OECD
BETTER POLICIES FOR BETTER LIVES

Funded by the European Union

CENTRAL ASIA INVEST
BOOSTING SMALL BUSINESS COMPETITIVENESS

Повышение конкурентоспособности Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ)

С фокусом на Туркменистан

Отель "Ýyldyz", Ашхабад, Туркменистан
Вторник, 19 ноября 2024 года



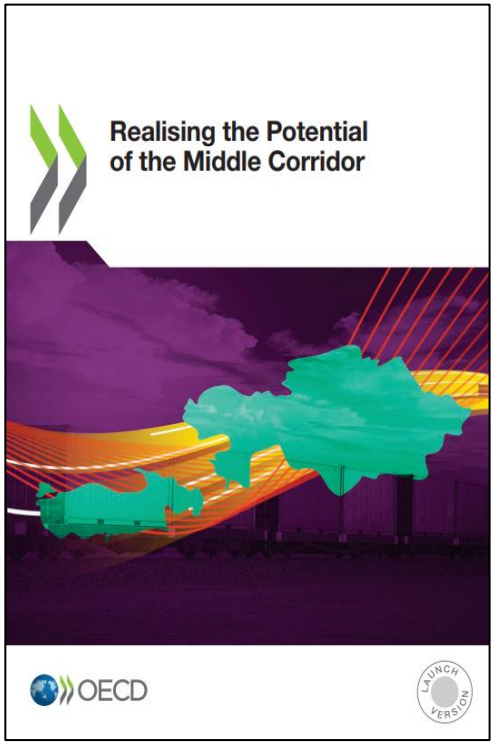
OECD Eurasia Competitiveness Programme

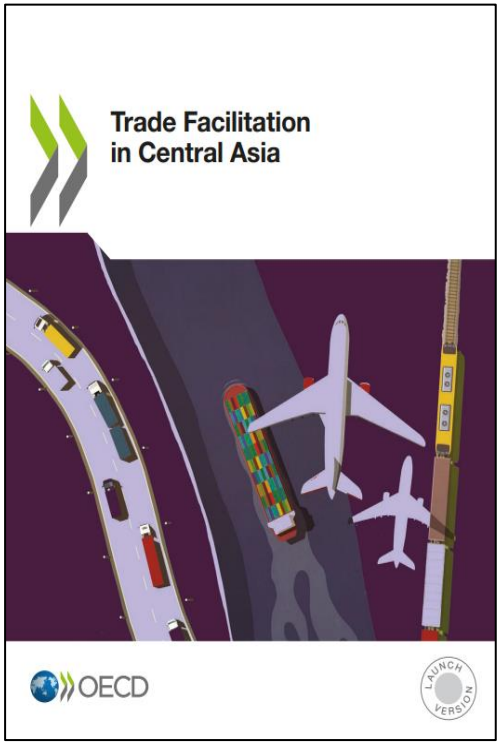
Повестка дня

- **Презентация проекта**
- Упрощение процедур торговли и нормативно-правовая база
- Транспортная инфраструктура и мультимодальность
- Заключение и дальнейшие шаги

Презентация проекта(1/5)

В 2022-2023 годах ОЭСР собирала данные о состоянии так называемого "Среднего коридора"





Основные выводы:

1. В **региональной экономической и торговой интеграции** сохраняются "узкие места".
2. Странам коридора необходимо улучшить **"мягкие" меры по обеспечению связности** (особенно таможенные и пограничные процедуры), **"жесткую" инфраструктуру** и **координацию** между правительствами стран, расположенных вдоль маршрута.

Презентация проекта (2/5)

Новый проект ОЭСР направлен на мониторинг достижений за последние два года и выявление остающиеся проблемы, связанных с ТМТМ

Доклад ОЭСР	i) оценит **прогресс, достигнутый в реализации потенциала ТМТМ в Центральной Азии**
	ii) представит **углубленное** изучение последних событий в **каждой стране**
	(iii) рассмотрит следующие вопросы **с точки зрения как частного сектора, так и правительства** - Каков прогресс в области упрощения процедур торговли, реформирования трансграничных процедур и модернизации инфраструктуры? - Каковы наиболее актуальные задачи на будущее?
	(iv) предоставит **целевые и практические рекомендации, основанные** на стандартах и передовой практике ОЭСР
Процесс сбора данных	**Интервью** с представителями частного сектора в Центральной Азии, а также с другими европейскими и международными заинтересованными сторонами
	Серия страновых семинаров (с участием национальных государственных и частных структур, а также международных партнеров по развитию) в регионе
	Письменные анкеты, заполненные представителями правительства

Презентация проекта (3/5)

Методология

Интервью с представителями частного сектора:

- ~ 35 вопросов
- +30 фирм из ЕС и местных компаний для каждой страны Центральной Азии
- Разнообразие секторов (транспорт, логистика, импорт/экспорт и т.д.) и размеров компаний
- Анонимная обратная связь для анализа на уровне страны и региона

Письменные анкеты, разосланные соответствующим представителям правительства:

- ~ 35 вопросов
- Министерства транспорта, министерства торговли, таможенные службы и т.д. с целью собрать данные для пяти стран Центральной Азии

