

Состоялась презентация проекта «Западная Европа – Западный Китай»

На прошлой неделе в Министерстве транспорта и коммуникаций Республики Казахстан состоялась презентация проекта реконструкции международного транзитного коридора «Западная Европа – Западный Китай». Презентация проходила под председательством вице-министра транспорта и коммуникаций РК Дулата Кутербекова. На нем также присутствовали сотрудники МТК РК, представители Министерства внутренних дел РК, Министерства финансов РК и Министерства индустрии и торговли РК, АО «Хоргос» приграничного центра международного сотрудничества, ТОО «Каздорпроект» и компании “Saty Invest”. Проект презентовал генеральный директор ТОО «Каздорпроект» Юрий Комов. Международный транзитный коридор **«Западная Европа – Западный Китай»** будет основным маршрутом грузоперевозок в Центрально-Азиатском регионе. Коридор обеспечит высокий уровень услуг, включающий комбинацию превосходной технической доступности коридора вместе с современной интеллектуальной системой и услугами логистических центров. Система платных дорог, планируемая на некоторых участках коридора, обеспечит качество и своевременность предоставляемых услуг. Проект будет обслуживать три главных маршрута грузоперевозок: Китай – Центральная Азия, Китай – Казахстан, Китай – Россия – Западная Европа.

В ходе разработки проекта международного транзитного коридора были проведены анализ рынка, анализ вариантов финансирования, маркетинговый, регионально-экономический и торговый анализы проекта. Маркетинговый анализ определяет три основных грузо-коридора: Китай – ЦАР, Казахстан – Китай и Казахстан – Россия. Из трех региональных грузо-коридоров, коридор Китай – ЦАР имеет самый высокий потенциал роста грузооборота. Анализ рынка показывает, что наибольшие грузопотоки ожидаются на участках Хоргос – Алматы и Алматы – Шымкент. Скорость движения по усовершенствованному коридору составляет 80 км/ч, тогда как средняя альтернативная скорость составляет 30 км/ч. Анализ вариантов финансирования основывался на критериях для обзора потенциала использования бизнес альтернатив ГЧП. Специалисты разбили участки на три части: Хоргос – Алматы, Алматы – Шымкент, Шымкент – гр.РФ, проанализировали четыре варианта закупок для каждой части (традиционные бюджетные закупки, разработка – строительство, платежи по коэффициенту готовности, платные дороги/СЭП), и выработали критерии для обзора соответствия проектов каждому варианту. Основными причинами внедрения платных автодорог являются транспортные (регулирование количества въезжающих грузовых транспортных средств; внедрение платных дорог стимулирует повышение уровня содержания дороги), макроэкономические (все виды автотранспортных средств должны платить за пользование дорогой) и финансовые выгоды (потенциальные доходы частично покроют стоимость и обеспечат финансирование реконструкции и технического обслуживания). Чтобы определить наилучший метод финансирования, была проверена применимость модели ГЧП для каждого участка. Основными критериями применимости модели ГЧП являются возможность переноса основных рисков на частный сектор, возможность использования преимуществ частного сектора в реализации сложных проектов и предоставлении дополнительных услуг, необходимость обеспечения высокого уровня обслуживания на длительную перспективу. По результатам анализа оказалось, что модель ГЧП применима на участках Хоргос – Алматы и Алматы – Шымкент. Рекомендуемая модель ГЧП сочетает метод оплаты по уровню обслуживания дороги, инвестиционные гранты и платные дороги. В свою очередь концессионер ответственен за детальное проектирование, выполнение строительства в рамках оговоренных сроков и стоимости, обеспечение технического обслуживания в рамках оговоренных сроков и стоимости, финансирование и взимание платы за пользование дорогой. Период концессии составляет 25 лет.

По результатам работы компании **ООО «Экспертный центр современных коммуникаций» “Cominfo Logistics Solutions”** по исследованию транспортно-логистических центров, рассмотрены основные факторы, определяющие локализацию транспортно-логистических центров (ТЛЦ); разработана система критериев для оценки локализации ТЛЦ и проведена оценка потенциальных мест локализации ТЛЦ; сформирована модель транспортно-логистической системы страны для обслуживания внутренних и транзитных грузопотоков на направлении международного транзитного коридора «Западная Европа – Западный Китай»; представлены примеры мастер-планов

международного и регионального ТЛЦ, которые могут стать основой для разработки мастер-планов участков, предполагаемых под строительство ТЛЦ в Республике Казахстан; **сделан обзор мирового опыта** создания и развития логистических центров, используемых моделей ГЧП, в т.ч. организационные модели ЛЦ, модели реализации инвестиций. Для эффективного использования геополитического потенциала Республики Казахстан необходимо создание современной транспортно-логистической системы, интегрированной в международную транспортно-логистическую цепь поставок, способную предложить качественные услуги добавленной стоимости. Основные этапы при формировании эффективной транспортно-логистической системы:

1. Создание современной транспортной инфраструктуры;
2. Формирование индустриально-логистических зон с учетом развития современной транспортной инфраструктуры;
3. Построение системы распределения, обеспечивающей снижение логистических издержек в себестоимости продукции и в цене товара;
4. Предоставление логистического сервиса при обслуживании грузопотоков в транспортном коридоре и прилегающих регионах.

Предложенная модель транспортно-логистической системы на направлении международного транзитного коридора «Западная Европа – Западный Китай» включает в себя:

1. четыре международных транспортно-логистических центра (на территории Алматинской области в особой экономической зоне Хоргос и г. Алматы, в г. Актобе, в Таскалинском районе Западно-Казахстанской области и в г. Шымкент Южно-Казахстанской области);
2. двенадцать региональных транспортно-логистических центров в городах и населенных пунктах Уральск, Актобе, Карабутақ, Аральск, Байконур, Кызылорда, Туркестан, Шымкент, Тараз, Шу, Алматы, Хоргос.

В ходе презентации также был рассмотрен проект обеспечения спутниковой навигации и отслеживания грузопотоков на международном транзитном коридоре «Западная Европа – Западный Китай», анализ международного опыта внедрения навигационных систем для мониторинга транспортных средств, функциональные возможности информационной телекоммуникационной сети, рекомендации по развитию системы.

Как составная часть ТЭО проекта также были озвучены вопросы нормативно-правового обеспечения, в частности, вопросы по первоочередным мерам по развитию коридора, меры по привлечению инвесторов, решение проблем национального законодательства, создание наднациональной нормативно-правовой базы.

Пресс-служба Министерства транспорта и коммуникаций РК