по наращиванию своего производственного потенциала. Эти компании выдают сертификат инспекции клиентам. Даже при возникновении проблем по качеству, количеству, потере и повреждению товара при осуществлении транспортировок, эти компании не вовлечены в конфликт. К настоящему моменту, не было никаких больших проблем.

2.2.2 Анализ инвестиционного климата и политики по развитию порта, железной и автомобильной дороги

(1) Анализ общего инвестиционного климата и политики в Туркменистане

Инвестиционная политика Туркменистана осуществляется на основе целей и задач, принятых в Национальной программе “Стратегия экономического, политического и культурного развития на период до 2020г”. В этой стратегии, определено развитие химической, текстильной, туристической, строительной и сельскохозяйственной промышленности в дополнении к существующему нефтегазовому развитию. Туркменистан

намечает диверсификацию промышленного сектора.

Туркменистан издал “Закон Туркменистана об иностранных инвестициях” 3 мая 2008 для улучшения инвестиционного климата. Глава 2 настоящего закона определяет политику иностранных инвестиций, а глава 3 определяет правовые рамки для иностранных инвесторов и предпринимательской деятельности, такие как таможенные льготы, подоходный налог, освобождение от оплаты на лицензию и аренду земли и т.д , а глава 4 предписывает государственную гарантию по защите иностранных инвесторов.

По нефтяным разработкам, иностранным компаниям не разрешается осуществлять наземную разработку нефти, но по морским разработкам, требующим передовые технологии, ПЕТРОНАС (Малайзия), Драгон Ойл(ОАЕ/ВК), ИТЕРА(Россия), Баррен Энерджи (ВК/Италия), RWE(Германия), и CNPC(Китай), и др. производят инвестиции. Разработки газовых месторождений не разрешены иностранным компаниям в Туркменистане, но разработка газового месторождения и строительство газопровода было разрешено исключительно Китаю. Строительство газопровода между Туркменистаном, Китаем через Узбекистан и Казахстан было завершено в декабре 2009 с последующим экспортом газа в Китай.

“Закон об углеводородных инвестициях” издан для нефтегазовой промышленности, который считается Правительством Туркменистана самым важным сектором, и имеет много поддерживающей политики, таких как субсидии, определенные законом. Так как проект Аваза, определяется в качестве свободной экономической зоны, для иностранных инвесторов предусмотрены различные привилегии, как аренда земли, освобождение от НДС, субсидии и т.д. Только по проекту Аваза есть положение об освобождении от арендной платы за земельные участки. В Туркменистане собственником земли является государство, но здание, построенное на арендованной земле, может регистрироваться в качестве личной собственности в Муниципалитете Правительства. Прямые иностранные инвестиции с 2008 до 2009 увеличились в 1.9 раз, как результат этой политики. Туркменистан убежден, что может увеличить показатели экспорта, имея взаимные выгоды от иностранных инвестиций, развитием инфраструктуры и реорганизацией правовых рамок в соответствии с международными нормами.

Инвесторы должны регистрироваться в Министерстве экономике и развития. Если Кабинетом Министров инвестиции утверждаются как служба технического сотрудничества, то Министерство Финансов будет ответственен за координацию с Главной налоговой службой и Государственной таможенной службой, и будут определены вопросы по освобождению от налогов, сокращение подоходного налога и таможенные льготы в зависимости от уровня службы технического сотрудничества.

Наряду с политикой благоприятного режима для иностранных инвестиций очень важно развитие и поддержка политики приватизации компаний с государственной формой

собственности и частного предпринимательства. В настоящее время вклад частного сектора в ВВП составляет 40%, и правительством намечается увеличение до 70% к 2020г. В период с 1994 по 1997 правительство осуществило приватизацию социального сектора, торговой отрасли и пищевой промышленности и т.д и преуспело в некоторой степени. Однако, последующая приватизаций в промышленной отрасли, текстильной и легкой промышленности и др. не увенчались успехом. Ссылаясь на прежний опыт успех и неудач, требуется развитие правовой системы для ускорения приватизации для того, чтобы достигнуть 70% ВВП частным сектором до 2020года.