Темы, затронутые в анкетах и интервью:

i) транспортная инфраструктура,

ii) таможня, пограничные процедуры и содействие торговле,

iii) региональная экономическая и торговая интеграция, и

iv) национальная и региональная координация

Основные этапы проекта (4/5)

Проведение интервью и заполнение анкет для сбора данных

Осень 2024 года	Октябрь 2024 - Февраль 2025	Весна 2025 года	Лето/осень 2025 года (подлежит подтверждению)
Кабинетные исследования и сбор данных	**Семинары**	**Проект доклада**	**Публикация**
Распространение анкет, онлайн встречи для сбора данных	**Страновые семинары в каждой из стран Центральной Азии для консультаций и сбора дополнительных данных**	**Окончание работы над выводами и рекомендациями, сбор обратной связи**	**Представление результатов на уровне министров**

Будет подготовлена публикация на тему:

Повышение конкурентоспособности Транскаспийского международного транспортного маршрута в Центральной Азии

Презентация проекта (5/5)

Интеграция Туркменистана в ТМТМ будет способствовать диверсификации экономики страны

Туркменистан стремится стать **транзитным и транспортным хабом**.

Страна является **критически важной для ТМТМ** благодаря своему стратегическому расположению в отношении трубопроводов, железных и автомобильных дорог, логистической инфраструктуры и прямого доступа к Каспийскому морю.

Международный морской порт Туркменбаши является **крупнейшим морским портом** на Каспийском море с пропускной способностью 17 млн тонн в год, за ним следует Актауский морской торговый порт в Казахстане (11,8 млн тонн в год).

Маршрут между портом Актау и Баку в два раза длиннее, чем маршрут Туркменбаши-Баку: 24 часа на железнодорожном пароме из Актау против 12 из Туркменбаши.

В январе-октябре 2023 года общий объем **международных грузоперевозок** в Туркменистане увеличился на **23,8%** по сравнению с январем-октябрем 2022 года.

Устранение административных барьеров и улучшение региональной координации с соседними странами помогут Туркменистану реализовать свои амбиции по превращению в транзитный и транспортный хаб и усилить интеграцию в международную торговлю в контексте кандидатуры на вступление в ВТО.

Источники: ЕБРР, ОЭСР, EEAS, Gap Insaat, DB Schenker, Korabel, port.com.tm, Aktau Port

Повестка дня

- Презентация проекта
- **Упрощение процедур торговли и нормативно-правовая база**
- Транспортная инфраструктура и мультимодальность
- Заключение и дальнейшие шаги

Упрощение процедур торговли и гармонизация нормативно-правовой базы

Наблюдается явный прогресс

ВТО текущая техническая подготовка к вступлению **с 2022 года**

Регулярные мероприятия по наращиванию потенциала со стороны партнеров по развитию (ПРООН, МТЦ, АБР) и консультации в сотрудничестве с Министерством финансов и экономики Туркменистана для обсуждения вопросов **приведения национальной нормативно-правовой базы в соответствие со стандартами ВТО**.

R4T Портал по упрощению процедур торговли, запущенный в **апреле 2023 года** в рамках проекта Ready4Trade Центральная Азия (Информационный торговый портал Туркменистана)

- Введен **для сокращения времени и затрат** на трансграничную торговлю.
- **Предназначен для того, чтобы помочь предприятиям** сориентироваться в процедурах импорта, экспорта и транзита.
- Осуществляется МТЦ, финансируется ЕС, разрабатывается в сотрудничестве с **>20** правительственными агентствами.
- Способствует выполнению Туркменистаном **Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли**.

Электронное единое окно запущено **в декабре 2023 года**

Таможенные декларации теперь обрабатываются **в 14 раз быстрее**, ежедневно оформляется более **1000 деклараций**, охватывая **75% всех таможенных операций** (99% импорта и экспорта страны, большая часть транзита).

Первые результаты Глобального исследования ООН по упрощению процедур цифровой и устойчивой торговли показывают, что в 2023 году этот показатель составил 49,46% (средний региональный показатель для ЦА в 2023 году - 66,67%)

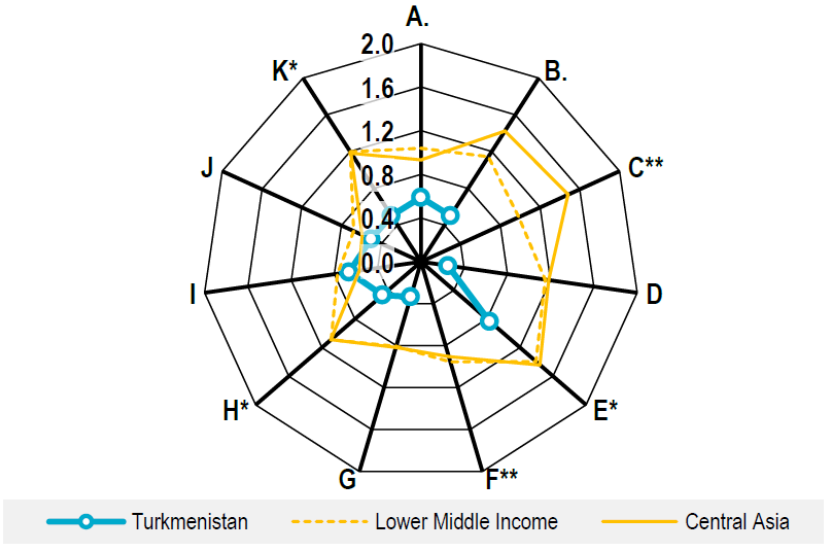
Источники: UNDP, ITC, ADB, UNCTAD

Упрощение процедур торговли и нормативно-правовая база

Показатели содействия торговле ОЭСР (2022 год) демонстрируют прогресс и дальнейшие действия

Показатели содействия торговле ОЭСР охватывают **весь спектр пограничных процедур** для более чем 160 стран с разным уровнем дохода, географическими регионами и уровнем развития, что позволяет правительствам более **целенаправленно привлекать техническую помощь и наращивать потенциал**.

- ✓ Страна прилагает **усилия для оптимизации торговых процедур**, включая создание "единого окна", работу с соответствующими партнерами по развитию и подготовку кандидатуры для вступления в ВТО.
- ✓ Предварительные результаты показывают, в каких областях Туркменистан **может добиться дальнейшего прогресса в улучшении** упрощения процедур торговли.
- ✓ **Малым и средним предприятиям может быть трудно найти соответствующую информацию**, и им может потребоваться дополнительная поддержка для успешной интернационализации.



- **Легенда: A** - доступность информации, **B** - вовлеченность торгового сообщества, **C** - предварительные решения, **D** - процедуры обжалования, **E** - сборы и платежи, **F** - документы, **G** - автоматизация, **H** - процедуры, **I** - внутреннее сотрудничество пограничных служб, **J** - внешнее сотрудничество пограничных служб, **K** - управление и беспристрастность.

- Примечание: 2 - максимальный балл. Показатели, отмеченные *, включают менее половины субпоказателей ОЭСР, а показатели, отмеченные **, не представлены из-за недостатка данных.
- Источник: База данных показателей содействия торговле ОЭСР.

Упрощение процедур торговли и нормативно-правовая база

Проблемы, с которыми сталкивается частный сектор

Первые результаты

Отзывы представителей частного сектора указали на следующие проблемы, связанные с «мягкими» мерами в Туркменистане и регионе:

1. «Не хватает возможности **открыть международную карту для сотрудников**, которую мы могли бы пополнять деньгами на расходы (заправка топлива и т.д.)».
2. «Мы ждем визы для водителей **уже несколько месяцев»**. «Водительские визы слишком дорогие».
3. «Процедура смены грузовиков (*перецепка*), введенная во время ограничений COVID, по-прежнему действует и **увеличивает время транзита»**.
4. **«**Очереди на пересечение границы с Казахстаном, **система электронной очереди неэффективна**, и приходится звонить в посольство».
5. **«Книжка МДП не признается Узбекистаном**, несмотря на то, что является международно признанным документом».

Административные препятствия по-прежнему делают операции непредсказуемыми с точки зрения затрат и времени.

Источники: интервью с представителями частного сектора

Упрощение процедур торговли и нормативно-правовая база

Дальнейшие действия - предварительные рекомендации

Для обсуждения

Рекомендуемые действия включают:

Краткосрочная перспектива:

1. Повышение доступности **онлайн информации**,
2. Рассмотрение вопроса о разработке **общих транзитных процедур** с соседними странами.
3. Упрощение **визовой системы** для водителей.

Долгосрочная перспектива:

1. Создание **электронной транзитной системы** для управления и контроля за движением транзитных товаров.

Эти улучшения имеют решающее значение для снижения торговых издержек и поддержки двусторонних торговых потоков для Туркменистана.

Вопросы и открытая дискуссия
ВОПРОСЫ И ОТВЕТЫ

Для представителей правительства:

1. Отметило ли правительство улучшения в трансграничном сотрудничестве с приграничными странами? В чем заключаются эти улучшения?

2. Существуют ли планы по координации и гармонизации тарифной политики в области транспорта между странами региона?

Для представителей частного сектора:

1. Считаете ли вы информацию о тарифах широко доступной?

2. С какими основными проблемами сталкивается ваша компания в отношении законодательной базы автомобильных/железнодорожных перевозок?

3. Заметили ли вы увеличение или уменьшение количества пробок на пограничных переходах?

Повестка дня

- Презентация проекта
- Упрощение процедур торговли и нормативно-правовая база
- **Транспортная инфраструктура и мультимодальность**
- Заключение и дальнейшие шаги

Транспортная инфраструктура и мультимодальность

Наше понимание последних тенденций в Центральной Азии

Общая оценочная потребность в инвестициях, связанных с ТМТМ, **составляет 19,9 млрд. долларов США**.

Положительная тенденция прослеживается в сфере инвестиций в инфраструктуру в Центральной Азии (см. следующие слайды и Приложение).

4 из 33 приоритетных проектов по созданию «жесткой» инфраструктуры, определенных ЕБРР, находятся в Туркменистане, в том числе **1 краткосрочный**.