Два закона; “Закон о приватизации государственного имущества” и “Закон Туркменистана о государственной поддержке малого и среднего предпринимательства” были введены в действие для поддержки приватизации и частного предпринимательства, и была обеспечена правовая база для приватизации государственных компаний и для поддержки частного предпринимательства посредством предоставления кредитов и субсидий.

Теперь правительство занимается развитием правовых норм по социальным и экономическим сферам и приступило к правовому проекту. Правительство готовит следующие три закона для одобрения в парламенте до октября 2010г, которые можно концептуализировать как “равенство”. Эти законы все еще несовершенные для приватизации и правительство пытается доработать их для продвижения приватизации в 2014г.

1. Закон о Государственном порядке

Настоящий закон намечает равенство в рамках между государственным и частным, между иностранным и внутригосударственным.

2. Закон о союзах для получения займа

Закон предусматривает право на займ “союзу взаимной помощи”, состоящего и частных компаний и индивидуальных предприятий.

3. Закон о макро финансировании

Закон предусматривает предоставление займов без залладной для поддержки физических лиц и частных предпринимателей.

Инвестиционная политика по Туркменбашинскому порту, железнодорожному и автодорожному сектору изучалась в отношении национальной программы по стратегии развития страны, но практическое использование частного сектора не конкретизирована в этом законе. В ближайшем будущем будет необходимо сверить соответствие инвестиционного климата и политики по каждой инфраструктуре на среднесрочном этапе национальной программы до 2020, и рассмотреть идеальную методологию по развитию инфраструктуры посредством частно-государственного партнерства.

(2) Анализ инвестиционного климата и политики по Туркменбашинскому порту

В соответствии со Статьей 66 Кодекса торгового мореплавания Туркменистана, международный торговый порт является государственным предприятием транспорта общего пользования, поэтому инфраструктура в торговых портах, включая Туркменбашинский порт, строится в основном государственным Туркменским морским и речным пароходством, являющимся единоличным государственным предприятием в портовом секторе. Вместе с тем, данная статья гарантирует, что физические и юридические лица могут осуществлять хозяйственную деятельность на территории морского торгового порта, соответствующую его функциональному назначению. Поэтому, частные компании в законодательном порядке могут инвестировать в порт, если это возможно по сфере их деятельности.

Малазийская национальная компания Петронас обустроила (временную) оффшорную базу снабжения на территории торгового морского порта. Другая иностранная компания планирует разработать сооружения по безопасности и защите окружающей среды в отношении оффшорных операций.

Таким образом, разрешаются и уже осуществляются частные инвестиции в торговый морской порт в ограниченном размере, однако крупномасштабные инвестиции в морской торговый порт частным сектором маловероятны, с учетом относительно небольшого объема грузопотока. Главным инвестором в морской торговый порт остается ТДДЕ. Предполагаются некоторые инвестиции другими заинтересованными государственными предприятиями, такими как нефтеперерабатывающий завод и Министерством железных дорог.

С другой стороны, порты, специализированные на оффшорную разработку и добычу нефти и газа, открыты для иностранных инвестиций. В Киянлыском порту, развивающимся как крупномасштабный порт для разведки и перевозки газа, база снабжения разрабатывается на основе соглашения СЭП между Правительством Туркменистана и Петронас, а Иранская компания ведет строительство погрузочного сооружения СНГ. Подобного рода специализированные порты будут перспективными для иностранных инвестиций.

(3) Анализ инвестиционного климата и политики по железнодорожному сектору

В соответствии с законодательством Туркменистана не существует никаких препятствий для открытия железнодорожного бизнеса с использованием частного капитала. Однако, принимая во внимание то, что спрос на железные дороги Туркменистана не так высок, существующая сеть железных дорог уже охватывает почти всю территорию Туркменистана и открытие нового бизнеса, связанного с железными дорогами, с использованием частного капитала будет нерентабельным. План городских транспортировок типа легкого наземного метро, монорельсовой дороги и подземки может быть осуществлен посредством использования частного капитала, хотя такая идея не была упомянута в настоящем отчете,

поскольку городской транспорт не связан с физическим распределением в Туркменистане. Некоторые проекты по строительству новых мостов и линий выполнены на основе бартерных соглашений по поставкам природного газа и средства Исламского Банка Развития, Азиатского Банка Развития. Проект модернизации Туркменистана, который включает реконструкцию локомотивного депо и введение компьютерной системы, был осуществлен на основе Кредитного Соглашения с Японией и был полностью завершен. Министерство железнодорожного транспорта Туркменистана имеет некоторые планы относительно строительства новых линий и электрификации, но ассигнований для данных проектов нет.