Финансирование осуществляется в основном из государственного бюджета, **международных финансовых институтов, а инвестиции частного сектора пока ограничены**.

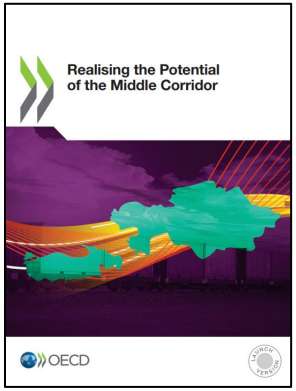
Выявленные ключевые проблемы:

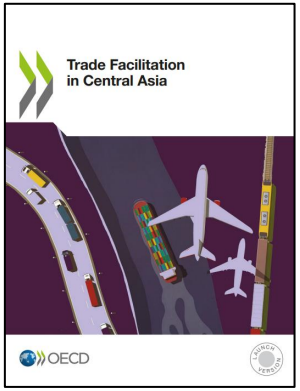
- мультимодальность,
- мощность подвижного состава,
- государственно-частное партнерство,
- отсутствие региональной координации, и
- проблемы устойчивого развития, связанные со снижением уровня воды в Каспийском море.

Источники: ЕБРР, ОЭСР

Транспортная инфраструктура и мультимодальность

Выявленные ключевые проблемы





1) **Отсутствие мультимодальной инфраструктуры** на пограничных пунктах, автомобильных и железных дорогах и в портах.

2) **Высокая загруженность** пограничных пунктов, в том числе из-за устаревшей инфраструктуры.

3) **Недостаточное использование** некоторых из существующих объектов инфраструктуры из-за пробелов в инфраструктуре, механизмах содействия торговле и ограниченного участия частного сектора.

4) **Недостаточная мощность флота** и регулярность паромов на Каспийском море.

5) **Перегруженность** грузовиков, ускоряющая ухудшение состояния дорог; **транспортные средства, не соответствующие** международным стандартам безопасности, эксплуатационной эффективности и воздействия на окружающую среду.

Источники: (1) ОЭСР "**Реализация потенциала Среднего коридора**" (2023), (2) ОЭСР "**Улучшение правовой среды для бизнеса и инвестиций в Центральной Азии**" (2023).

Транспортная инфраструктура Туркменистана

В краткосрочных приоритетах наблюдается явный прогресс

→ В докладе ЕБРР "**Устойчивые транспортные связи между Европой и Центральной Азией**", опубликованном в июне 2023 года, выделены следующие **краткосрочные приоритетные направления развития инфраструктуры** Туркменистана:

Приоритет	Жесткая инфраструктура	Обоснование	Текущий этап *(Мониторинг ОЭСР)*	Комментарии
Краткосрочный	Восстановление **дороги Туркменбаши - Гарабогаз - граница Казахстана**.	**Содействие развитию сообщения** между портами Туркменистана и Казахстана и **увеличение торговых потоков** между двумя странами.	**Незавершенное строительство**	В настоящее время также ведется строительство моста Гарабогаз (первоначально открытие дороги было запланировано на июнь 2024 года).
Среднесрочная перспектива	Логистический центр на **границе Туркменистана и Казахстана**.	Урегулировать **возросшие грузопотоки** на границе и соединительных дорогах, **уменьшить заторы** и **снизить операционные издержки**.	**Ограниченный прогресс**	Будет создан совместный (ТКМ, АФГ, КАЗ) логистический центр на афгано-туркменской границе.
Долгосрочный	Восстановление/реконструкция **дороги Туркменбаши-Гызылгая-Конье-Ургенч**.	Чтобы дополнить недостающее звено и **сэкономить время и средства** перевозчиков, путешествующих в Узбекистан.	**Ограниченный прогресс**	-
Долгосрочный	Расширение **железнодорожной линии Узень-Болашак-Берекет**.	**Увеличение пропускной способности железнодорожной линии** между Берекетом (Туркменистан) и Серхетякой (Казахстан).	**Ограниченный прогресс**	-

Источники: ЕБРР "**Устойчивые транспортные связи между Европой и Центральной Азией**" (2023 г.), кабинетное исследование.

Тематическое исследование дороги Туркменбаши - Гарабогаз (1/3)