(4) Анализ инвестиционного климата и политики по автодорожному сектору

Деятельность по автодорожному сектору выполняется национальным предприятием, начиная с проектирования, строительства, эксплуатации и технического обслуживания. Даже если не нужны иностранные инвестиции, но при необходимости высоко технологического оборудования, например длинный мост, приходится обращаться к иностранным предприятиям.

Судя по географическим особенностям расположения Туркменистана, считается, что не слишком много участков, где требуется применение передовой технологии при строительстве дорог. (Даже на участках, где большие выемки или заплаты). Следовательно, предполагается, что не будет проблем, если строительство и впредь будет осуществляться за счет собственных средств.

2.2.3 Анализ правоспособности (Существующей законодательной системы, организации, персонала) в отношении транспорта и таможенных процедур

(1) Анализ правоспособности (Существующей законодательной системы, организации, персонала) в отношении транспорта

1) Анализ правоспособности в отношении морского и речного транспорта

Основной закон о морском транспорте уже разработан “Кодекс торгового мореплавания”. Туркменистан еще не ратифицировал “Конвенцию ООН о морском законе”, но внутригосударственный закон следует основным концепциям морской конвенции, и в определенной степени международная устойчивость обеспечивается.

В Туркменистане, нет административного органа ответственного за морской транспорт и порт. Управление “Туркмендениздеряеллары (ТДДЕ)”, являющийся предприятием государственной собственности, отвечает за морской транспорт и портовые проекты, играет роль в качестве “Морского транспорта и портовой администрации” по постановлению Президента. Это исключительный случай, но при существующей политической ситуации, эта система частично является наиболее подходящей для эффективного использования людских ресурсов. Для утверждения административного

органа предполагается изучение во взаимодействии с достигнутым уровнем всей рыночной экономики, а также эффективной работы администрации.

В Туркменистане управление международным портом, за исключением портов для газа и нефти, и т.д. осуществляется ТДДЕ. Управление портом обычно осуществляется портовой администрацией местного самоуправления, но существующая управленческая система не должна быть исключена, у учетом правоспособности местного самоуправления и важности порта в развитии экономики.

Погрузочно-разгрузочные работы выполняются в основном ТДДЕ, но такого рода работы должны быть приватизированы. Частная деятельность в портовой территории и на базе снабжения и т.д. регулируется законом Туркменистана “О лицензировании отдельных видов деятельности” и поддерживается с использованием частного сектора.

2) Анализ правоспособности в отношении железнодорожного транспорта

Существует “Закон Туркменистана о железнодорожном транспорте” от 15 сентября 1998г. как закон о железных дорогах Туркменистана и вся деятельность железных дорог Туркменистана основывается на данном законе. Более десяти лет прошло со дня издания закона и до настоящего времени не возникало никаких проблем связанных с ним. Министерство железнодорожного транспорта состоит из 11 отделов и имеет в своем подчинении 56 предприятий, где работают более 20 000 человек. Сравнительный индекс производительности, который определяется формулой (объем грузоперевозок/все работники), показатели для Туркменистана в 1.5 - 2.5 раза выше показателей Монголии, Таджикистана и Ирана и меньше показателей Казахстана и Узбекистана. Наряду с тем, что детальную информацию по каждому подчиненному предприятию невозможно получить и следовательно сложно точно проанализировать организацию Министерства, никаких серьезных отступлений в отношении пропорций в организации не было обнаружено. Хотя говорят, что существует проблема в обеспечении специализированными инженерами.

3) Анализ правоспособности по автодорожному транспорту

В настоящее время перевозки на грузовиках является главным видом транспортировки, и продолжается техническое обслуживание магистралей. Поэтому, в целом нет никаких препятствий для осуществления транспортировок, если не учитывать времени, потраченного на таможенную очистку.

(2) Анализ правоспособности (Существующей законодательной системы, организации, персонала) по таможенным процедурам

Правовая система по таможенному делу содержится в “Таможенном кодексе Туркменистана”, и “Гражданском кодексе Туркменистана”. Требования по порядку таможенных процедур и их точное содержание определены в постановлениях и нормативах, таких как Постановление Президента No. 9925, в котором дается “Порядок назначения таможенных пошлин”.

Государственная таможенная служба, ответственная за реализацию юрисдикции таможенной системы, пересмотрела “Таможенный кодекс Туркменистана” в отношении соответствия с международными стандартами, и теперь ожидает утверждения Кабинетом Министров. Кроме того Государственная таможенная служба планирует вводить систему электронного обмена данными EDI в пределах своей организации к октябрю 2010, для удобства использования законодательной и институциональной системы.

Как изложено в разделе 2.1.2 3), головной офис состоит из 11 отделов и 48 таможенных постов в 6 велятах, с общим составом 1,000 человек. Сотрудники из военной, иммиграционной службы и комитета борьбы с наркотиками тоже приходят в пограничный пункт. Государственная таможенная служба основала центр профессионально-техническое обучение и курсы стажировки работников для повышения их квалификации.

При беседе с перевозчиками и транспортными компаниями, занятыми в сфере продвижения товара, выявили, что таможенная система Туркменистана функционирует хорошо и не имеет проблем. Обсуждения велись и с соответствующими Министерствами /Агентствами и компаниями, занятыми в продвижении товара и узнали, что все еще есть некоторые проблемы и вопросы. Ожидается улучшение потенциала с тем для перевода таможенной системы в лучшее русло.

- Система передачи информации торговцам и дистрибьюторам товаров не совсем хорошая, в случае, когда закон, постановление или другие нормативы по системе таможенной очистки пересмотрены или изменены.
- Информация по лицензии и системе разрешений, требуемым по определенным товарам, и система регистрации в дополнение к обычной системе таможенной очистки не доводится до сведения торговцев и дистрибьюторов товаров в понятной форме через документы или на интернетовском веб-сайте, и поэтому они рискуют столкнуться с трудностями при таможенной очистке.
- Политика по упрощению таможенной очистки ограничена, как изложено в разделе 2.1.3 (4)
- На получение визы у водителей грузовиков уходит так много времени, и некоторые страны не выдают многоразовую визу. Визовый вопрос считается одним из больших препятствий для бесперебойных перевозок при осуществлении торговой деятельности.
- Частным компаниям, занятым в инспекционной деятельности не разрешается в законном порядке выдавать “Сертификат Соответствия” по таможенной очистке. В прошлом, это разрешалось частным компаниям. В результате чего, частные инспекционные компании проверяют товары повторно, после проведенной инспекции Государственной службой по стандарту и это совсем не эффективно.
- В Туркменистане всего одна Государственная организация по страхованию и функционирование страховой системы очень слабое. Для иностранных страховых

компаний войти в рынок Туркменистана очень затруднительно из-за регулирующих норм.

- Содержание двухстороннего Соглашения о свободной торговле не совсем хорошо разработано для беспрепятственной таможенной очистке и в некоторых пограничных пунктах, водители грузовиков вынуждены перегружать товар на грузовики соседних стран из-за некоторых нерешенных технических вопросов.

2.2.4 Определение задач в целях усовершенствования стратегической функции и транспортная сеть существующей интегрированной системы товародвижения в Туркменбашином порту, в железнодорожном и автомобильном секторе.

(1) Определение вопросов по улучшению стратегических функций существующей интегрированной системы товародвижения в Туркменбашином порту.

Вопросы по улучшению Туркменбашинского порта обобщены ниже. Детально вопрос излагается в Главе 3.

1) Усиление основной функции для транспортировки укомплектованного груза

Пакетированные грузы, как RORO груз и контейнеры являются важным грузом для морских перевозок, входящий в состав транспортного коридора. Но в настоящее время функции Туркменбашинского порта далеки от совершенства для транспортировки груза.