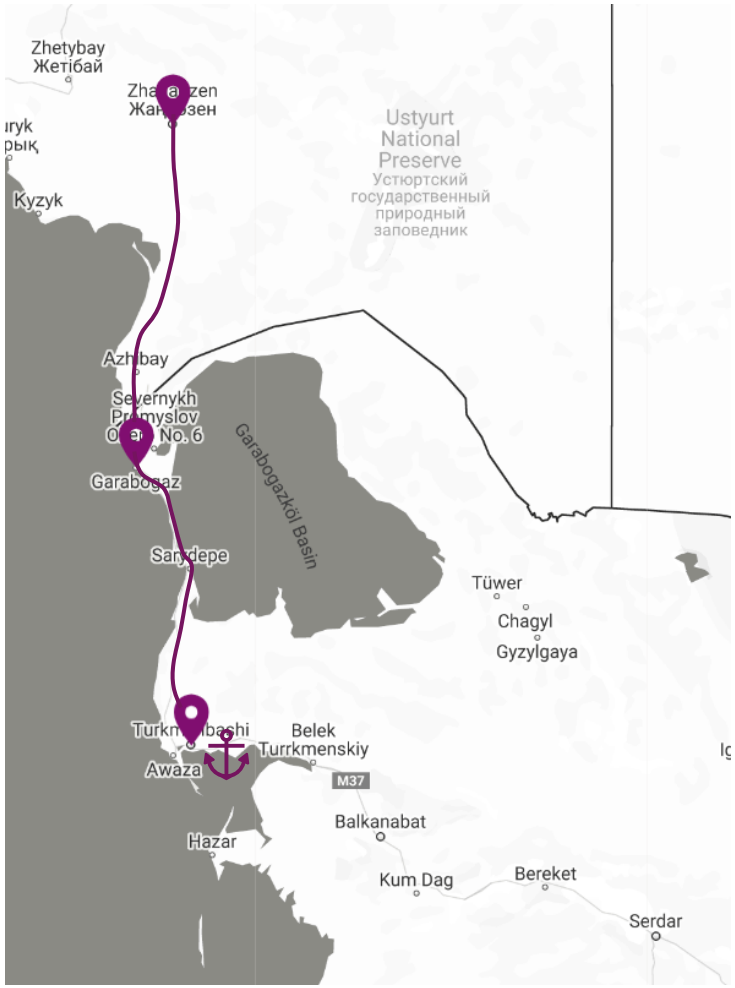
Усиление внутрирегионального сообщения должно оптимизировать торговые потоки

Этапы проекта:

1. Строительство **4-полосного моста длиной 354 м** (по 2 полосы в каждую сторону), который заменит старый, построенный в 1950-х гг. **Увеличение грузоподъемности x2** (до 40-50 тонн с 20 тонн).
   Строительство началось в 2022 году (предполагаемый год окончания строительства - 2024).

2. Восстановление дороги Туркменбаши - Гарабогаз (предполагаемый год завершения - **2029**).

3. Реконструкция Казахстаном дороги до границы с Туркменистаном (225 км, ожидаемое начало работ – 2025 г.).



Источники: aa.com.tr, newcentralasia.net, dknews.kz

Тематическое исследование дороги Туркменбаши - Гарабогаз (2/3)

Усиление внутрирегионального сообщения должно оптимизировать торговые потоки

Обоснование и основные факты:

- Две основные задачи: **построить новый мост** через реку Гарабогаз и **восстановить дорогу**, чтобы перевозить **более тяжелые грузы и улучшить логистику.**

- Поддержка экспорта Туркменистана, включая **минеральные удобрения и другую продукцию,** из нового промышленного кластера в западном регионе Туркменистана.

- Расширение **связей между регионами Туркменистана**.

- Упростить сообщение между портами Туркменистана и Казахстана и поддержать растущие торговые потоки между странами (**тенденция к увеличению с 98,1 млн долларов США в 2018 году до 563 млн долларов США в 2023 году**).

Источники: ЕБРР, daryo.uz, aa.com.tr, stat.gov.kz

Тематическое исследование дороги Туркменбаши - Гарабогаз (3/3)

Усиление внутрирегионального сообщения должно оптимизировать торговые потоки

Ожидаемые результаты:

- ✓ **Повышение качества** логистических операций.
- ✓ **Сокращение узких мест** и пограничных заторов при увеличении пропускной способности инфраструктуры.
- ✓ **Увеличение объемов региональной торговли** за счет оптимизации грузовых перевозок.
- ✓ **Создание рабочих мест**.
- ✓ **Для Туркменистана**: использование своего транзитного потенциала и дальнейшая интеграция в глобальные логистические цепочки.
- ✓ **Для Казахстана**: подключение удаленных регионов.

Вопросы и открытая дискуссия
ВОПРОСЫ И ОТВЕТЫ

Для представителей правительства:

1. Что является самой большой проблемой для развития инфраструктуры в Туркменистане?
2. Как правительство определяет приоритетность планов по инвестициям в инфраструктуру?
3. Мощности морского флота не хватает, чтобы справиться с возросшими потоками. Каковы планы инвестиций для решения этой проблемы?

Для представителей частного сектора:

1. Какие потенциальные стимулы могли бы эффективно поощрять инвестиции частного сектора в инфраструктурные проекты вдоль транспортного коридора?
2. Заметили ли вы улучшения в мультимодальной инфраструктуре в Туркменистане? В чем заключаются эти улучшения?
3. Что сделает коридор более конкурентоспособным по цене?