Хотя ж/д паромная служба действует, качество обслуживания не отвечает требованиям перевозчиков или грузополучателей, которые желают видеть современную логистику. Кроме того, место для грузовиков на железнодорожном пароме слишком ограниченное. Некоторое обслуживание RORO грузовиков имеется, но их возможности тоже ограничены и спрос превышает предложение. Кроме того, отсутствие специализированного оборудования в порту влияет на эффективность работ RORO перевозок. Следовательно, необходимо усилить ж/д сообщение RORO, увеличив производственный потенциал порта вместе с повышением эффективности существующего ж/д паромного сообщения.

Контейнерные перевозки в Каспийском море все еще не активны, однако скоро и здесь будет наплыв контейнерного обслуживания. Как было изложено в 2.1.6, почти все крупные Каспийские порты планируют, или уже выполняют крупномасштабное развитие, позволяющее принимать контейнерные суда. Туркменбашинский порт должен быть готов для полной контейнерной обработки.

Отмечается, что существующие условия подходного канала чрезвычайно плохие, и канал закрывают очень часто. Без реконструкции канала, основная функция Туркменбашинского порта не будет осуществлена.

2) Улучшение безопасности и экологической устойчивости

Обеспечение безопасности и экологической устойчивости являются основополагающими

требованиями к порту. В этом контексте, существующий небезопасный подходной канал необходимо реконструировать, с учетом будущего увеличения пассажиропотоков и транспортировки опасного груза. Навигационные сигналы необходимо отремонтировать и улучшить. По этой же причине необходимо улучшить обучение морского состава с использованием оборудования, отвечающего международным нормам.

Меры по охране окружающей среды при выполнении портовой деятельности также очень важны, так как Туркменбашинский порт расположен в Туркменбашинском заливе, который экологически уязвим, вследствие мелководности и защищенного рельефа. Наличие природного заповедника, где обитают важные виды, рядом с портом выдвигает на первый план экологический вопрос. Кроме того, необходимо улучшить обеспечение безопасности при выполнении портовых операций.

Безопасность Туркменбашинского порта обеспечивается на должном уровне. Для дальнейшего улучшения безопасности порта в соответствии с международными нормами, требуется полное соответствие с ISPS.

3) Диверсификация функций порта

Хотя логистика является основной функцией портов, диверсификация функций портов также является важной в плане социально-экономического развития Туркменистана. Пассажирские перевозки является другой важной функцией Туркменбашинского порта. В настоящее время лишь ж/д паром с ухудшившимися условиями и с нерегулярным расписанием действует для пассажирских перевозок в Туркменбашинском порту. В целях укрепления портовой функции по перевозкам пассажиров, необходимо разработать совершенно новую линию. Паром Ro-PAX является перспективным узлом, который внесет свой вклад в развитие туризма в Туркменбаши. С этой целью, необходимо построить новый паромный терминал Ro-PAX.

(2) Определение вопросов по улучшению стратегических функций существующей интегрированной системы товародвижения в железнодорожном секторе

Задачи для улучшения стратегической функции и расширения сети заданной интегрированной физической системы распределения железной дороги следующие:

1) Строительство новой линии от Атамурада до Серахса через Тахтабазаз

Так как строительство моста через Амударью между Атамурадом и Керкичи было завершено в 2009г. и линия Туркменабат – Атамурад была соединена с неподсоединенной линией, которая расположена в восточной части Туркменистана, появилась возможность управлять поездами на неподсоединенной линии, не входя на территорию Узбекистана. В результате этого, ожидается, что объем транспортировок между Таджикистаном и Ираном по железной дороге увеличится, и необходимо построить укороченную линию Атамурад - Серахс.

2) Нехватка подвижных составов

66 тепловозов были приобретены в Китае в период 2005 - 2009гг. Мы слышали, что был объявлен тендер на закупку подвижных составов, но похоже на то, что нехватка подвижных составов все еще существует.

3) Реконструкция старого моста

Мост через Амударью между Туркменабадом и Фарабом был построен в 1901г., и уже прошло более 100 лет со дня его открытия. Так как мост устарел для использования, скорость поездов при прохождении через мост ограничивается и поэтому необходимо немедленное восстановление.

4) Усовершенствование оборудования смены тележек в Серахсе

Для того, чтобы обменять ходовую часть тележки в Серахсе необходимо один - два дня и время потери является причиной возникновения транспортных пробок между Туркменистаном и Ираном. Так как система смены тележек не является автоматической, и почти все выполняется вручную, то возникает необходимость в усовершенствовании оборудования.

5) Усовершенствование средств перегрузки

В то время как средства перегрузки в Кипчаке являются одним из самых важных средств перегрузки грузов в Туркменистане, почти все порталные подъемные краны устарели, и только один подъемный кран работает в настоящее время. Автомобильный подъемный кран используется вместо порталного подъемного крана для перегрузки груза, и данное оборудование уже падало несколько раз.

6) Введение машин, необходимых для обслуживания тепловозов, произведенных в Китае

Так как спецификация тепловозов, произведенных в Китае, отличается от спецификации локомотивов, которые долгое время эксплуатировались управлением железных дорог Туркменистана и т.о. для осуществления технического обслуживания и ремонта тепловозов китайского производства требуется дополнительное оборудование и машины. Тепловозы, произведенные в Китае, не обслуживаются надлежащим образом вследствие нехватки оборудования и машин для технического обслуживания и следовательно очень важно приобрести все необходимое оборудование и машины.

7) Вопрос нехватки инженеров-специалистов

Министерство железнодорожного транспорта нуждается в молодых инженерах-специалистах, работающих в литейном цехе и инженерах, работающих в локомотивном депо. Необходимо решить данный вопрос прежде, чем ситуация усложнится. Необходимо подготовить программу обучения инженеров, поскольку в будущем потребуются инженеры-электрики для электрификации будущих линий.

8) Строительство новой линии Атамурад - Афганистан

Существует только одна линия, соединяющая Туркменистан с Афганистаном. Поскольку в настоящее время выполняются изыскания по прокладке железнодорожной линии между Мазари шарифом и Гератом в Афганистане и ожидается увеличение спроса на распределение между Афганистаном и Туркменистаном и другими странами, то возникает необходимость построить линию от Атамурада до линии между Мазари шарифом и Гератом.

(3) Определение вопросов по улучшению стратегических функций существующей интегрированной системы товародвижения в автомобильном секторе

Предполагается, что расширение магистральной сети позволит соответствовать будущему увеличению плотности движения. Однако, следующие проблемные моменты приводятся с учетом того, что автодорожные функции улучшатся.

1. Расширение системы управления по содержанию дорог

Система выполняет ремонтное строительство, и устанавливает стандарт по техническому ремонту дорог.

2. Финансовые ресурсы для эксплуатационных затрат по дороге, когда объемы сквозного движения увеличатся. Когда будет расширена магистральная сеть в Туркменбаши, ожидается, что объемы сквозного движения увеличатся, вследствие хороших дорожных условий и географического расположения страны, хотя в ближайшем будущем не планируется строить платные дороги. Как и кем будет создан источник для дохода при таких условиях?

3. Система поддержки поврежденных транспортных средств

Транспортное средство оставляется на участке, где расстояние между городами длинное для того, чтобы не было препятствий в течение длительного времени.

2.2.5 Проекты для потенциального международного сотрудничества

(1) Аспекты содействия развитию торговли

Проблемы и вопросы, частной деятельности, занятой в процессе товародвижения, инвестиционного климата, политики и правоспособности (существующая законодательная система, организация, персонал), относящиеся к таможенному процессу были проанализированы в предыдущих разделах. Среди проблем и вопросов, следующие вопросы считаются важными и необходимо международное сотрудничество для улучшения внешнего торгового климата.

- Приватизация государственных компаний в сфере инфраструктуры
- Система поддержки частного предпринимательства
- План действия для прямых иностранных инвестиций

- Диверсификация промышленной структуры
- Упрощение таможенных процедур и компьютеризация
- Улучшение международных правовых норм со странами СНГ и соседними странами в сфере товародвижения
- Улучшение системы информационной технологии
- Прозрачность социальных, экономических и финансовых показателей

(2) Порт и морской сектор

С учетом текущей ситуации в портовом и морском секторе, потенциальными проектами по международному сотрудничеству могут быть следующие планы.