Повестка дня

- Презентация проекта
- Содействие торговле и нормативно-правовая база
- Транспортная инфраструктура и мультимодальность
- **Заключение и дальнейшие шаги**

Следующие шаги

Собираемые интервью и анкеты для установления фактов

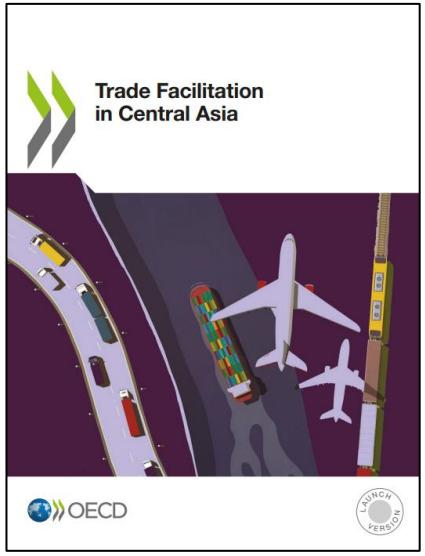
Осень 2024 года	Октябрь 2024 - Февраль 2025	Весна 2025 года	Лето/осень 2025 года (подлежит подтверждению)
Кабинетные исследования и сбор данных	**Семинары**	**Проект доклада**	**Публикация**
Распространение анкет, онлайн встречи по установлению фактов	**Страновые семинары в каждой из стран Центральной Азии для консультаций и сбора дополнительных данных**	**Окончание работы над выводами и рекомендациями, сбор отзывов и комментариев**	**Представление результатов на уровне министров**

Будет подготовлена публикация на тему:

Повышение конкурентоспособности Транскаспийского международного транспортного коридора в Центральной Азии

Спасибо!

Соответствующие публикации по Центральной Азии доступны на сайте





Приложение 1 - Карта ТМТМ

ТМТМ вновь привлек к себе внимание, поскольку в период с 2022 по 2023 год **объем перевозок увеличился на 86 %**.



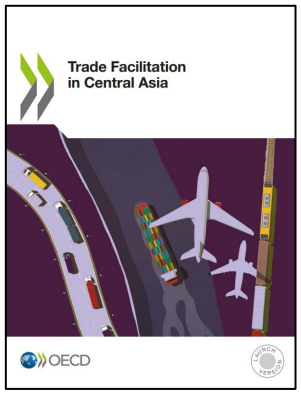
→ Из-за **сложной географии, множества пограничных переходов и недостаточной региональной координации** сохраняются трудности.

→ Пропускная способность ТМТМ остается гораздо ниже, чем у северного маршрута через Россию, что делает его **менее привлекательным с точки зрения стоимости и предсказуемости** для частного сектора.

Приложение 2 - Содействие развитию торговли и нормативно-правовая база

Ранее выявленные проблемы





1) Отставание в трансграничном таможенном сотрудничестве увеличивает задержки при отправке грузов и приводит к **перегрузке пограничных пунктов.** Это приводит к **непостоянным и непредсказуемым срокам транзита и пересечения границы**.

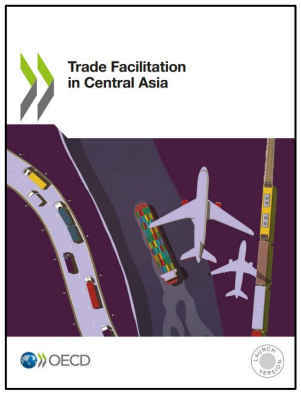
2) **Отсутствие координации** (между государственными органами, с частным сектором и на региональном уровне) приводит к несогласованным требованиям к лицензированию и выдаче разрешений, отклонениям в метриках, проблемам совместимости программного обеспечения, разрозненной информации о мерах по упрощению процедур торговли, ограниченному межнациональному электронному обмену данными и непредсказуемому ценообразованию.

Источники: (1) ОЭСР "**Реализация потенциала Среднего коридора**" (2023), (2) ОЭСР "**Улучшение правовой среды для бизнеса и инвестиций в Центральной Азии**" (2023).

Приложение 2 - Содействие развитию торговли и нормативно-правовая база

Ранее выявленные проблемы





3) **Частный сектор имеет ограниченный голос** в стратегических дискуссиях о развитии маршрута, как на национальном, так и на региональном уровнях.

4) **Железнодорожные тарифы** воспринимаются как непредсказуемые, труднодоступные и часто отличаются от согласованных в ТМТМ, в некоторых случаях на значительные суммы.

5) Задержка в **реализации мер по упрощению процедур торговли**, что приводит к увеличению нормативных барьеров в торговле.

6) Быстрая эволюция **нормативно-правовой базы** затрудняет адаптацию участников рынка.

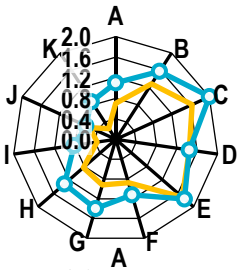
Источники: (1) ОЭСР "**Реализация потенциала Среднего коридора**" (2023), (2) ОЭСР "**Улучшение правовой среды для бизнеса и инвестиций в Центральной Азии**" (2023).

Приложение 3 - Индикаторы ОЭСР по содействию торговле для Центральной Азии

2017-2022 гг.