1) Финансовое сотрудничество

- Ремонт и улучшение навигационных средств в Туркменбашинском порту
- Строительство контрольно-диспетчерский пункт в Туркменбашинском порту
- Строительство паромного терминала РО-ПАКС в Туркменбашинском порту
- Строительство Контейнерного терминала в Туркменбашинском порту
- Строительство терминала генеральных и навалочных грузов в Туркменбашинском порту
- Расширение причала генерального груза для загрузки полипропилена в Туркменбашинском порту
- Строительство портовой дороги в Туркменбаши
- Строительство судостроительного завода в Туркменбаши
- Реконструкция левой рампы железнодорожного паромного терминала
- Развитие оффшорной базы снабжения
- Развитие системы ЭОД (электронный обмен данными) по управлению и таможенной очистке
- Развитие автоматизированной проходной порта
- Закупка оборудования для обучения моряков
- Закупка паромных судов РО-ПАКС
- Закупка оборудования по реагированию на разливы нефти, судно для сбора нефти
- Закупка дноуглубителя
- Закупка буксирных судов
- Закупка системы автоматического распознавания AIS
- Закупка оборудования для обработки тяжеловесного груза в Туркменбашинском порту
- Закупка оборудования для обработки контейнеров на железнодорожном паромном терминале

2) Техническое содействие

- Улучшение обучения моряков
- Планирование Туркменбашинского порта
- Улучшение эффективности работы порта и морского транспорта
- Поддержание дноуглубительного плана, включая работу земснаряда
- Контейнерные операции
- Управление окружающей средой
- Безопасность и управление безопасностью
- Инспекция судов

(3) Железнодорожный сектор

Следующие проекты для международного сотрудничества из списка возможных проектов, изложенных в пункте 2.2.4 (2) выделены и перечислены ниже с учетом их важности для железнодорожного транспорта. Подробные данные перечисленных далее проектов представлены в пункте 3.10.2.

- Усовершенствование оборудования смены тележек в Серахсе
- Введение машин, необходимых для обслуживания тепловозов, произведенных в Китае
- Вопрос с нехваткой инженеров-специалистов.

(4) Автодорожный сектор

Дорожный сектор работает посредством самофинансирования, производя строительство и ТО дороги на национальном уровне предприятий. Это является основной политикой и продолжается в будущем, следовательно, сотрудничество в области дорожного сектора является необходимым. Однако, нужно предположить что социальный капитал будет увеличиваться в будущем, следовательно предусматривается увеличение объема работы в сфере дорожного движения. Нам необходимо предложить сотрудничество в нижеследующем:

- Площадь по Сервису, Парковочная площадь для отдыха водителей и тех.осмотра машины.
Так как однообразие регулировки и ландшафта продолжается; (Существующая программа крайне важна для работы по расширению сети дороги)
- Создание потенциала по технической возможности и ТО для дорог и мостов (так как страна на сегодняшний день уделяет внимание строительству и расширению дорог).
- Информационная система дороги по установке и контролю (данный уровень автомагистрали идентичен автомагистралям других стран, следовательно

предпочитается располагать дорожный информационный центр, центр по погоде, правила дорожного движения, и условия поверхности дороги.

Нет необходимости в области ITS, так как в будущем предполагается отсутствие дорожной пробки.

Подъездная дорога для порта Туркменбаши; По данному вопросу отдельное обсуждение со стороны дорожного сектора. Необходимо разработать план по усилению и улучшению порта Туркменбаши, (Дорога имеет только линию двухстороннего движения и глубокие выбоины на данном этапе). Расширение дорог имеет трудности связанные с ограничением масштаба земли. Железнодорожный путь, трубопровод и автодорога сосуществуют в узкой наземной части крутого склона и внедрение данного плана, сможет установить хорошие отношения и правила для района Аваза и нового плана развития города Туркменбаши.