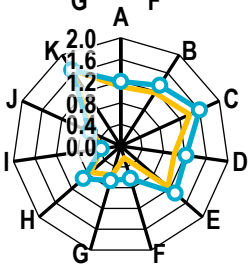
Казахстан





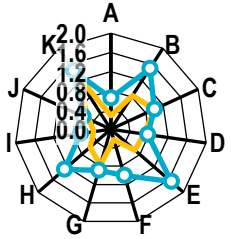
Кыргызстан





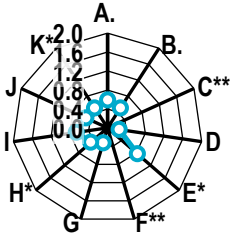
Таджикистан





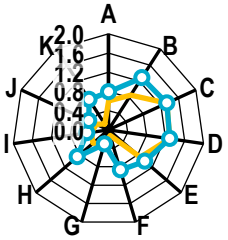
Туркменистан





Узбекистан





Улучшения

- Предварительные постановления, сборы и платежи, участие общественности
- Доступность информации, предварительные постановления
- Тарифы и сборы, вовлечение торговых сообществ, оптимизация процессов
- Первая попытка сбора данных для включения в индикатор
- Упорядочение документации, улучшение управления и беспристрастности

Рекомендации

- Расширить существующее единое окно
- Сократить расходы на обеспечение соответствия

- Консультации с торговым сообществом
- Гармонизация сотрудничества внутренних пограничных служб

- Внедрение автоматизированной системы управления рисками
- Обеспечение эффективного функционирования судебной системы

- Укрепление внутрирегионального сотрудничества с соседями

- Расширение практики приема копий документов вместо оригиналов

2017 2022

- Примечание: 2 - это максимальный балл.
- Источник: База данных TFIs ОЭСР.

Приложение 3 - Упрощение процедур торговли идет полным ходом

2023-2024 гг.

Казахстан



- Ратификация соглашения между правительством Казахстана и Китая о развитии ТМТМ, **контейнерных поездов между странами** и **международных автомобильных перевозок** (июль 2024 года),
- Между Казахстаном, Азербайджаном и Грузией было подписано трехстороннее соглашение о создании **совместной логистической компании**; ожидается, что совместный оператор начнет работу к концу 2024 года (июнь 2023 года).

Кыргызстан



- Запуск **Центра развития и продвижения экспорта** (при поддержке ПРООН, май 2024 года),
- Усилия по **внедрению "единого окна"** (поддержка ВТамО, декабрь 2023 г.).

Таджикистан



- Между пятью странами Центральной Азии и Германским агентством международного сотрудничества (GIZ) было подписано **соглашение о содействии торговле** сроком на три года (2024-2026) с общей суммой финансирования 6,5 млн евро (июнь 2024 года).

Туркменистан



- Зона свободной торговли с Узбекистаном (март 2024 г.),
- **Соглашение об упрощении процедур торговли** с GIZ (март 2024 г.).

Узбекистан



- KAZ - UZB **Tez Customs pilot** по маршруту Алтынколь-Сарыагаш в направлении Узбекистана (декабрь 2023 г.).

Приложение 4 - Транспортная инфраструктура в Центральной Азии

Последние события в области инфраструктуры в Казахстане

Жесткая инфраструктура	Источник	Цель	Текущий этап *(Мониторинг ОЭСР)*	Комментарии
Сухие порты и инфраструктура **для контейнеризации**	ОЭСР 2023	**Усиление мультимодальности и развитие контейнеризации** грузовых перевозок по коридору.	**Действует**	Казахский терминал был построен в сухом порту Сианя. Открыт 28 февраля 2024 года.
Проект объезда железнодорожного вокзала Алматы	ЕБРР 2023	Проект позволит сократить время в пути для грузов, **разгрузить станцию Алматы на 40 процентов** и обеспечить работой около 2 000 человек.	**Незавершенное строительство**	Строительство дороги началось в ноябре 2023 года.
Железнодорожный проект Дарбаза-Мактаарал	ЕБРР 2023	**Сокращение времени транзита для региональной торговли**, частичное снижение нагрузки на железнодорожный переход Сарыагаш с Узбекистаном и увеличение пропускной способности коридора в 2,5 раза.	**Незавершенное строительство**	Строительство дороги началось в ноябре 2023 года.
Двойные железнодорожные пути на критических участках, электрификация	ОЭСР 2023	Увеличение пропускной способности железной дороги на маршруте.	**Незавершенное строительство**	404 километра двойных путей, например, участок Достык-Моинты (окончание строительства ожидается в 2025 году), развитие 5 станций, внедрение автоматической блокировки на участке Бейнеу-Шалкар.

Источники: ЕБРР "**Устойчивые транспортные связи между Европой и Центральной Азией**" (2023), ОЭСР "**Реализация потенциала Среднего коридора**" (2023), ОЭСР "**Диверсификация экспорта Казахстана**" (2024), кабинетные исследования.

Приложение 4 - Транспортная инфраструктура в Центральной Азии

Последние события в области инфраструктуры в Казахстане

Жесткая инфраструктура	Источник	Цель	Текущий этап *(Мониторинг ОЭСР)*	Комментарии
Проект расширения терминала Алтынкол	ЕБРР 2023	Увеличение операционной мощности в соответствии с недавним увеличением пропускной способности шлюза Хоргос.	**Ограниченный прогресс**	-
Проект расширения железнодорожной станции Сарыагаш	ЕБРР 2023	Повышение эффективности транспортных операций между Казахстаном и Узбекистаном и снижение перегруженности ППГ.	**Ограниченный прогресс**	В пресс-релизе премьер-министра (ноябрь 2023 г.) говорится, что железная дорога Дарбаза-Мактаарал, как ожидается, снизит нагрузку на станцию Сарыагаш.

Из краткосрочных приоритетных проектов, определенных ЕБРР, на рассмотрении находится один дорожный проект

Проект дороги Шалкар-Бейнеу	ЕБРР 2023	В настоящее время нет дороги, напрямую соединяющей Кызылорду с Актау. Существующий объезд увеличивает время в пути в среднем на пять дней. Дорога Шалкар-Бейнеу завершит это недостающее звено.	**Этап технико-экономического обоснования (январь 2024 г.)**	-

Источники: ЕБРР "**Устойчивые транспортные связи между Европой и Центральной Азией**" (2023 г.), ОЭСР "**Реализация потенциала Среднего коридора**" (2023 г.), ОЭСР "**Диверсификация экспорта Казахстана**" (2024 г.).

Приложение 4 - Транспортная инфраструктура в Центральной Азии

Последние достижения в области инфраструктуры

→ В докладе ЕБРР "**Устойчивые транспортные связи между Европой и Центральной Азией**", опубликованном в июне 2023 года, выделены следующие **краткосрочные приоритеты жесткой инфраструктуры** для ЦА:

Страна	Жесткая инфраструктура	Обоснование	**Текущий этап** *(Мониторинг ОЭСР)*	Комментарии
Узбекистан	Развитие **мультимодальных логистических центров и складов класса А** в Ферганской долине (Андижан).	**Снижение затрат для грузоотправителей и повышение эффективности железных дорог** (хабы уже имеют адекватное автомобильное и железнодорожное сообщение, но не имеют логистических объектов).	**Соглашение о создании совместного предприятия, подписанное между немецкой компанией и UTY**	Были открыты различные другие логистические центры, например, **новый логистический центр в Ташкенте**. Ведется разработка и **строительство других мультимодальных логистических центров** (открытие запланировано на 2Q2025).
Таджикистан	**Расширение железнодорожной линии** в свободной экономической зоне Наманган.	Поскольку расстояние между железнодорожной линией и территорией СЭЗ "Наманган" очень мало (около 1 км), новое железнодорожное сообщение **обеспечит прямой доступ грузоотправителей к СЭЗ** и позволит избежать городских заторов.	**Ограниченный прогресс**	н/а
Таджикистан	Проект по **увеличению пропускной способности железнодорожной станции** Ок-Куприк.	Снижение **загруженности границ, увеличение пропускной способности** более чем на 30% и **повышение эффективности трансграничных операций** между Узбекистаном и Казахстаном.	**Ограниченный прогресс**	Проект был **анонсирован до публикации** (март 2023 года), прогресса нет

Источники: ЕБРР "**Устойчивые транспортные связи между Европой и Центральной Азией**" (2023 г.), кабинетное исследование.

Приложение 4 - Транспортная инфраструктура в Центральной Азии

Последние достижения в области инфраструктуры

→ В докладе ЕБРР "**Устойчивые транспортные связи между Европой и Центральной Азией**", опубликованном в июне 2023 года, выделены следующие **краткосрочные приоритеты жесткой инфраструктуры** для ЦА:

Страна	Жесткая инфраструктура	Обоснование	Текущий этап *(Мониторинг ОЭСР)*	Комментарии
Таджикистан	**OSBP** (One stop border post) **и совместный логистический центр** в Фатехабаде.	**Сокращение задержек при пересечении границы и содействие торговле** между Таджикистаном и Узбекистаном, а также транзитной торговле.	**Подписано инвестиционное соглашение**	Соглашение включает в себя строительство торгово-логистического центра и строительство 2 гидроэлектростанций (апрель 2024 года)
Кыргызская Республика	Развитие и модернизация **мультимодальных логистических центров** в Оше и Аламедине.	Для **более частых операций и увеличения пропускной способности** для контейнерных операций.	**Ограниченный прогресс**	
Кыргызская Республика	**Проект** электрификации и реконструкции **железнодорожной линии** Балыкчи-Луговая.	Для **увеличения скорости движения поездов** на данных участках.	**Оценка инвестиционных потребностей**	Была проведена оценка инвестиционных потребностей, оценочно, $300 млн, июль 2024 года
Туркменистан	Восстановление **дороги Туркменбаши - Гарабогаз**.	**Содействовать связям** между портами ТМ и КАЗ и **увеличить торговые потоки** между двумя странами.	**Незавершенное строительство**	В настоящее время также ведется строительство моста Гарабогаз (первоначально открытие дороги было запланировано на июнь 2024 года).

Источники: ЕБРР "**Устойчивые транспортные связи между Европой и Центральной Азией**" (2023 г.), кабинетное исследование.

Спасибо!

Контактная информация

Грегори Леконт
Руководитель подразделения, Центральная Азия
gregory.lecomte@oecd.org

Селест Лапорт Таламон
Экономический аналитик
celeste.laportetalamon@oecd.org

Дополнительная информация:

https://eu-cai.org
https://twitter.com/OECDEurasia
https://oecd.org/newsletters

Оценить семинар: