

КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ  
ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

**ПУТЬ К ОКЕАНУ**

*Технический доклад секретариата ЮНКТАД*



**ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ**  
Нью-Йорк и Женева, 2013 год

## **ПРИМЕЧАНИЕ**

Употребляемые обозначения и изложение материала в настоящем издании не означают выражения со стороны Секретариата Организации Объединенных Наций какого бы то ни было мнения относительно правового статуса той или иной страны, территории, города, района или их властей или относительно делимитации их границ.

UNCTAD/DTL/TLB/2012/1

@ Авторские права Организации Объединенных Наций, 2013 год  
Все права охраняются

# ПУТЬ К ОКЕАНУ

## Транзитные коридоры, обслуживающие торговлю развивающихся стран, не имеющих выхода к морю

### Резюме

Предметом настоящего доклада является ряд транзитных коридоров в Восточной Африке, обеспечивающих доступ к морским портам, через которые развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю (РСНВМ), связаны со своими заморскими торговыми партнерами.

В интересах повышения эффективности и устойчивости транзитных перевозок в докладе предлагается осуществлять деятельность по трем взаимодополняющим направлениям:

- a) создание в тех случаях, когда это необходимо и целесообразно, институционального потенциала в рамках договоренностей об управлении транспортными коридорами, включая заключение официальных соглашений;
- b) повышение надежности и предсказуемости транзитных операций на основе мер по укреплению доверия между государственными регулирующими органами и частными операторами, например с помощью таможенных систем управления рисками, которые позволяют реже проводить проверки в пути, сокращать задержки и уменьшать размеры транспортных колонн;
- c) создание и эксплуатация транспортных узлов или грузовых узловых центров с уделением особого внимания укрупнению малых грузовых потоков в интересах достижения "критической массы", необходимой для получения эффекта масштаба, увеличения отдачи от инвестиций как в инфраструктуру, так и в сферу транспортных услуг и создание в конечном итоге эффективной системы смешанных транзитных операций.

Эти меры следует рассматривать в качестве инструмента обеспечения экономически выгодной и экологически устойчивой эксплуатации транзитного коридора. Они позволят добиться "культурного сдвига", в результате которого укрепляется уверенность в своих силах грузоотправителей и перевозчиков, осуществляющих деятельность в таких условиях, когда законопослушным быть выгодно, формируются отношения доверия и привлекаются инвестиции, растут масштабы торговых операций, повышается качество и надежность транспортных услуг и создается основа для прочного сотрудничества различных партнеров на протяжении транзитных коридоров, включая порты, обслуживающие транзитные перевозки грузов, поставляемых в не имеющие выхода к морю страны и из них.

В этом контексте настоящий доклад уже на этом этапе может рассматриваться в качестве вклада в анализ достигнутого в последнее время прогресса в области транзитных перевозок для обслуживания торговли РСНВМ в рамках подготовки процесса обзора осуществления Алматинской программы действий в 2013 году.

## СОДЕРЖАНИЕ

Резюме.....	iii
I. ВВЕДЕНИЕ .....	1
II. ТРУДНОСТИ, С КОТОРЫМИ СТАЛКИВАЮТСЯ РАЗВИВАЮЩИЕСЯ СТРАНЫ, НЕ ИМЕЮЩИЕ ВЫХОДА К МОРЮ.....	2
A. Экономическое положение и динамика торговли .....	2
B. Транспортные расходы и конкурентоспособность торговли.....	5
III. ТОРГОВЫЕ КОРИДОРЫ В ВОСТОЧНОЙ АФРИКЕ .....	10
A. Развивающиеся страны Африки, не имеющие выхода к морю .....	10
B. Порт Дар-эс-Салам и Центральный транспортный коридор .....	14
1. Порт .....	14
2. Железнодорожный транспорт.....	15
3. Автотранспорт .....	17
4. Внутренние контейнерные склады и таможенная очистка .....	18
C. Порт Момбаса и Северный транспортный коридор.....	19
1. Порт .....	19
2. Железнодорожный транспорт.....	20
3. Автотранспорт .....	21
4. Внутренние контейнерные склады и таможенная очистка .....	22
D. Порт Джибути и транспортный коридор Джибути – Эфиопия.....	23
1. Порт .....	23
2. Железнодорожный транспорт.....	26
3. Автотранспорт .....	28
4. Внутренние контейнерные склады и таможенная очистка .....	28
E. Извлеченные уроки .....	29
IV. ГАРМОНИЗАЦИЯ ПРОЦЕДУР И ПРАВИЛ .....	30
A. Создание центров комплектования грузов.....	33
B. Создание функционирующих механизмов.....	33
V. РЕКОМЕНДУЕМЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЙСТВИЙ .....	35
A. Опора и сотрудничество.....	35
B. Критическая масса .....	37
C. Эксплуатационные требования и учитывающие конкретные требования договоренности .....	39

GE.13-50868 (R) 091213 101213



## ПЕРЕЧЕНЬ ТАБЛИЦ И ДИАГРАММ

### ТАБЛИЦЫ

Таблица 1.	Рассчитываемый ЮНКТАД индекс обслуживания линейным судоходством для стран Восточной Африки .....	11
Таблица 2.	Стоимостной объем экспорта в 2006–2011 годах: все страны мира, Африка и развивающиеся страны Восточной Африки, не имеющие выхода к морю (млн. долл. США) .....	12
Таблица 3.	Экспорт в процентах от валового внутреннего продукта в 2011 году (млн. долл. США) .....	12
Таблица 4.	Импорт/экспорт: документация, сроки и расходы – положение в развивающихся странах Восточной Африки, не имеющих выхода к морю, и примеры передовой практики .....	13
Таблица 5.	Порты, которые могут использовать импортеры и экспортеры Эфиопии .....	25
Таблица 6.	Характеристика пограничных пунктов по линии Северного и Центрального транспортного коридоров .....	31

### ДИАГРАММЫ

Диаграмма 1:	Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю .....	2
Диаграмма 2.	Валовой внутренний продукт на душу населения (в долл. США), 1970–2011 годы .....	3
Диаграмма 3.	Рост экспорта: все страны мира, развивающиеся страны и развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю .....	5



## I. ВВЕДЕНИЕ

В настоящем докладе рассматривается ряд транзитных транспортных коридоров, по которым осуществляется торговля РСНВМ, и изучается ряд успешно зарекомендовавших себя видов практики в области транзитной политики, устойчивости инфраструктуры и упрощения транспортных процедур, которые могут внедряться в интересах РСНВМ при использовании транзитных портов в соседних прибрежных странах. Данный доклад, подготовленный в соответствии с мандатом ЮНКТАД и с учетом просьб не имеющих выхода к морю и транзитных развивающихся государств-членов, следует также считать вкладом в процесс десятилетнего обзора Алматинской программы действий для анализа проблем транзитных перевозок и торговли.

Одна из ключевых посылок настоящего доклада состоит в том, что грузы независимо от их происхождения являются для портов ценным ресурсом. Транзитные порты не только являются воротами во внешний мир, через которые проходят пути, связывающие РСНВМ с их заморскими торговыми партнерами; эти порты также обслуживают торговлю соседних стран, не относящихся к категории не имеющих выхода к морю. Зачастую прибрежные страны не отдают себе отчет в том, что транзитные грузы могут помочь дополнительно снизить транспортные издержки в их собственной торговле. Транзитные грузы будут способствовать достижению эффекта масштаба и привлечению дополнительных транспортных операторов, порождая формирование благотворного цикла, в котором увеличение объемов торговли приводит к повышению эффективности транспортных операций со снижением транспортных издержек, в результате чего конкурентоспособность торговых операций растет. Ввиду этого не следует считать, что грузы, поставляемые в не имеющие выхода к морю страны и из них, являются конкурентами отечественных грузов, перевозимых в стране транзита.

Другой главный принцип гласит, что при всей основополагающей важности сотрудничества с прибрежными странами многое для улучшения условий оперативной деятельности, режима регулирования и институциональной среды можно сделать в отдельной стране, чтобы создать благоприятные условия для развития торговли и транспортной инфраструктуры в интересах обеспечения эффективности и экономической устойчивости. Параллельное осуществление самостоятельных, но согласованных мер в смежных областях как в не имеющих выхода к морю странах, так и в странах транзита будет способствовать общему улучшению организации транзитных перевозок по таким транспортным коридорам.

В докладе обсуждаются эти две основные проблемы, а также ряд других вопросов, которые нужно учитывать при проработке возможных мер в целях улучшения положения. В частности, речь идет о специфических трудностях, с которыми сталкивается экономика РСНВМ в плане относительно высоких транспортных издержек и которые препятствуют повышению их конкурентоспособности: небольшие объемы торговли, несбалансированность импорта и экспорта, большая протяженность сухопутного участка перевозок, недостаточно эффективная рамочная основа регулирования и неадекватность транспортных услуг и инфраструктуры, которые в комплексе выливаются в общую неопределенность и ненадежность транзитных систем.

В начале документа проводится обзор трудностей, с которыми сталкиваются РСНВМ в вопросах упрощения процедур перевозок и торговли. Затем в главе III предметом внимания становятся некоторые транзитные транспортные коридоры, обслуживающие РСНВМ Восточной Африки (т.е. Бурунди, Руанду, Уганду и

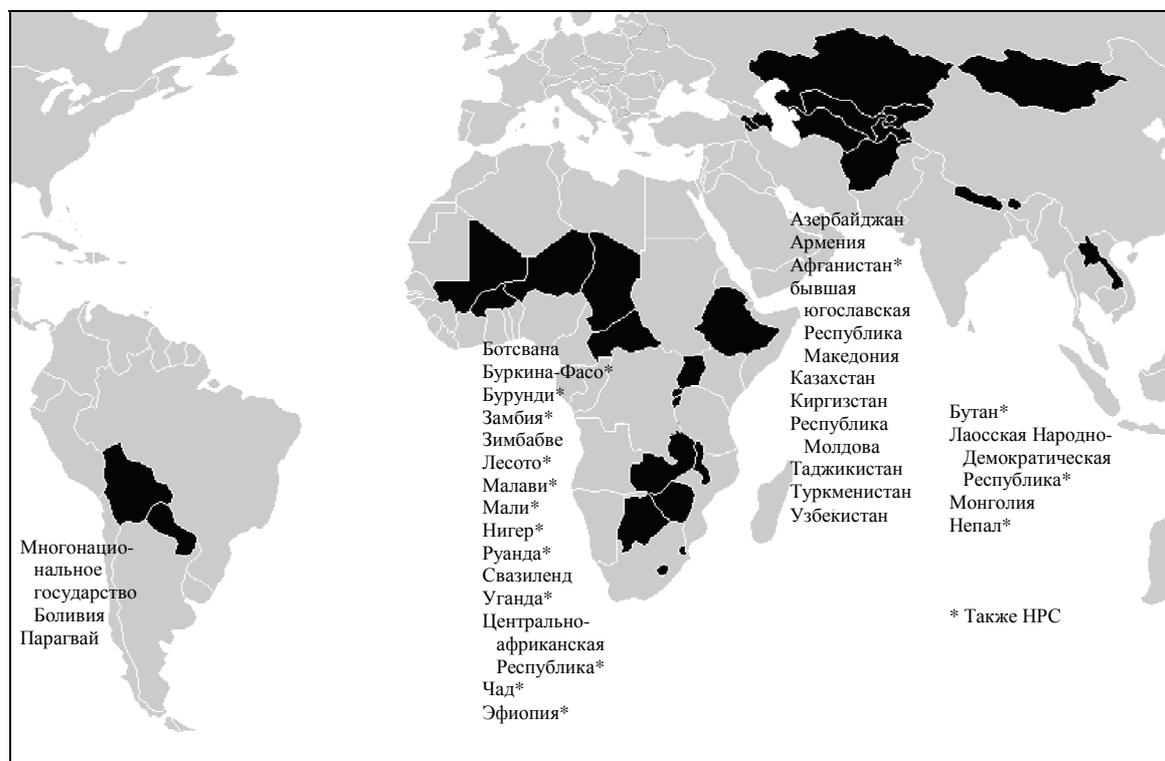
Эфиопию). В разделе Е главы III анализируются выводы, сделанные на основе анализа этих трех коридоров, и в заключении предлагается обратить внимание на меры, касающиеся совместного управления транзитными транспортными системами, и пути поощрения крупномасштабных операций для увеличения объемов торговых потоков и достижения критической массы, необходимой для привлечения инвестиций и повышения качества и надежности транспортных услуг. Обсуждаются также оперативные решения, призванные помочь повысить надежность и предсказуемость в качестве предпосылок создания работающего транспортного режима, с тем чтобы в конечном счете добиться "культурного сдвига" в деятельности и операторов, и осуществляющих контроль администраций, заручиться доверием грузоотправителей, снизить стоимость и сроки перевозки и издержки хранения запасов и привлечь инвестиции в целях развития транспортных узлов для консолидации мелких грузопотоков с увеличением их объемов.

## II. ТРУДНОСТИ, С КОТОРЫМИ СТАЛКИВАЮТСЯ РАЗВИВАЮЩИЕСЯ СТРАНЫ, НЕ ИМЕЮЩИЕ ВЫХОДА К МОРЮ

### A. Экономическое положение и динамика торговли

В мире насчитывается 44 страны, не имеющие выхода к морю, из которых 31 отнесена к числу РСНВМ: 15 – в Африке, 10 – в Азии, 2 – в Латинской Америке и 4 – в Центральной и Восточной Европе (диаграмма 1). Шестнадцать из этих стран, не имеющих выхода к морю, входят также в категорию наименее развитых стран (НРС)<sup>1</sup>.

Диаграмма 1: Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю<sup>a</sup>



Источник: ЮНКТАД.

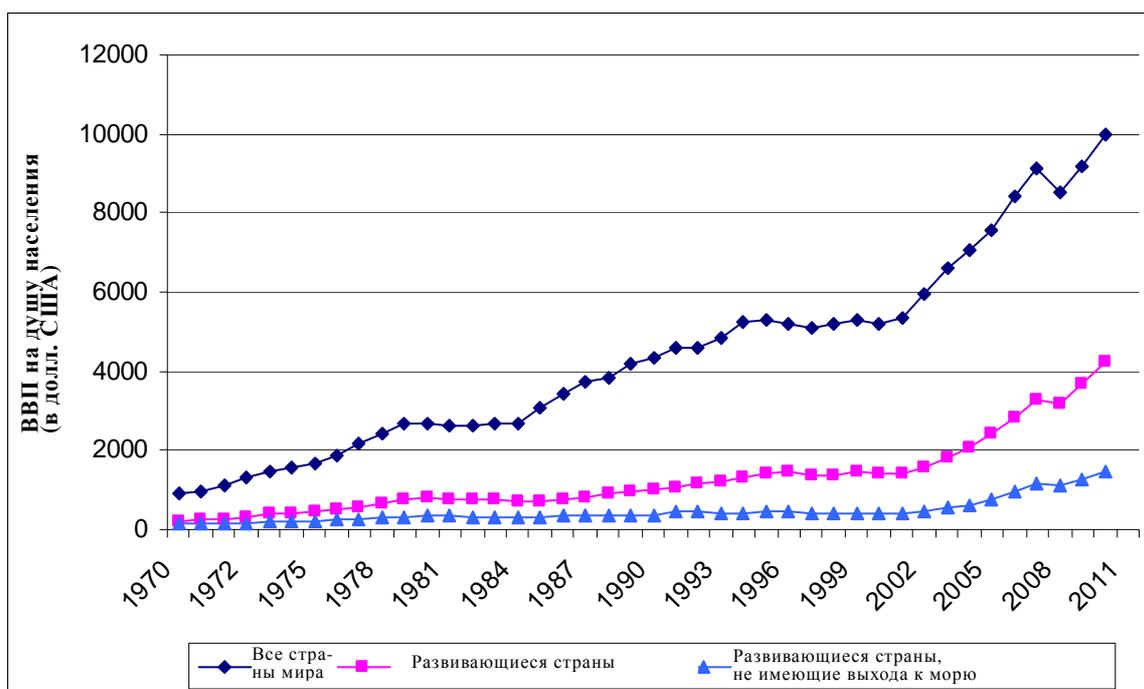
<sup>a</sup> Не включая Республику Южный Судан.

<sup>1</sup> В эти цифры не включена Республика Южный Судан.

Среднедушевой показатель валового внутреннего продукта (ВВП) в этих 31 РСНВМ примерно на 43% ниже, чем в соседствующих с ними прибрежных странах<sup>2</sup>. В них ниже и темпы роста ВВП на душу населения, и в целом считается, что у них меньше возможностей конкурировать с другими странами. Например, в 90-х годах прошлого века в РСНВМ ВВП на душу населения в среднем снизился на 0,9%, в то время как в соседних прибрежных развивающихся странах был зафиксирован положительный рост на 1,3%. На диаграмме 2 проиллюстрированы эти различия в динамике на протяжении более продолжительного периода путем сопоставления показателей ВВП на душу населения во всех странах мира и в развивающихся странах и РСНВМ.

В некоторых развивающихся странах на динамике ВВП положительно сказалось появление крупных экспортных рынков в рамках процесса глобализации производства и торговли, однако РСНВМ отстают от прибрежных развивающихся стран. В 2010 году в процентах от ВВП экспорт составлял в развивающихся странах 31%, а в среднем по всем странам мира – 23%. В случае РСНВМ соответствующий показатель равнялся 26%.

**Диаграмма 2. Валовой внутренний продукт на душу населения (в долл. США), 1970–2011 годы**



Источник: ЮНКТАД.

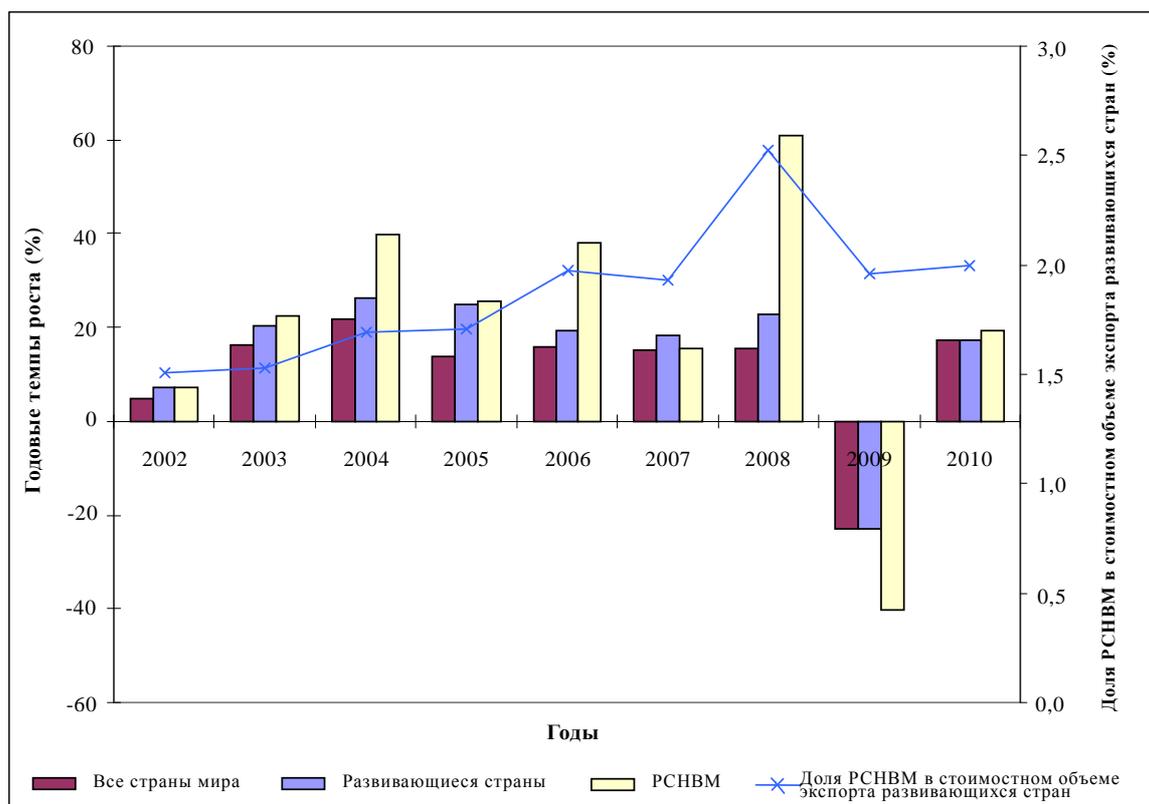
<sup>2</sup> Chowdhury A and Erdenebileg S (2006). *Geography Against Development: A Case for Landlocked Developing Countries*. United Nations Office of the High Representative for the Least Developed Countries, Landlocked Developing Countries and Small Island Developing States. United Nations publication. Sales No. E.05.II.A.5. New York.

Анализ динамики экспорта (диаграмма 3) показывает, что до 2008 года темпы роста экспорта в РСНВМ были выше, чем в среднем по всем странам мира и по развивающимся странам, и что доля экспорта из развивающихся стран медленно возрастает, но при этом глобальный экономический кризис сильнее ударил по РСНВМ.

Экономика РСНВМ особенно уязвима к воздействию глобальных экономических шоковых потрясений, поскольку ассортимент выпускаемой ими продукции недостаточно разнообразен и нередко сводится лишь к одному или двум главным сырьевым товарам, также зачастую невелико и число их торговых партнеров. За период 2000–2010 годов коэффициент концентрации экспорта – он служит показателем числа как выпускаемых продуктов, так и торговых партнеров, причем чем выше его значение, тем уже ассортимент продукции и меньше торговых партнеров, – в случае РСНВМ удвоился, увеличившись с 0,174 до 0,375. В противоположность этому в случае развивающихся стран эти показатели оставались на неизменном уровне, составив соответственно 0,129 и 0,123, а для крупных экспортеров нефти и газа данный коэффициент снизился с 0,690 до 0,646. Отсутствие диверсификации экспорта и ограниченное число торговых партнеров повышают зависимость этих стран и уязвимость к воздействию резких экономических шоковых потрясений в странах-партнерах. Кроме того, как правило, экономика РСНВМ невелика, и зачастую эти страны обременены высоким долгом. Во многих случаях долговое бремя обусловлено осуществлением крупных инвестиций в инфраструктуру, призванных расширить доступ к глобальному рынку и обеспечить связи с ним. Зачастую такие инвестиции еще не генерируют достаточных поступлений и не обеспечивают хорошей доходности.

В настоящее время многие страны, не имеющие выхода к морю, чаще торгуют со своими соседями, чем с более отдаленными партнерами. Это может объясняться позитивными причинами, такими как исторически сложившиеся торговые связи и наличие налаженных коммерческих каналов, общая культурная среда и сходные административные процедуры, взаимодополняемость экономики этих стран, короткие расстояния, а также использование изготовителями в соседних странах ресурсов из РСНВМ при производстве своей экспортной продукции. В отличие от этого прибрежные страны, как правило, шире торгуют с отдаленными партнерами. Например, во внешней торговле Парагвая высок удельный вес товарооборота с партнерами по Южноамериканскому общему рынку (Меркосур), а в торговле Бразилии значительна доля торговли с Европой и Северной Америкой. Главным торговым партнером Непала является Индия, которая в свою очередь экспортирует свою продукцию на заокеанские рынки. Однако так обстоит дело не во всех регионах. Многие не имеющие выхода к морю и прибрежные страны Африки поставляют, главным образом, сырье за границу для предприятий обрабатывающей промышленности, расположенных за пределами Африканского континента.

**Диаграмма 3. Рост экспорта: все страны мира, развивающиеся страны и развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю**



Источник: ЮНКТАД.

## **В. Транспортные расходы и конкурентоспособность торговли**

Транспортные издержки относятся к числу барьеров, в силу которых уменьшаются объемы торговли. Чем дороже перевозка, тем сильнее она ограничивает торговлю и влияет на нее так же, как тарифы<sup>3</sup>. Эмпирические исследования показывают, что возрастающие транспортные издержки сокращают торговлю или тормозят ее. Материалы других исследований подтверждают решающее значение факторов транспортных издержек и наличие транспортных связей для обеспечения конкурентоспособности торговли. Высокие транспортные издержки ограничивают возможности РСНВМ эффективно конкурировать на глобальных рынках. Вследствие этого они меньше торгуют и все больше отодвигаются на периферию мировой экономики в результате самовоспроизводящегося контрпродуктивного цикла, препятствующего дальнейшему экономическому развитию.

Для учета торговых потерь, связанных с отсутствием выхода к морю, выполнен ряд оценок на основе целого ряда методологий с использованием косвенных данных. Хотя о точности количественного выражения некоторых выводов можно спорить, порядок величины показателей, приводимых во многих исследованиях, свидетельствует о наличии явной тенденции к тому, что в случае РСНВМ транспортные издержки гораздо выше в сравнении с их прибрежными соседями. В одном из исследований приводятся данные о том, что в случае РСНВМ

<sup>3</sup> De P and Rout B (2008). *Transportation Cost and Trade Competitiveness: Empirical Evidence from India*. Research and Information Systems for Developing Countries. New Delhi.

транспортные издержки в среднем составляют 77% от стоимостного объема экспорта<sup>4</sup>. В частности, неудовлетворительностью дорожной инфраструктуры обусловлено 40% транспортных издержек в прибрежных странах и 60% в странах, не имеющих выхода к морю<sup>5</sup>. Подсчитано, что каждый день задержки на границе эквивалентен увеличению протяженности перевозки на 85 км<sup>6</sup>. Так, например, общая стоимость издержек пересечения границ в Африке сопоставима со стоимостью перевозки на 11 000 км морским транспортом, или 1 600 км внутренним транспортом (в то время как пересечение границы в Западной Европе эквивалентно перевозке груза внутренним транспортом лишь на 160 км)<sup>7</sup>.

Также показано, что повышение эффективности обработки грузов и судов в портах вдвое как на импортном, так и экспортном участках маршрута морской перевозки может влиять на величину стоимости международной морской перевозки грузов так же, как сокращение расстояния между портами в два раза. Это крайне важно, поскольку в отличие от расстояний на эффективность работы портов можно повлиять действиями директивных органов и тех, кто планирует транспортные перевозки<sup>8</sup>. Согласно оценкам, приведенным в другом исследовании, увеличение сроков доставки грузов на 10% сопоставимо с сокращением объемов экспорта на 5%<sup>9</sup>. Утверждают также, что при всем значении тарифных барьеров ограничения на 70% фактически вызваны нетарифными барьерами<sup>10</sup>. Авторы еще одного исследования высказывают мысль о том, что на 25% задержки в перевозках по транспортным коридорам обусловлены плохой инфраструктурой, а на 75% – неудовлетворительными результатами работы по упрощению процедур торговли<sup>11</sup>.

Исследование, проводившееся в 2001 году, показало, что в 13 из 15 африканских стран, не имеющих выхода к морю, транспортные расходы в процентах от стоимостного объема импорта превышают уровень 10%, в то время как в промышленно развитых странах они в среднем составляют 4,7%<sup>12</sup>. Имеются также оценки, согласно которым при сокращении сроков транзита на один день увеличение экспорта может составить до 7%<sup>13</sup>. В случае торговых партнеров при увеличении экспорта на 10% транспортные издержки ниже на 0,8%<sup>14</sup>.

---

<sup>4</sup> Infrastructure Consortium for Africa (2007). *Annual Report 2007*.

<sup>5</sup> African Trade Policy Centre (2010). *Infrastructure and Intra-African Trade*, No.14. September.

<sup>6</sup> Djankov S, Freud C and Pham CC (2005). *Trading on time*. Research paper 3909. World Bank. Washington DC.

<sup>7</sup> Arvis J-F (2005). *Transit and the special case of landlocked countries*. B: Wulf L and Sokol J (eds.) *Customs Modernization Handbook*. World Bank, Washington DC.

<sup>8</sup> Wilmsmeier G, Hoffmann J and Sanchez RJ (2006). *The impact of port characteristics on international maritime transport costs*. B: Cullinane K and Talley W, eds., *Port Economics – Research in Transportation Economics Volume 16*. Elsevier. ISBN 0-7623-1198-3. Oxford.

<sup>9</sup> Carter R (2010). *Presentation to the Forum on WTO, Trade Facilitation and the Private Sector in Developing Countries*. UNCTAD and the World Trade Organization. Geneva. 15 February.

<sup>10</sup> Portugal-Perez A and Wilson JS (2008). *Lowering trade costs for development in Africa: a summary overview*. Working paper. World Bank. Washington DC.

<sup>11</sup> Djankov et al (см. сноску 6).

<sup>12</sup> Stone JI (2001). *Infrastructure development in landlocked and transit developing countries: foreign aid, private investment and the transport cost burden of landlocked developing countries*. UNCTAD/LDC/112. Geneva.

<sup>13</sup> Freund C and Rocha N (2009). *What is holding back African exports?* Vox. 11 December 2009. Имеется в Интернете по адресу <http://www.voxeu.org/index.php?q=node/4358> (сайт посещался 15 марта 2013 года).

<sup>14</sup> Kleinerta J and Spies J (2011). *Endogenous transport costs in international trade*. Institut für Angewandte Wirtschaftsforschung e.V. Discussion Papers No.74. Tübingen. July.

Из-за небольших размеров экспорта РСНВМ оказываются в невыгодном положении в силу ряда причин. Нередко из-за небольших объемов товарооборота неоправданны значительные вложения, требующиеся для улучшения инфраструктуры транспортных кредиторов. Годовой объем контейнерных грузов, импортируемых Руандой и Бурунди, можно перевезти одним крупным судном-контейнеровозом. Через некоторые пограничные пункты в день в среднем в каждом направлении может проходить всего 20 грузовиков (как, например, в случае пропускного пункта Мутукула на границе между Объединенной Республикой Танзания и Угандой)<sup>15</sup>.

Для выхода на крупные объемы грузов и достижения эффекта масштаба при перевозках по главным транспортным коридорам необходимо консолидировать и укрупнять грузопотоки, однако без гарантированного спроса нелегко привлечь частные инвестиции. Компаниям с низкими объемами грузов не удастся добиться экономии от масштабов деятельности. В результате, как правило, в странах с небольшим объемом перевозок транспортные расходы выше из-за порожних рейсов или неполной загрузки грузовиков, а также из-за того, что по-прежнему не удается использовать преимущества других видов транспорта, например внутреннего водного или железнодорожного транспорта<sup>16</sup>.

Одним из факторов более высоких транспортных расходов является и несбалансированность торговли. РСНВМ нередко импортируют больше, чем экспортируют. Импортные закупки, как правило, осуществляются по необходимости, поскольку на местном рынке не представляется возможным приобрести товары в необходимом количестве, нужного качества и по соответствующим ценам. Динамика же экспорта (зачастую – сырья) неизменно определяется конкурентными факторами производства и торговли, включая такие, как качество продукции, соблюдение стандартов и цена доставки на рынки назначения. С точки зрения грузопотоков такая разница в торговых факторах означает, что для малых РСНВМ в случае импорта эластичность по ценам ниже, чем в случае экспорта, что способствует стабильности поступающих потоков или их неуклонному увеличению в отличие от сильных колебаний и снижения объемов экспорта. Кроме того, различия в характере перевозимых товаров – импортные товары в значительной мере перевозятся в контейнерах, а для транспортировки экспортной продукции нередко нужны открытые грузовики или вагоны – существенно снижают эффективность транспортных перевозок из-за возможного возврата порожняком.

---

<sup>15</sup> Nathan Associates Inc. (2011). Corridor diagnostic study of the Northern and Central Corridors of East Africa. Action plan. Volume 1. Main report. Report prepared for the Common Market for Eastern and Southern Africa, the East African Community and the Southern African Development Community, with funding from the United States Agency for International Development. Submitted by Nathan Associates Inc., Arlington, Virginia. 15 April. Имеется в Интернете по адресу <http://www.eastafricancorridors.org/updates/actionplan/CDS%20Action%20Plan%20Volume%201%20Main%20Report%20FINAL.pdf> (сайт посещался 15 апреля 2013 года).

<sup>16</sup> Перевозки по внутренним водным путям во многом схожи с железнодорожными перевозками (например, с точки зрения низких транспортных издержек и гораздо более высокой удельной экологической эффективности). Несмотря на такие преимущества, этот вариант используется в недостаточной степени из-за отсутствия необходимой инфраструктуры в портах и в силу стоимости ее содержания и осуществления защитных мероприятий, призванных гарантировать безопасные и эффективные условия навигации. В числе обычно встречающихся препятствий для развития внутреннего водного транспорта можно назвать сезонность стока, из-за чего трудно обеспечить навигацию в течение всего года, образование наносов и неудовлетворительное навигационное оборудование. В результате во многих случаях вариант организации перевозок по внутренним водным путям для РСНВМ нереален. Заметными исключениями являются Парагвай и Лаосская Народно-Демократическая Республика, активно использующие внутренние водные пути.

Из-за несбалансированности торговли экспортные фрахтовые ставки могут составлять половину от импортных. В результате расходы по возврату пустых контейнеров в пункт отправления нередко относятся на счет импортера. В случае использования контейнера для экспорта грузов дополнительный доход обычно рассматривается как прибыль. Поэтому, например, транспортировка одного контейнера из Гомы (Демократическая Республика Конго) в Момбасу (Кения) обойдется грузоотправителю в 2 000 долл. США в случае экспорта товаров и 4 000 долл. США в случае импорта<sup>17</sup>. В идеальной ситуации сбалансированной торговли и импортер, и экспортер платили бы 2 000 долларов. Хотя на первый взгляд это должно способствовать развитию экспортного грузооборота благодаря предложению незадействованной провозной способности и более низких фрахтовых ставок для перевозки товаров до транзитного морского порта, столь высокие транспортные издержки при импорте на деле, в свою очередь, ограничивают объемы и увеличивают стоимость вводимых ресурсов и оборудования, используемых для производства продукции на экспорт.

Одной из главных причин высоких транспортных издержек РСНВМ являются расстояния на сухопутном отрезке пути. При перевозке импортных и экспортных товаров РСНВМ значительный отрезок маршрута перекрывается внутренним транспортом, который, как правило, дороже морского. Согласно имеющимся оценкам, при увеличении морского участка перевозки на 1 000 км предложенный транспортный тариф в размере 4 620 долл. США увеличится на 190 долл. США, в то время как увеличение перевозки внутренним транспортом на то же расстояние обернется увеличением расходов на 1 380 долл. США<sup>18</sup>. В данном примере перевозка внутренним транспортом в семь раз дороже морской. В частности, в Африке морская перевозка 40-футового контейнера из Дубая (Объединенные Арабские Эмираты) в Момбасу (Кения) обходится в 1 400–1 700 долл. США, в то время как транспортировка того же контейнера из Момбасы в Кампалу (Уганда) стоит в среднем около 3 800 долл. США, а в Кигали (Руанда) – 4 000 долл. США<sup>19</sup>. Таким образом, на участок морской перевозки от Дубая до Момбасы (70% всего маршрута) приходится лишь 30% расходов, а доля 20-процентного отрезка перевозки по суше до Кампалы составляет 67% стоимости перевозки, к чему следует прибавить последний 10-процентный участок перевозки из Кампалы до Кигали, который обойдется в 3% совокупной стоимости перевозки. Данный пример показывает, что транспортные расходы на сухопутном отрезке пути в стране транзита, Кении, непропорционально высоки по сравнению с общей стоимостью перевозки, включая гораздо более протяженный участок морской перевозки. Помимо гораздо более высокой эффективности морских перевозок по сравнению с перевозкой по железной дороге или автомобильным транспортом, еще более высокие издержки перевозки наземным транспортом в транзитных странах объясняются наличием дорожных контрольно-пропускных пунктов, заторами и неудовлетворительным состоянием инфраструктуры автомобильного и железнодорожного транспорта<sup>20</sup>.

---

<sup>17</sup> Arvis J-F, Raballand G and Marteau J-F (2007). The cost of being landlocked: logistics, costs and supply chain reliability. Policy research working paper WPS4258. World Bank. Washington DC.

<sup>18</sup> Limao N and Venables AJ (2001). Infrastructure, geographical disadvantage and transport costs. *World Bank Economic Review*. 15(3).

<sup>19</sup> Tamale E (2009). Problems facing Uganda traders. Presentation to the UNCTAD Ad Hoc Expert Meeting on Transit Ports Servicing Landlocked Developing Countries. 11 December 2009.

<sup>20</sup> Abdi H-N (2004). The influence of rural logistics and rural transport costs on farm income and poverty in Kenya: the case of Kisumu and Nyandarua districts, Kenya. Report for the World Bank. Имеется в Интернете по адресу [http://siteresources.worldbank.org/INTTTLF/Resources/Kenya\\_Rural\\_Logistics](http://siteresources.worldbank.org/INTTTLF/Resources/Kenya_Rural_Logistics) (сайт посещался 15 марта 2013 года).

В серии докладов Всемирного банка "Ведение бизнеса" за последние годы публикуется перечень, включающий свыше 180 стран, в том числе 38 РСНВИ, ранжированных по тому, насколько легко в них вести деловую деятельность, на основании 10 критериев: организация дела; получение разрешения на строительство; наем работников; регистрация собственности; получение кредита; защита инвесторов; уплата налогов; трансграничная торговля; обеспечение соблюдения договоров и прекращение деятельности. Страны, не имеющие выхода к морю, отстают от прибрежных стран по семи из этих критериев, из чего следует, что ситуацию в связи со многими стоящими перед ними трудностями можно улучшить, проводя более эффективную национальную политику.

Факторы оперативности, предсказуемости, непрерывности и гарантированной последовательности торговых операций являются предметом серьезной озабоченности как импортеров, так и экспортеров. По имеющимся оценкам, один дополнительный день задержки может оказаться эквивалентным повышению адвалорной пошлины с 0,6 до 2,3% от стоимости товаров<sup>21</sup>. Компании также могут упускать возможности из-за неудовлетворительного качества обслуживания, в частности из-за колебаний сроков поставки, порчи груза или недостаточного знания транспортных процедур экспедиторскими фирмами, транспортными операторами и/или сотрудниками таможенных служб в РСНВИ и/или в странах транзита. В Камеруне до 50% времени простоя грузов связано с низким потенциалом служб, занимающихся таможенной очисткой и транспортно-экспедиционным обслуживанием<sup>22</sup>.

Покупателям товаров приходится страховать себя от последствий недоставки товаров в срок, для чего они используют альтернативные виды транспорта, даже более дорогие, или увеличивают размеры товарно-материальных запасов. Чтобы выполнить сроки поставки, производители одежды в Бангладеш, как правило, отгружают 10% своей продукции воздушным транспортом. В случае многих РСНВИ грузополучатели нередко продают заказанные товары по их прибытии. Соответственно, импортеры полностью зависят от эффективности процесса перевозки. К тому же товары обычно оплачиваются в момент отгрузки партии из порта экспорта и, таким образом, при длительной транспортировке капитал надолго замораживается. В силу вмененных издержек альтернативного использования это означает, что в страну поступает меньше капитала и предпринимательская деятельность развивается менее активно. По оценкам, товарно-материальные запасы в развивающихся странах могут достигать годового объема ожидаемых продаж<sup>23</sup>. Деньги, вложенные в покупку товаров, можно было бы эффективнее использовать, инвестировав их в национальную экономику. По оценкам, приведенным в одном из исследований, стоимость содержания дополнительных товарно-материальных запасов в развивающихся странах составляет 2% ВВП<sup>24</sup>.

К тому же, в силу несовершенства рынка снижение издержек транспортных операторов не всегда доходит до тех, кто пользуется этими услугами. Простой в порту порой крайне непредсказуем, и данные о средних сроках могут вводить в заблуждение, в результате чего импортеры вынуждены держать товарно-материальные запасы на излишне высоком уровне. Ввиду этого высказывается мысль

---

<sup>21</sup> Hummels DL and Schaur G (2012). Time as a trade barrier. National Bureau of Economic Research working paper No. 17758. Cambridge, MA.

<sup>22</sup> Guichet Unique du Commerce Extérieur (Cameroun) (2004).

<sup>23</sup> Guasch JL and Kogan J (2001). Inventories in developing countries: levels and determinants, a red flag on competitiveness and growth. Research policy paper 2552. World Bank. Washington DC.

<sup>24</sup> Guasch and Kogan (см. сноску 23).

о том, что для грузоотправителя полезнее не показатель средних сроков простоя, а значение 95-го или 99-го перцентиля, т.е. цифр, показывающих реальные сроки, на которые можно ориентироваться, исключив случаи, выпадающие из графика нормального распределения. Важнее всего не средний срок, а надежность<sup>25</sup>. Для обеспечения соблюдения определенных стандартов обработки требуются системные сдвиги. Небольшое повышение эффективности позволит понизить средний показатель, но не станет для грузоотправителей гарантией предсказуемости максимального срока доставки, на основании чего они могли бы взвешенно оценивать свои потребности в запасах.

Рассчитываемый Всемирным банком индекс эффективности логистики (ИЭЛ) показывает рейтинг стран по критериям сроков, стоимости и надежности систем импортных и экспортных поставок, качества инфраструктуры, работы ключевых служб и понятности процедур таможенной очистки. Полученные результаты показывают, что у стран, не имеющих выхода к морю, как при импорте, так и при экспорте показатели сроков и стоимости выше, чем у их прибрежных соседей. Кроме того, в беднейших районах мира эта разница возрастает. Например, в Европе для прибрежных стран ИЭЛ равен 3,68, а для не имеющих выхода к морю стран – 3,58, в то время как в Африке эти значения составляют соответственно 2,46 и 2,39<sup>26</sup>.

В некоторых африканских портах обслуживание почти в десять раз дороже, чем в портах развитых стран. В порту Момбаса простой одного контейнера обходится в 40 долл. США в день. При выдаче товаров со складов в порту взимается по 200 долл. США за один контейнер. Судходные линии, как правило, требуют уплаты депозита в размере 1 000–2 000 долл. США, который теряется, если грузы не получены в оговоренные сроки, и к тому же взимается дополнительная плата за возврат контейнеров из РСНВМ порожняком<sup>27</sup>.

Анализ транзитных накладных расходов Того и Буркина-Фасо показал, что сборы транспортно-экспедиторских компаний составляют 15% общих издержек, а в других африканских странах их доля может достигать 30%. Данные расходы обусловлены сложностью операций, высокой стоимостью мер вмешательства и необходимостью таможенной очистки при пересечении нескольких границ. Таким образом, крайне важно упростить эти процедуры в интересах снижения стоимости таких услуг.

### **III. ТОРГОВЫЕ КОРИДОРЫ В ВОСТОЧНОЙ АФРИКЕ**

#### **A. Развивающиеся страны Африки, не имеющие выхода к морю**

На Африканском континенте насчитывается 54 страны, 16 из которых не имеют выхода к морю: Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Замбия, Зимбабве, Лесото, Малави, Мали, Нигер, Руанда, Свазиленд, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Эфиопия и Южный Судан<sup>28</sup>. РСНВМ в Африке сталкиваются с дополнительными проблемами, которые не возникают в других частях света. Большинство из 16 РСНВМ Африки фигурируют также в перечне наименее развитых

<sup>25</sup> Arvis et al (см. сноску 17).

<sup>26</sup> World Bank (2010). Connecting to Compete; Trade Logistics in the Global Economy 2010. World Bank, Washington DC.

<sup>27</sup> Tamale (см. сноску 19).

<sup>28</sup> Южный Судан стал 49-й страной в существующем в Организации Объединенных Наций официальном перечне НРС и также относится к числу РСНВМ.

стран мира, и нередко качество транспортной инфраструктуры их прибрежных соседей ниже, поскольку они также являются развивающимися странами.

Африканским РСНВМ нужно развивать свои экспортные рынки, однако они сталкиваются с множеством препятствий. Помимо транспортных издержек, высок удельный вес логистических расходов, что объясняется такими проблемами, как возможности обслуживания судоходными линиями и качество деловой среды, причем в обоих случаях в РСНВМ ситуация, как правило, хуже. В таблице 1 показаны значения индекса обслуживания линейным судоходством, опубликованного ЮНКТАД в 2012 году. Джибути, которая занимает стратегически важное положение на основных маршрутах морских перевозок и в которой осуществляет инвестиции глобальный оператор терминалов "Ди-Пи уорлд", безусловно, имеет самый высокий рейтинг среди стран Восточной Африки. Из-за конфликтов и политической нестабильности рейтинг Сомали и Эритреи очень низок. И в Кении, и в Объединенной Республике Танзания имеются крупные порты, однако из-за ограниченного потенциала они перегружены и суда подолгу ждут своей очереди. Порты Момбаса и Дар-эс-Салам работают с большим превышением проектной мощности. Согласно имеющимся прогнозам, грузопотоки через Северный и Центральный транспортные коридоры ежегодно будут увеличиваться на 11% в период до 2015 года и затем на 7% в год, что создаст дополнительную нагрузку на существующую инфраструктуру<sup>29</sup>.

**Таблица 1. Рассчитываемый ЮНКТАД индекс обслуживания линейным судоходством для стран Восточной Африки**

<i>Страна</i>	<i>Рейтинг 2012 года</i>
Джибути	67
Кения	86
Объединенная Республика Танзания	87
Сомали	132
Эритрея	136

*Источник:* UNCTADstat.

Кроме того, африканские РСНВМ, как правило, меньше торгуют со своими соседями, в результате чего транзитные проблемы затрагивают более высокую долю их товарооборота, к тому же стоимость их экспортной продукции ниже, в результате чего доля транспортных расходов в общей стоимости выше. Несмотря на осуществленные в Африке крупные инвестиционные проекты (в частности, за период 1970–2007 годов Всемирный банк вложил в проекты развития транспортной инфраструктуры 14 млрд. долл. США), в процентах от стоимости импортируемых товаров транспортные издержки по-прежнему являются одними из самых высоких в мире<sup>30</sup>. Говоря об использовании торговых коридоров в рамках упрощения процедур импорта и экспорта РСНВМ, в настоящем разделе целесообразно рассмотреть пример Бурунди, Руанды, Уганды и Эфиопии.

В таблице 2 приводятся данные о стоимостном объеме экспорта всех стран мира, Африки, Бурунди, Руанды, Уганды и Эфиопии в период 2006–2011 годов. Хотя темпы роста экспорта африканских стран на протяжении пяти лет с 2006 года более чем

<sup>29</sup> Nathan Associates Inc. (см. сноску 15).

<sup>30</sup> ЮНКТАД (2011 год). Вызовы и возможные варианты политики в области упрощения процедур перевозок и торговли. TD/B/C.I/МЕМ.1/11. Женева. 28 сентября.

вдвое превышали темпы роста общемирового экспорта, доля этих стран в мировом экспорте возросла лишь незначительно (с 3,08% до 3,24%). Стоимость экспорта из всех четырех РСНВМ Восточной Африки возрастала довольно быстро. Однако с учетом очень низкого стартового уровня высокие темпы прироста привели лишь к некоторому увеличению совокупного стоимостного объема.

**Таблица 2. Стоимостной объем экспорта в 2006–2011 годах: все страны мира, Африка и развивающиеся страны Восточной Африки, не имеющие выхода к морю (млн. долл. США)**

Экспортер	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год
Все страны мира	12 134 707	14 015 751	16 137 233	12 518 117	15 257 877	18 211 356
Африка <sup>а</sup>	373 284	438 914	561 559	394 888	508 201	590 766
Эфиопия	1 043	1,277	1 602	1 618	2 330	2 615
Уганда	1 188	2 000	2 712	2 995	3 107	2 409
Бурунди	58	62	54	62	100	122
Руанда	147	177	268	193	297	417

Источник: UNCTADstat.

<sup>а</sup> Развивающиеся страны Африки.

Хотя по стоимостным показателям Африка в целом является чистым экспортером (главным образом из-за нефтепродуктов), все четыре страны, включенные в выборку в настоящем исследовании, являются довольно крупными чистыми импортерами. По стоимости импорт Эфиопии почти в четыре раза превышает ее экспорт, а в случае остальных стран соответственно больше в три раза (Уганда и Бурунди) и в пять раз (Руанда). В таблице 3 экспорт показан в процентах от ВВП. Показатели склонности к экспорту четырех рассматриваемых в настоящем документе РСНВМ гораздо ниже средних уровней по всем странам мира, африканским странам и РСНВМ.

**Таблица 3. Экспорт в процентах от валового внутреннего продукта в 2011 году (млн. долл. США)**

Страна	Стоимость экспорта	ВВП	Экспорт в процентах от ВВП
Все страны мира	18 211 356	69 711 938	26,12
РСНВМ	221 326	616 375	35,91
Африка <sup>а</sup>	590 766	1 874 224	31,52
Эфиопия	2 615	30 649	8,53
Уганда	2 409	17 457	13,8
Бурунди	122	1 721	7,09
Руанда	417	6 412	6,50

Источник: UNCTADstat.

<sup>а</sup> Развивающиеся страны Африки.

В рейтинге 180 стран, который приведен в докладе Всемирного банка "Ведение бизнеса" (см. П.В), не имеющие выхода к морю страны Восточной Африки занимают низкие позиции: Уганда – 111-е место, Эфиопия – 116-е, Руанда – 139-е и Бурунди – 177-е<sup>31</sup>. Анализируя конкретно участок пограничного транзита, можно сравнить положение в четырех восточноафриканских РСНВМ с передовой практикой в других регионах (см. таблицу 4).

**Таблица 4. Импорт/экспорт: документация, сроки и расходы – положение в развивающихся странах Восточной Африки, не имеющих выхода к морю, и примеры передовой практики**

Страна	Количество требуемых для экспорта документов	Сроки осуществления экспортных поставок (количество дней)	Расходы на осуществление экспорта (в долл. США за один контейнер)	Количество документов, требующихся для осуществления импорта	Сроки осуществления импортных поставок (количество дней)	Расходы на осуществление импорта (в долл. США за один контейнер)
Дания	4	5	744	3	5	744
Франция	2	9	1 078	2	11	1 248
Малайзия	7	18	450	7	14	450
Сингапур	4	5	456	4	4	439
Эфиопия	8	44	1 890	8	45	2 993
Уганда	6	37	2 780	8	34	2 940
Руанда	8	35	3 275	8	34	4 990
Бурунди	9	47	2 747	10	71	3 705

Источник: World Bank, *Doing Business 2011*.

Аналогичным образом по публикуемому Всемирным банком индексу эффективности логистики (см. П.В), при составлении которого учитываются сроки, издержки и надежность систем импортных и экспортных поставок, качество инфраструктуры, эффективность работы основных служб и сложность процедур таможенной очистки, в числе более 150 стран Уганда занимала 66-е место, Эфиопия – 123-е и Руанда – 151-е. Бурунди включена не была из-за недостаточного количества полученных ответов<sup>32</sup>.

В качестве серьезных проблем в некоторых районах Африки обозначены практика извлечения ренты транспортными операторами (например, в случае заключения картельных соглашений между автоперевозчиками) и регулируемый доступ к рынкам (например, системы квот для национальных автотранспортных компаний). Например, в Руанде учреждение, являвшееся монополистом в секторе складских операций, взимало сбор в размере 4% от стоимости товаров (3% шли в государственный бюджет), при этом сроки таможенной очистки увеличивались на 3–5 дней<sup>33</sup>. Издержки, вызванные неофициальными остановками при транспортировке грузов по Северному коридору от порта Момбаса в Кении в Уганду, Руанду и

<sup>31</sup> World Bank/International Finance Corporation (2009). *Doing Business in Landlocked Economies 2009*. International Bank for Reconstruction and Development/World Bank/International Finance Corporation. Washington DC. Имеется в Интернете по адресу <http://www.doingbusiness.org/~media/FDCKM/Doing%20Business/Documents/Special-Reports/DB09-Landlocked.pdf> (сайт посещался 8 апреля 2013 года).

<sup>32</sup> World Bank (2010). *Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy – 2010*. World Bank. Washington DC.

<sup>33</sup> Arvis et al (см. сноску 17).

Бурунди, оцениваются на уровне 900 долл. США в расчете на один двадцатифутовый контейнер (ДФЭ) и 50–100 долл. США в расчете на один грузовик в случае доставки грузов по Центральному коридору из порта Дар-эс-Салам в Бурунди, Руанду и Уганду<sup>34</sup>. В одном из исследований, где проводилось сопоставление уровней коррупции по регионам, в числе стран с самым высоким уровнем неофициальных поборов (2,72% от стоимости продаж) были названы Северная Африка и Ближний Восток, а также страны Африки к югу от Сахары (1,78%)<sup>35</sup>. На маршруте от Лагоса от Абиджана протяженностью 992 км установлено 69 официальных контрольно-пропускных пунктов, а при доставке грузов от порта Момбаса в Кении до границы Уганды на участке длиной в 992 км нужно пройти 27 полицейских блокпостов<sup>36</sup>. Во многих случаях доверие между государственным и частным секторами укрепляется за счет все большего ужесточения контроля безопасности, в результате чего возникающие расходы оформляются официально, но в ряде случаев и возрастают задержки.

## **В. Порт Дар-эс-Салам и Центральный транспортный коридор**

### **1. Порт**

Из небольшого рыбацкого поселка и рынка порт Дар-эс-Салам превратился в главный порт Объединенной Республики Танзания. Хотя в стране есть и другие порты, например Танга на севере страны, недалеко от границы с Кенией, и на озере Виктория на Западе, около 95% внешнеторговых грузов Объединенной Республики Танзания проходят через Дар-эс-Салам. К тому же он является главным транзитным портом для Бурунди и Руанды, а также приемлемым альтернативным вариантом для не имеющих выхода к морю Уганды, Малави, Замбии и восточных районов Демократической Республики Конго. Концессию на эксплуатацию контейнерного терминала порта имеет Танзанийская компания международных контейнерных перевозок, контрольный пакет акций которой принадлежит глобальному оператору терминалов "Хатчисон порт холдингс".

В 2011 году в порту было обработано свыше 9 млн. т грузов, при этом контейнерооборот составил 432 859 ДФЭ. Главными статьями импорта являются транспортные средства, цемент, удобрения, хлопок, чугун и сталь, продовольствие, оборудование и нефть, а в экспорте преобладают сизаль, чай, хлопок, масличные семена, жмых, древесина, орехи кешью, табак, медь и кофе.

Импортные грузы составляют в совокупном грузообороте порта Дар-эс-Салам 82%. Около 40% грузооборота приходится на наливные грузы, 31% – на контейнерные грузы, 19% – на балкерные грузы и 10% – на генеральные грузы. Примерно 85% экспортных грузов перевозится в контейнерах, при этом 40% от общего грузопотока составляют транзитные перевозки грузов для других стран,

---

<sup>34</sup> Nathan Associates Inc. (см. ссылку 15).

<sup>35</sup> Lyakurwa WM (2007). The business of exporting: transaction costs facing suppliers in sub-Saharan Africa. Paper presented at the African Economic Research Consortium Collaborative Research Workshop on Export Supply Response Constraints in Sub-Saharan Africa. Dar es Salaam, United Republic of Tanzania, 23–24 April 2007. Имеется в Интернете по адресу [http://www.aercafrica.org/documents/export\\_supply\\_working\\_papers/Lyakurwa18DB3.pdf](http://www.aercafrica.org/documents/export_supply_working_papers/Lyakurwa18DB3.pdf) (сайт посещался 15 марта 2013 года).

<sup>36</sup> Ancharaz V, Kandiero T and Mlambo K (2010). The first Africa region review for EAC/COMESA. Working paper 109. African Development Bank Group. Tunis. Имеется в Интернете по адресу <http://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/WORKING%20109%20PDF%20d%2022.pdf> (сайт посещался 18 марта 2013 года).

которые осуществляются по двум транспортным коридорам. Через ведущий на запад Центральный коридор проходит 36% транзитных грузов, а 64% – через Дар-эс-Саламский коридор, ведущий на юг, в направлении Замбии. Кстати говоря, Замбия преобладает в проходящих через порт потоках транзитных грузов (44%), затем следуют Демократическая Республика Конго (20%), Бурунди (11%), Руанда (9%), Малави (4%) и Уганда (1%).

Одной из главных проблем, с которыми сталкивается порт Дар-эс-Салам в последнее время, является его перегруженность, показателем которой, в частности, является высокий уровень использования причалов. В 2001 году средний показатель использования причалов в контейнерном терминале порта составлял 43,5%, а в 2008 году он возрос вдвое, достигнув 87,3%. В терминале по обработке генеральных грузов показатель использования причалов повысился за тот же период с 33,4% до 47,2%. В 2011 году средние показатели использования причалов составляли 83% в контейнерном терминале и 43,3% в терминале по обработке генеральных грузов.

Проведенное Управлением портов Танзании исследование по вопросу о простое контейнеров при осуществлении перевозок импортных грузов показало, что в 2001 году отечественные грузы находились в порту в среднем 26,6 дня против 8 дней в 2011 году<sup>37</sup>. При благоприятной динамике в сегменте отечественных грузов положение в случае грузов, предназначенных для соседних стран, не имеющих выхода к морю, изменялось в противоположном направлении. Сроки пребывания в порту грузов для Замбии возросли с 16,3 дня в 2001 году до 19,7 дня в 2011 году. Аналогичным образом в случае грузов, предназначенных для Бурунди, этот показатель увеличился с 12,4 дня до 16,3 дня. Для контейнерных грузов Уганды продолжительность возросла с 11,2 дня до 14,1 дня. Больше всего увеличилась продолжительность пребывания грузов Малави – в среднем 5,1 дня в 2001 году до 20,5 дня в 2011 году. Контейнеры для Руанды простаивали и в 2001 и в 2011 годах примерно одно и то же время – порядка 13 дней.

## **2. Железнодорожный транспорт**

Порт обслуживают две железнодорожные ветки. Одна из них с шириной колеи 1 000 мм эксплуатируется компанией "Танзания рейлвей лимитед" (совместная компания, 51% капитала которой принадлежит фирме "Райтс оф Индия" и 49% – правительству Объединенной Республики Танзания), а другая, с шириной колеи 1 067 мм – совместной структурой "Тазара" (Управление железных дорог Танзании и Замбии). Железнодорожное имущество принадлежит государственной компании РАХКО, которая осуществляет управление им. Следует упомянуть следующие элементы железнодорожной инфраструктуры:

- железная дорога компании "Танзания рейлвей лимитед" обслуживает Центральный коридор и проходит на запад от порта Дар-эс-Салам до Таборы, откуда ее ответвление идет на север до порта Мванза на озере Виктория, обеспечивая транспортное обслуживание северных и северо-западных районов страны, а также не имеющей выхода к морю Уганды;

---

<sup>37</sup> Сводка Управления портов Танзании по порту Дар-эс-Салам, август 2009 года.

- западная ветка компании "Танзания рейлвей лимитед" проходит до Кигомы на побережье озера Танганьика, обеспечивая перевозку грузов до западных регионов Объединенной Республики Танзания и не имеющих выхода к морю Бурунди и Руанды и восточных районов Демократической Республики Конго;
- в настоящее время железнодорожного сообщения с Бурунди и Руандой нет, однако вопрос о его технико-экономической целесообразности прорабатывается (см. ниже). Существует также северная ветка железной дороги компании "Танзания рейлвей лимитед", которая связывает порт Дар-эс-Салам с портом Танга, а затем через Корогве и Моши – с кенийской железнодорожной системой;
- железная дорога "Тазара", обслуживающая транспортный коридор того же наименования, проходит на юго-запад от Дар-эс-Салама до столицы Замбии Лусаки. Эта железная дорога по ширине колеи совпадает с железнодорожной сетью Замбии, которая в свою очередь связана с Зимбабве и Южной Африкой. В 1998 году недалеко от Дар-эс-Салама на конечной станции железной дороги с этой шириной колеи Кидату был построен перевалочный пункт.

Несмотря на такую довольно развитую железнодорожную инфраструктуру, железнодорожный транспорт по-прежнему используется недостаточно. Ввиду небольших объемов грузов в инфраструктуру вкладывается недостаточно средств, из-за чего она ухудшается и используется мало. Хотя, как правило, считается, что транспортные издержки при перевозке железной дорогой ниже, чем в случае автотранспортных перевозок, грузоотправители предпочитают более дорогой вариант, который, по их мнению, более надежен. В 2000 году 333 398 т грузов, прошедших через порт, было перевезено по железной дороге, автотранспортом же было доставлено 1 089 128 тонн. В 2008 году эти показатели составили соответственно 244 151 т и 1 980 404 тонн. Таким образом, объем железнодорожных перевозок понизился примерно на 27%, в то время как автотранспортные перевозки возросли более чем на 80%<sup>38</sup>.

Более внимательный анализ использования железных дорог в Объединенной Республике Танзания показывает, что в период 2001–2008 годов объем грузовых перевозок по железной дороге "Тазара" (обслуживающей грузопоток из Замбии в порт Дар-эс-Салам и в обратном направлении) возрос с 35 000 т до 132 000 т, в то время как грузовые перевозки по железнодорожной линии компании "Танзания рейлвей лимитед" (обслуживающей перевозки по Центральному транспортному коридору до Бурунди, Руанды и Уганды) сократились за тот же период со 168 000 т до 112 000 тонн.

Причины сокращения объемов угандийских грузов, как представляется, неоднозначны. В Уганде имеется альтернативный транспортный маршрут до морского побережья через Кению, и недавно страна приняла участие в концессии на эксплуатацию части железнодорожной сети Кении<sup>39</sup>. Сокращение объемов железнодорожных перевозок по Центральному транспортному коридору особенно сказалось на торговле стран, не имеющих выхода к морю. По железной дороге прежде доставлялись почти все транзитные грузы в Бурунди, Руанду и восточные районы Демократической Республики Конго. Теперь грузы приходится перевозить по более

<sup>38</sup> Сводка Управления портов Танзании по порту Дар-эс-Салам, август 2009 года.

<sup>39</sup> Компания "Рифт-Валли рейлвей" на 51% принадлежит египетской фирме "Ситадел капитал" через ее филиал "Амбиенс венчурс". Остальная часть капитала принадлежит кенийской компании "Транс-сенчури лимитед" (34%) и угандийской компании "Боми холдинг лимитед" (15%).

протяженным и более дорогим маршрутам либо автотранспортом до Дар-эс-Салама, либо автотранспортом до Уганды и затем по железной дороге до порта Момбаса через Северный транспортный коридор. Однако, даже несмотря на то, что, например, путь от Кигали и Бужумбуры до Дар-эс-Салама через Центральный коридор ближе, перевозить грузы через Момбасу быстрее, поскольку сроки обработки грузов в этом порту меньше<sup>40</sup>.

### 3. Автотранспорт

Автодорожный коридор проходит от порта Дар-эс-Салам внутрь континента через Объединенную Республику Танзания, где он раздваивается в направлении Бурунди (пограничный пункт Коберо/Кабанга) и Руанды (пограничный пункт Русумо). Затем транспортные коридоры продолжают в направлении Бужумбуры в Бурунди и Гомы в Руанде. Инвестиции в дорожную сеть уже поступают через Проект автодорог Центрального транспортного коридора, по линии которого выделены средства для ремонта 517 км пути, сооружения дорог протяженностью в 527 км и содержания дорог на участке в еще 200 километров. Вместе с тем проведенная в 2010 году оценка показала, что даже в варианте, не предусматривающем увеличение объема перевозок, необходимо увеличить пропускную способность на участках этого транспортного коридора протяженностью в 189 км. Выяснилось также, что 732 км пути по этому транспортному коридору нуждаются в ремонте, а на участках протяженностью в 774 км гравийное покрытие нужно заменить асфальтовым<sup>41</sup>.

В одном из недавно проведенных исследований сопоставляются издержки и сроки различных вариантов перевозок по Центральному транспортному коридору<sup>42</sup>. В порядке иллюстративного примера, перевозка в Мванзу импортных товаров по железной дороге стоит 2 875 долл. США и занимает 411 часов, в случае ее осуществления автотранспортом требуется 2 629 долл. США и 362 часа. В случае экспорта из Мванзы железнодорожная перевозка обходится в 3 481 долл. США и требует 517 часов против 3 028 долл. США и 396 часов в случае перевозки автотранспортом.

В 1999 году в Исаке был построен внутренний контейнерный склад (ВКС) для обслуживания западных районов Объединенной Республики Танзания и не имеющих выхода к морю Бурунди и Руанды; этот склад служит перевалочным пунктом при перевозке грузов по железной дороге из Дар-эс-Салама и автотранспортом до столицы Руанды Кигали и до Бужумбуры в Бурунди. Однако в связи с ухудшением состояния железнодорожной инфраструктуры и соответственно сокращения перевозок по этому маршруту данный объект более не используется. Разрабатывается предложение по активизации деятельности Исакского ВКС, и Всемирный банк выделил средства на подготовку технико-экономического обоснования.

В Объединенной Республике Танзания грузовики переоборудованы для установки дополнительных топливных баков, чтобы топлива хватило на рейс до границы соседних стран, не имеющих выхода к морю, и обратно без дозаправки, т.е. протяженность маршрута составляет около 2 500 километров. Таким образом, импортеры не только оплачивают перевозку своих товаров, но, если грузовик возвращается с грузом, они также оплачивают расходы на топливо, требующееся для доставки экспортных грузов на рынок. При порожнем обратном рейсе грузовика импортер оплачивает транспортировку топлива по стране вместо специальной

<sup>40</sup> Nathan Associates Inc. (см. сноску 15).

<sup>41</sup> Данные, приведенные в источнике Nathan Associates Inc. (см. сноску 15).

<sup>42</sup> Nathan Associates Inc. (см. сноску 15).

национальной системы распределения топлива. Хотя в прибрежных городах топливо может быть дешевле, данная практика самостоятельной перевозки топлива неэффективна в сравнении с эффектом масштаба в рамках национальных сетей распределения топлива с использованием специализированных автоцистерн или трубопроводов. Такая практика также усугубляет высокий уровень цен на топливо внутри страны из-за низкого спроса. Владельцы грузовиков в качестве главной причины приводят довод о реальном или предполагаемом низком качестве топлива внутри страны, а также не хотят выдавать водителям деньги на приобретение топлива. Создание более эффективных национальных сетей распределения топлива и платежных систем может способствовать снижению транспортных издержек.

#### **4. Внутренние контейнерные склады и таможенная очистка**

И в Бурунди, и в Руанде таможенная очистка производится не на границе, а внутри страны. В Руанде государственная компания "Магазэн женеро дю Руанда (Мажеруа)" эксплуатирует в Кигали четыре небольших ВКС, однако в 2008 году разрешение открыть один такой склад получила также частная компания "СДВ Трансами Руанда"<sup>43</sup>. В Бурунди таможенная очистка осуществляется на небольшом ВКС в Бужумбуре. Вопросы использования ВКС или "сухих портов" и операционные аспекты пунктов таможенной очистки будут подробнее рассмотрены в одном из последующих разделов настоящего документа<sup>44</sup>.

Первоначально транзитные перевозки по Центральному транспортному коридору регулировались двусторонними соглашениями между Объединенной Республикой Танзания и использующими этот коридор странами, не имеющими выхода к морю. Однако в 2006 году Бурунди, Демократическая Республика Конго, Объединенная Республика Танзания, Руанда и Уганда подписали многостороннее соглашение, предусматривающее, в частности, создание Агентства по упрощению транзитных перевозок по Центральному транспортному коридору. Это ведомство призвано оказывать поддержку при планировании инфраструктурного развития,

---

<sup>43</sup> *World Cargo News* (2008). Dry port for Rwanda. 23 November. <http://www.worldcargonews.com/htm/w20081123.753218.htm> (сайт посещался 18 марта 2013 года).

<sup>44</sup> Общеизвестного определения понятия "сухой порт" не существует. Как правило, это понятие используется в том же смысле, что и ВКС, а порой чтобы подчеркнуть, что страна не имеет выхода к морю и у нее нет собственных морских портов. И в том, и в другом случае основной смысл заключается в том, что действие коносамента продлевается до пункта назначения внутри страны, где и производится таможенная очистка. Таким образом, ВКС или "сухой порт" выполняет для внутриконтинентального региона функции внешнего порта. Чрезмерное использование этого термина в последние годы привело к появлению множества значений, хотя технически он взаимозаменяем с понятием ВКС (см. UNCTAD, 1991, *Handbook on the Operation and Management of Dry Ports*, UNCTAD/RDP/LDC/7, Geneva); как правило, термин "сухой порт" используется вместо ВКС при упоминании более крупных объектов, предлагающих широкий спектр таких услуг, как хранение, контейнеризация и связанные с этим логистические операции. Поэтому данный термин часто используется в тех случаях, когда соответствующий объект рекламируется государственными органами, стремящимися обеспечить экономические выгоды для своих регионов благодаря созданию такого предприятия. Хотя вид транспорта существенной роли для данного определения не играет, обычно предполагается обеспечение высокой пропускной способности (чаще всего с использованием железнодорожного, но также и внутреннего водного транспорта), поскольку одной из неотъемлемых целей такого объекта является снижение транспортных издержек. Анализ дополнительно осложняется в тех случаях, когда соответствующие объекты неверно называются их операторами; например, расположенные около порта Момбаса ВКС, построенные для обслуживания близлежащих районов, эксплуатирующее их управление порта неверно называет контейнерными грузовыми станциями.

повышать эффективность перевозок для пользователей, а также рекламировать осуществление перевозок по этому транспортному коридору.

## **С. Порт Момбаса и Северный транспортный коридор**

### **1. Порт**

Порт Момбаса имеет богатую историю, на протяжении многих столетий занимая стратегическое положение на торговых путях. Через плодородную рифтовую долину он связывает колоссальные внутренние районы Африки с другими цивилизациями мира. В настоящее время порт Момбаса является вторым по величине городом Кении и главными внешнеторговыми воротами страны. Он сохраняет свое значение связующего звена между внутренними районами и морским побережьем, играя значительную роль в торговле стран, не имеющих выхода к морю, в первую очередь Уганды и в известной степени Руанды и Бурунди. В порту имеется в общей сложности 16 причалов, 5 из которых оборудованы для приема контейнеровозов. В настоящее время контейнеры обрабатываются в специализированном контейнерном терминале, а также в обычном терминале. Специализированный контейнерный терминал имеет причальный фронт протяженностью 650 м при глубине 10,2 м, который обслуживается четырьмя контейнерными козловыми кранами; кроме того, имеется контейнерная площадка, обслуживаемая козловыми кранами на пневмоходу и на рельсовом ходу. В терминале для обработки обычных грузов общая протяженность причальной линии составляет 800 м и имеется три специальных контейнерных причала, используемых главным образом компанией "Маерск". В этом терминале кранов нет; все перемещения контейнеров производятся судовым оборудованием. При проектной пропускной способности в 250 000 ДФЭ контейнерный грузопоток, проходящий через порт в настоящее время (695 600 ДФЭ в 2010 году), намного превышает его возможности, что влечет значительную перегрузку порта и длительные простои. Однако из-за проблем с участками земли расширить существующие терминалы невозможно<sup>45</sup>. Проблему заторов в порту в последнее время удалось несколько смягчить благодаря использованию расположенных поблизости ВКС, которые выполняют функцию терминалов-сателлитов, куда контейнеры могут перевозиться работающими в челночном режиме грузовиками сразу же после выгрузки с судов. В докладе, недавно подготовленном консультантами для правительства Кении, предлагается еще одна экстренная мера в виде переоборудования причалов для обработки генеральных грузов в контейнерный терминал по договору с частным оператором терминалов по схеме "строительство–эксплуатация–передача"<sup>46</sup>.

Производительность кранов низка (порядка 10 перемещений в час). Отчасти это связано с тем, что территория контейнерной площадки ограничена и в связи с этим она крайне загружена, в результате чего нередко причальные краны-перегрузчики простаивают в ожидании тягачей<sup>47</sup>. Недавно подготовленное исследование показало, что в среднем время пребывания в порту составляет 9 дней для импортных грузов и 13 дней для экспортных грузов, хотя эти средние показатели могут вводить в заблуждение, поскольку диапазон сроков обработки импортных грузов составляет от 3,0 до 15,1 дня, а экспортные грузы могут пробыть в порту от 5,0 до 35,1 дня. Показатель использования причалов в 2009 году составлял около 90%<sup>48</sup>.

<sup>45</sup> Privatised Mombasa is a real possibility. *Containerisation International*, July 2011, p. 12.

<sup>46</sup> Privatised Mombasa is a real possibility (см. сноску 45).

<sup>47</sup> Nathan Associates Inc. (см. сноску 15).

<sup>48</sup> Nathan Associates Inc. (см. сноску 15).

Уже выделены инвестиции для сооружения нового контейнерного терминала с тремя причалами общей протяженностью в 900 метров. Ожидается, что первая очередь нового терминала будет сдана в эксплуатацию в 2013–2014 годах. Новый терминал будет передан в концессию, что позволит создать конкуренцию с существующим контейнерным терминалом, который эксплуатируется Кенийским управлением портов. Достигнута договоренность о финансировании этих работ с привлечением кредита Японского агентства международного сотрудничества на сумму 239 млн. долл. США. Проектная мощность первой очереди терминала составляет 450 000 ДФЭ, а после завершения всего комплекса работ терминал сможет обрабатывать 1,2 млн. ДФЭ. Кроме того, будет углублен входной канал порта и увеличен бассейн для разворота судов для приема контейнеровозов вместимостью до 4 600 ДФЭ.

В 2011 году порт Момбаса обработал 19,6 млн. тонн грузов, в том числе – помимо генеральных грузов, балкерных и наливных грузов – контейнерных грузов в объеме около 770 000 ДФЭ. В период 2002–2009 года темпы роста грузооборота порта составляли 8,8%, а в 2011 году он увеличился на 12,5%. Через порт Момбаса проходят в основном импортные грузы (87%). Они распределяются следующим образом: 39% – наливные грузы, 28% – балкерные грузы и 25% – контейнерные грузы, а остальные 8% приходятся на генеральные грузы. В сегменте генеральных грузов главными статьями импорта (более 10%) являются чугун, сталь и зерновые, а экспорта – чай, кофе и кальцинированная сода. В сегменте импортных балкерных грузов основное место занимают кукуруза, клинкер и пшеница, а подавляющее большинство импортируемых наливных грузов относятся к категории горюче-смазочных материалов<sup>49</sup>. Из указанного объема грузооборота 4,98 млн. тонн составляли транзитные грузы, 80% которых предназначались для Уганды, а остальные распределялись в небольших количествах между другими странами – Бурунди, Демократической Республикой Конго, Руандой, Сомали, Суданом и Объединенной Республикой Танзания.

## **2. Железнодорожный транспорт**

Порт обслуживается железнодорожной линией, которая соединяет его с городом Касесе в Уганде. Эта линия имеет узкую колею (1 метр), которая совпадает с шириной колеи танзанийских железных дорог. Железная дорога проходит от Момбасы до Найроби, затем в Накуру, где она раздваивается, и одна ветка уходит на Кисуму на побережье озера Виктория. Основная линия пересекает границу в Малабе и доходит до Кампалы в Уганде. Затем она продолжается до Касесе у границы с Демократической Республикой Конго, но эта ветка закрыта. Существует также железнодорожная линия в Объединенную Республику Танзания, однако она также закрыта. По сообщению Кенийского управления портов на участке после Накуру железная дорога с трудом конкурирует с автотранспортом, поэтому нередко грузы перегружаются на грузовики для дальнейшей перевозки в Уганду и другие точки.

Раньше железные дороги в Кении и Уганде принадлежали государственным корпорациям, однако в 2005 году частная организация "Рифт-Валли рейлвейз" получила 25-летнюю концессию на эксплуатацию железной дороги, проходящей по обеим странам. Из-за того, что годами инвестиции не осуществлялись в требуемых объемах, железнодорожные перевозки значительно сократились и в настоящее время на них приходится лишь 6–7% грузооборота порта Момбаса<sup>50</sup>. Однако новый

<sup>49</sup> Nathan Associates Inc. (см. сноску 15).

<sup>50</sup> Kenya Ports Authority handbook 2010–2011. Имеется в Интернете по адресу [http://issuu.com/landmarine/docs/kenyaports\\_2010?mode=embed&layout=http%3A%2F%2Fskin.i](http://issuu.com/landmarine/docs/kenyaports_2010?mode=embed&layout=http%3A%2F%2Fskin.i)

концессионер "Рифт-Валли рейлвейз", 51% капитала которого принадлежит египетской финансовой группе, планирует вложить в эту железную дорогу 290 млн. долл. США. Ремонт железнодорожного пути уже начался, хотя, как ожидается, потребуются дополнительные вложения со стороны правительств Кении и Уганды, которым принадлежит данная инфраструктура<sup>51</sup>.

В 2010 году Кения и Уганда подписали двустороннее соглашение о прокладке и совместной эксплуатации новой железной дороги с колеей стандартной ширины протяженностью в 2 300 км, которая свяжет Момбасу с Кампалой. Железнодорожные компании Кении и Уганды назначили консультантов для подготовки предварительного проекта инфраструктуры, а Объединенная Республика Танзания, Руанда и Бурунди дали согласие на прокладку этой железнодорожной линии в этих странах. Работы по проекту начались в 2012 году и, как ожидается, будут завершены в 2013 году.

### **3. Автотранспорт**

Автомобильная сеть вдоль Северного транспортного коридора простирается от порта Момбаса до Бужумбуры в Бурунди. Трасса пересекает границу с Угандой в Малабе (параллельно железнодорожной линии), проходит до Кампалы, затем в Гатуне переходит на территорию Руанды, пересекает Кигали и через пограничный пункт Аканьяру попадает в Бурунди и продолжается в направлении Бужумбуры. В 2010 году была проведена оценка пропускной способности и состояние этой трассы<sup>52</sup>. Выяснилось, что 1 339 км пути требуют расширения даже в варианте сохранения прежнего объема перевозок; 860 км пути нуждаются в ремонте, а на участках протяженностью в 319 км необходима замена гравийного покрытия асфальтовым.

В недавно проведенном исследовании сопоставлялись издержки различных вариантов перевозки по Северному транспортному коридору<sup>53</sup>. Железнодорожная перевозка импортных товаров до Найроби обходится в 1 867 долл. США и занимает 316 часов против 2 315 долл. США и 396 часов в случае перевозки автотранспортом. Доставка импортных грузов до Кампалы по железной дороге будет стоить 2 991 долл. США и займет 462 часа, а автотранспортом – соответственно 3 019 долл. и 323 часа. Перевозки экспортных грузов дороже, чем импортных, и занимают больше времени во всех случаях, кроме отправки из Найроби автотранспортом благодаря сокращению на 168 часов, требующихся на обработку в ВКС в случае импорта. Железнодорожная перевозка в Момбасу из Найроби стоит 2 242 долл. США и занимает 412 часов, а перевозка автотранспортом – 2 315 долл. США и 324 часа; в случае Кампалы эти затраты средств и времени составляют соответственно 3 228 долл. США и 555 часов при отгрузке железной дорогой и 3 405 долл. США и 395 часов с использованием автотранспорта. Данное исследование также еще раз подтвердило, что больше всего времени, требующегося для перевозки как импортных, так и экспортных грузов по Северному транспортному коридору, тратится в порту.

---

ssuu.com%2Fv%2Fcolor%2Flayout.xml&backgroundColor=FFFFFF&showFlipBtn=true  
(сайт посещался 19 марта 2013 года).

<sup>51</sup> Nathan Associates Inc. (см. сноску 15).

<sup>52</sup> Nathan Associates Inc. (см. сноску 15).

<sup>53</sup> Nathan Associates Inc. (см. сноску 15).

#### 4. Внутренние контейнерные склады и таможенная очистка

В Кении существуют три ВКС, все они принадлежат Кенийскому управлению портов. Самым крупным из них является ВКС Эмбакаси в Найроби. Он расположен на территории в 29 га и при расчетном контейнерообороте в размере 180 000 ДФЭ обработал в 2009 году 32 225 ДФЭ. Другие два склада невелики по размерам. Элдоретский ВКС, расположенный в 127 км от границы с Угандой, был построен в 1994 году, но в настоящее время не используется. В подготовленном недавно для правительства Кении докладе консультанты рекомендуют передать этот ВКС в частное управление<sup>54</sup>. Размещающийся на побережье озера Виктория ВКС в Кисуму обработал в 2009 году 2 000 ДФЭ при проектной мощности в 15 000 ДФЭ. Импортные контейнеры, подлежащие перевозке по железной дороге, отсортировываются в порту после выгрузки с судна, перевозятся на грузовую станцию и затем отправляются по железной дороге в ВКС в Найроби, где производится таможенная очистка. Возможно оформление прямого коносамент до ВКС, и, поскольку и порт, и ВКС принадлежат Кенийскому управлению портов, полагают, что данная процедура является непрерывной и надежной.

Угандийские пошлины могут уплачиваться либо на границе, либо в небольшом ВКС в Кампале. Вместе с тем в настоящее время прорабатывается возможность создания сухого порта Тороро на территории Уганды в километре от пограничного пункта Малаба. Освоение площадки в размере 200 га потребует вложения 120 млн. долл. США. Проект реализуется собственником объекта – Кенийской компанией "Грейт лейкс портс лимитед", которая планирует построить в непосредственной близости от порта Момбаса предприятие по обработке грузов, стоимость которого составит 50 млн. долл. США; имеется в виду в целях ускорения всего процесса организовать прохождение всех предназначенных для Уганды импортных грузов из порта Момбаса через это предприятие склад с последующей отправкой в сухой порт<sup>55</sup>. В 2012 году начались работы по модернизации железнодорожного терминала в Кампале на линии, связывающей ее с Момбасой<sup>56 57</sup>.

Полезную роль в организации функционирования Северного транспортного коридора играют давние традиции объединения усилий в интересах расширения перевозок по этому коридору и его развития. Данная работа началась с заключения двусторонних межгосударственных отношений, а затем в 1985 году Кения, Уганда, Руанда и Бурунди подписали разработанное ЮНКТАД многостороннее Соглашение о транзитных перевозках через Северный коридор, к которому в 1987 году присоединилась Демократическая Республика Конго. Гарантируя права транзита через данный коридор, Соглашение также призвано гармонизировать документацию и процедуры и содействовать расширению использования коридора. Для этого было учреждено Правление по координации перевозок Северного транспортного коридора.

<sup>54</sup> Privatised Mombasa is a real possibility. *Containerisation International*, July 2011, p. 12.

<sup>55</sup> Oluoch F (2010). Tororo dry port to begin operations by 2012. *The East African*.

1 November. Available at <http://www.theeastafrican.co.ke/business/-/2560/1043662/-/ce1umjz/-/index.html> (сайт посещался 20 марта 2013 года).

<sup>56</sup> Nathan Associates Inc. (см. сноску 15)

<sup>57</sup> Kwesiga B (2012). RVR starts rehabilitation of Tororo-Pakwach railway line. *Chimpreports*. 1 December. Имеется в Интернете по адресу <http://www.chimpreports.com/index.php/mobile/business/7196-rvr-starts-rehabilitation-of-tororo-pakwach-railway-line.html> (сайт посещался 19 марта 2013 года).

## **Д. Порт Джибути и транспортный коридор Джибути – Эфиопия**

### **1. Порт**

Джибути находится в районе Африканского рога в месте соединения Красного моря с Аденским заливом, 12 миль которого отделяют его от Йемена на Ближнем Востоке. Тысячелетиями порт служил жизненно важным торговым звеном между Африкой и Азией. С открытием Суэцкого канала порт оказался на основном судоходном маршруте Восток–Запад и по морю лишь три дня пути отделяют его от Дубая, являющегося крупным перевалочным портом в регионе. В 2009 году порт Джибути, оператором которого в настоящее время является компания "Ди-Пи уорлд" открыл новый терминал в Дорале, который отделяют от старого порта 11 км по суше или 3 км по морю. Новый терминал в четыре раза мощнее предыдущего, способен обрабатывать 1,5 млн. ДФЭ в год и имеет общую длину причальной линии в 1 000 м, 6 причальных кранов и глубину у причальной стенки в 18 м, что позволяет принимать самые крупные контейнеровозы в мире. В 2010 году грузооборот порта составил, по оценкам, около 600 000 ДФЭ. Правительство Джибути планирует в два этапа провести модернизацию порта, доведя его годовую мощность соответственно до 2 и 3 млн. ДФЭ.

Основные клиенты порта Джибути находятся в Эфиопии, уступившей свое побережье новому образовавшемуся в 1993 году государству Эритрея, в результате чего Эфиопия потеряла выход к морю. По численности населения (90 млн. чел.) Эфиопия примерно в 120 раз превышает Джибути (750 000 чел.). Площадь территории Эфиопии примерно равна 1,1 млн. кв. км, что приблизительно в 47 раз больше территории Джибути (около 23 000 кв. км); соответственно средняя плотность населения в Эфиопии вдвое выше, чем в Джибути, и в регионе Африки к югу от Сахары этот показатель выше только в Нигерии. Эфиопия импортирует через порт Джибути примерно 98% своих товаров, при этом по объемам грузов торговые компании Эфиопии составляют около 85% от всего числа клиентов порта. В 2008 году Эфиопия импортировала товаров на сумму 76,6 эфиопских быров (5,7 млрд. долл. США), а экспортировала их на сумму 28,3 млрд. эфиопских быров (2,1 млрд. долл. США)<sup>58</sup>.

Эфиопия зависит от порта Джибути, являющегося для нее транзитным портом. Из-за отсутствия реальной альтернативы эфиопские торговые компании стали проявлять недовольство по поводу высоких портовых сборов, коротких сроков бесплатного хранения импортных грузов и неадекватных складских помещений. Эти факторы негативно сказываются на ценах импортируемых и экспортируемых товаров и на уровне конкурентоспособности Эфиопии на глобальном рынке<sup>59</sup>. Ожидается, что новый контейнерный терминал в Дорале позволит добиться более значительного эффекта масштаба с последующим снижением сборов за обработку как местных, так и транзитных грузов. По оценкам, объем портовых сборов, ежегодно уплачиваемых эфиопскими компаниями, превышает уровень 700 млн. долл. США<sup>60</sup>. Эта сумма

<sup>58</sup> Capital Ethiopia (2009). More dry ports a must. 30 November. Имеется в Интернете по адресу [http://www.capitalethiopia.com/index.php?view=article&id=11850%3Amore-dry-ports-a-must&option=com\\_content&Itemid=4](http://www.capitalethiopia.com/index.php?view=article&id=11850%3Amore-dry-ports-a-must&option=com_content&Itemid=4) (сайт посещался 22 августа 2011 года).

<sup>59</sup> Sisay D (2009). Ethiopian economy highly affected by Djibouti port tariffs. Afrik-News. 25 November. Имеется в Интернете по адресу <http://en.afrik.com/article16538.html> (сайт посещался 21 марта 2013 года).

<sup>60</sup> Deresse A (2009). Dry port at Mojo to start operations in a few weeks. Addis Fortune. 4 June. Имеется в Интернете по адресу <http://www.addisfortune.com/Dry%20Port%20at%20Mojo%20to%20Start%20Operations%20in%20Few%20Weeks.htm> (сайт посещался 22 августа 2011 года).

составляет около 16% общей стоимости импорта, и для ее уплаты требуются значительные финансовые ресурсы. Кроме того, в 2008 году порт Джибути сократил срок бесплатного хранения транзитных грузов с 15 до 8 дней. Соответственно, стоимость хранения возросла для импортеров примерно на 20 долл. в день за единицу груза в 40-футовом эквиваленте. Из-за возникающих в Эфиопии нехваток продовольствия и отсутствия наличных транспортных средств правительство в эти периоды в приоритетном порядке использует грузовые автомобили для перевозки партий помощи и удобрений, а другие товары остаются на складах, где стоимость хранения высока, что удорожает такие товары для потребителей. Ситуация усугубляется и задержками в порту из-за нехватки оборудования для выгрузки балкерных грузов.

Контейнеризация имеет огромное значение для РСНВМ. В 2009 году объем контейнерных грузов, импортированных в Эфиопию, составил в общей сложности 124 000 ДФЭ, а экспортных (с полной загрузкой контейнеров) 33 000 ДФЭ<sup>61</sup>. Таким образом, на каждый полнозагруженный контейнер примерно 3 контейнера отправлялись порожняком. В случае РСНВМ это нередко объясняется несбалансированностью торговли. Вместе с тем Эфиопия экспортирует много товаров, однако их вначале доставляют в порт Джибути автотранспортом и затем они могут до девяти дней простаивать в ожидании контейнера и только потом экспортироваться<sup>62</sup>. В результате на маршруте (протяженностью в 918 км) встречаются и полнозагруженные грузовики, и грузовики, перевозящие пустые контейнеры, что увеличивает заторы (как на дорогах, так и в порту), загрязнение окружающей среды и издержки. В качестве главной причины такой практики называют плату за простои контейнеров, взимаемую судоходными линиями. Речь идет о сборах, устанавливаемых владельцами контейнеров (порой той же судоходной линии) за невозможность использования контейнеров для перевозки других грузов. Чтобы избежать уплаты этих сборов, импортеры быстро возвращают контейнеры в порт, не дожидаясь возможных обратных грузов. Повышение эффективности использования ВКС позволяет смягчить остроту этой проблемы.

В 2010 году между правительствами Джибути и Эфиопии возникли разногласия по поводу затаривания контейнеров в порту Джибути. Ежегодно там затаривается или растаривается около 135 000 контейнеров, и ранее эти операции в основном осуществлялись эфиопскими транспортно-экспедиторскими компаниями. По новым правилам осуществление этих операций передано контейнерной грузовой станции "Майерск-Джибути", что явно противоречит положениям заключенного между Эфиопией и портом Джибути соглашения об уведомлении об изменениях цен и правил в порту. Все сильнее звучат требования использовать вместо Джибути альтернативный порт<sup>63</sup>.

Альтернативными вариантами для Эфиопии являются Порт-Судан (Судан), Момбаса (Кения) и Асэб и Масауа (Эритрея) (см. таблицу 5). Для поставок дешевых балкерных грузов используется также порт Бербера (Сомали). Однако в силу больших расстояний, неудовлетворительного состояния инфраструктуры, политических проблем и проблем безопасности Джибути де-факто стал единственным вариантом

<sup>61</sup> Kunaka C (2011). Dry ports and trade logistics in Africa. В: Bergqvist R, Cullinane KPB and Wilmsmeier G, eds. *Dry Ports: A Global Perspective*. Ashgate. London.

<sup>62</sup> *The Reporter* (2008). Time for dry port service. 1 November. Имеется в Интернете по адресу [http://en.ethiopianreporter.com/index.php?option=com\\_content&task=view&id=185&Itemid=1](http://en.ethiopianreporter.com/index.php?option=com_content&task=view&id=185&Itemid=1) (сайт посещался 22 августа 2011 года).

<sup>63</sup> *World Cargo News* (2010). Ethiopia/Djibouti in port spat. 15 May. Имеется в Интернете по адресу <http://www.worldcargonews.com/html/n20100616.194498.htm> (сайт посещался 22 марта 2013 года).

для большинства торговых компаний Эфиопии. К тому же при всей желательности конкуренции между портами, как правило, объемы грузов РСНВМ не оправдывают создание дополнительной инфраструктуры, требующейся для двух транспортных коридоров.

**Таблица 5. Порты, которые могут использовать импортеры и экспортеры Эфиопии**

<i>Порт</i>	<i>Страна</i>	<i>Расстояние по дороге от Аддис-Абебы (км)</i>	<i>Расстояние по железной дороге от Аддис-Абебы (км)</i>	<i>Проблемы, связанные с использованием маршрута</i>
Асэб	Эритрея	882	Железнодорожной нет	Политические
Джибути	Джибути	918	781 (ведутся работы по реконструкции линии)	Отсутствие реальных альтернатив
Бербера	Сомали	937	Железнодорожной нет	Политические
Массауа	Эритрея	1 163	Железнодорожной нет	Политические
Ламу	Кения	1 276	Железнодорожной нет	В стадии строительства
Порт-Судан	Судан	1 900	Железнодорожной нет	Большая протяженность автодорожного маршрута
Момбаса	Кения	2 067	Железнодорожной нет	Большая протяженность автодорожного маршрута

*Источник:* ЮНКТАД.

Чтобы уменьшить зависимость от порта Джибути, правительство Эфиопии вкладывает средства в создание альтернативных маршрутов. В качестве примера можно назвать покрытие гудронированным щебнем дороги от Аддис-Абебы на юг до Моеле на границе с Кенией, параллельно с этим сооружается пограничный пост одной остановки, который должен упростить прохождение торговых процедур. В 2009 году Африканский банк развития согласился предоставить Кении кредит на сумму 12,5 млрд. кенийских шиллингов (162 млн. долл. США) для покрытия 123 км дорожного пути на участке от Марсабита до Турби в направлении пограничного пункта Моеле. Благодаря реализации этого проекта грузоотправители получают альтернативный маршрут как для экспорта в соседнюю страну, так и для более эффективного использования транзитных портов.

Эфиопия и все ее основные соседи – Джибути, Эритрея, Кения и Судан (но не Сомали) – входят в Общий рынок восточной и южной частей Африки (КОМЕСА). Общий рынок КОМЕСА был образован в 1994 году, и затем в интересах поощрения взаимной торговли его членом была создана зона преференциальной торговли. В настоящее время она включает территорию площадью 12,8 млн. кв. км с населением численностью 406 млн. человек при показателе ВВП на душу населения в размере 1 811 долл. США. Секретариат Африканского союза также находится в Аддис-Абебе (Эфиопия).

Хотя Эфиопия относится к числу стран, не имеющих выхода к морю, в стране имеется собственная национальная судоходная компания "Эфиопиан шиппинг лайнз" (ЭШЛ), флот которой включает семь построенных в 80-е годы прошлого века судов общего назначения, накатных судов типа "ро-ро", судов для перевозки генеральных грузов и балкеров, оборудованных собственными грузовыми средствами, а также два судна постройки 2007 года, также оборудованных грузовыми средствами. Суда последнего типа, имея краны для осуществления погрузочно-разгрузочных работ, могут заходить в небольшие порты, где инфраструктура порой развита недостаточно. Однако такая гибкость обеспечивается в ущерб провозной способности. Установленные на борту судна краны занимают место, и соответственно судно может перевезти меньше грузов, в результате чего снижается экономия от масштабов операций. Построенный в Джибути новый контейнерный терминал Дорале оборудован современными кранами класса "пост-панамакс", позволяющими обслуживать самые крупные существующие контейнеровозы. Другими словами, располагающие грузовыми средствами суда ЭШЛ не полностью используют все преимущества контейнерного терминала Дорале. По-видимому, поэтому ЭШЛ обратилась к оператору порта Джибути, компании "Ди-Пи уорлд", с просьбой предоставить постоянный доступ к двум причалам в старом порту в Джибути<sup>64</sup>. Однако, несмотря на то, что на Эфиопию приходится около 85% грузооборота порта Джибути, просьба была отклонена, поскольку "Ди-Пи уорлд" хотела перенести все контейнерные операции в новый контейнерный терминал Дорале.

В перспективе, как представляется, ЭШЛ должна сделать выбор и либо модернизировать свой флот с учетом возможностей контейнерного терминала Дорале, либо использовать другие порты, где ее суда имеют преимущества. Проблема, сопряженная с первым вариантом, связана с его высокой стоимостью и наличием долгосрочных обязательств в отношении использования контейнерного терминала Дорале. Модернизация флота с переходом на более крупные суда будет усиливать зависимость Эфиопии от транзитного порта Джибути, чего правительство стремится избежать. Во втором же варианте возникает проблема невозможности полной реализации эффекта масштаба, в результате чего грузоотправители, использующие суда ЭШЛ, будут нести более высокие транспортные расходы по сравнению с теми, кто будет пользоваться услугами других компаний линейного судоходства. К тому же число реальных возможных альтернативных портов очень ограничено (см. таблицу 5). Существует вариант эксплуатации судов в других районах, однако при этом серьезно встает вопрос о необходимости сохранения национального флота. Для решения этих и других вопросов правительство Эфиопии в 2008 году создало управление по морским вопросам, которое подведомственно Министерству транспорта и связи (прежнее управление морских перевозок было расформировано, когда Эфиопия стала внутриконтинентальной страной).

## **2. Железнодорожный транспорт**

В Эфиопии есть только одна узкоколейная железная дорога, соединяющая столицу Аддис-Абебу с портом Джибути; при расстоянии в 781 км она имеет перепад высот до 2 300 м над уровнем моря. Промышленные центры Эфиопии расположены вдоль железнодорожной линии – Дире-Дауа, Аваши, Метехара, Моджо, Дебре-Зейт, Акаки и Аддис-Абеба. На самых крутых склонах уклон достигает 3% и имеется 79 поворотов с радиусом менее 200 м, что серьезно ограничивает провозную

---

<sup>64</sup> Adis Fortune (2009). DP World Djibouti rejects ESL request for dedicated berth. 6 July. Имеется в Интернете по адресу <http://www.addisfortune.com/DP%20World%20Djibouti%20Rejects%20ESL%20Request%20for%20Dedicated%20Berth.htm> (сайт посещался 22 августа 2011 года).

способность поездов<sup>65</sup>. Железная дорога находится в совместной собственности правительств Эфиопии и Джибути, при этом примерно 681 км пути пролегает по территории Эфиопии и 100 км – Джибути. Однако в настоящее время железнодорожного обслуживания между Джибути и Аддис-Абебой нет. Поезда ходят только до Дире-Дауа (примерно на полпути между этими двумя городами). Благодаря предоставленному Европейским союзом в 2007 году гранту на сумму в 40 млн. евро начались работы по восстановлению некоторых участков пути, однако для модернизации всей линии потребуются дополнительные средства. Из-за существующих проблем с организацией железнодорожных перевозок 95% грузов из Джибути в Аддис-Абебу доставляется автотранспортом, при этом рейс по маршруту длиной в 918 км (на 136 км больше, чем по железной дороге) производится примерно за два дня. В 2007 году годовой объем железнодорожных перевозок составлял 250 000 т, однако, по имеющимся оценкам, при модернизации железнодорожной линии можно рассчитывать на перевозку ежегодно 1,5 млн. т грузов<sup>66</sup>. Экономический анализ затрат на перевозку автотранспортом и железнодорожным транспортом, в котором сделано допущение о том, что 80% грузовиков возвращаются из Аддис-Абебы в Джибути порожняком, показывает, что перевозка 1 т груза автотранспортом обходится в 42,8 долл. США. По оценкам, стоимость перевозки 1 т груза по железной дороге после ее полной модернизации будет находиться в диапазоне от 35,6 долл. США до 15,3 долл. США<sup>67</sup>. После модернизации железная дорога по-прежнему будет иметь узкую колею (1 000 мм), что ограничивает объемы возможных перевозок, а также затрудняет стыковку с другими железнодорожными системами.

Позднее сообщалось о планах создания новой национальной железнодорожной сети со стандартной колеей (1 435 мм) протяженностью около 5 000 км, которая также свяжет страну на севере с Порт-Суданом, уменьшив, таким образом, зависимость от порта Джибути<sup>68</sup>. На юге также планируется проложить железнодорожную ветку до кенийского порта Ламу. Правительство Эфиопии ведет переговоры с правительствами Китая и Индии на предмет получения кредитов и привлечения опыта специалистов для осуществления целого ряда проектов, которые в сумме будут составлять эту сеть<sup>69</sup>.

---

<sup>65</sup> Louis Berger SA, Afroconsult (2003). Pre-feasibility study of the regional transport sector in the Berbera corridor. European Commission – Delegation of the European Commission in Kenya. [http://eeas.europa.eu/delegations/somalia/documents/more\\_info/berbera\\_corridor\\_pre\\_feasibilitystudy\\_executivesummary\\_en.pdf](http://eeas.europa.eu/delegations/somalia/documents/more_info/berbera_corridor_pre_feasibilitystudy_executivesummary_en.pdf) (сайт посещался 22 марта 2013 года).

<sup>66</sup> Infrastructure Consortium for Africa (2007). Briefing memorandum: the Djibouti–Ethiopia Railway. Имеется в Интернете по адресу [http://www.icafrica.org/fileadmin/documents/Transport\\_Meeting/S4-Djibouti-Ethiopia\\_Railway-Final-EN.pdf](http://www.icafrica.org/fileadmin/documents/Transport_Meeting/S4-Djibouti-Ethiopia_Railway-Final-EN.pdf) (Сайт посещался 22 марта 2013 года).

<sup>67</sup> Infrastructure Consortium for Africa (см. сноску 66).

<sup>68</sup> Blunt E (2009). Ethiopia looks to revive past railway glories. BBC News. 22 June. <http://news.bbc.co.uk/2/hi/8110012.stm> (сайт посещался 22 марта 2013 года).

<sup>69</sup> Munford M. (2010). India's complacency leads to Chinese takeover of huge Ethiopian rail project. *The Telegraph*. 21 June. Имеется в Интернете по адресу <http://blogs.telegraph.co.uk/news/montymunford1/100044214/india%E2%80%99s-complacency-leads-to-chinese-takeover-of-huge-ethiopian-rail-project/> (сайт посещался 22 марта 2013 года).

### 3. Автотранспорт

На автотранспортную сеть Эфиопии приходится порядка 90–95% междугородных грузопассажирских перевозок<sup>70</sup>. Правительство страны уделяет большое внимание вопросу развития автодорожной инфраструктуры. Например, в государственном бюджете 2005 года на дорожное строительство было выделено 11,2% ассигнований против 4,8% на цели здравоохранения и 4,5% – на водоснабжение и канализацию<sup>71</sup>. За период 1991–2009 годов было построено около 29 000 км новых дорог, в результате чего общая протяженность дорожной сети достигла приблизительно 46 000 километров. Ожидается, что в 2015 году в результате осуществления масштабного пятилетнего плана дорожного строительства протяженность сети возрастет до 136 000 километров<sup>72</sup>.

В конце 2011 года было подписано соглашение о предоставлении Африканским банком развития кредита в сумме 743 млн. долл. США на цели дорожного строительства в целях улучшения транспортных связей с соседней Кенией<sup>73</sup>. К числу проектов, финансируемых Банком, относится проект создания автодорожного коридора Момбаса – Найроби – Аддис-Абеба, в рамках которого планируется провести работы по восстановлению 198 км асфальтовой дороги от Аваша до Аджер Марьяма (включая строительство мостов, создание дренажных структур и обустройство придорожной полосы) на территории Эфиопии до границы с Кенией<sup>74</sup>.

### 4. Внутренние контейнерные склады и таможенная очистка

В отличие от Северного и Центрального транспортных коридоров, о которых говорилось выше, официального органа, который занимался бы вопросами транспортного коридора Джибути – Эфиопия, не существует. Правительствами Эфиопии и Джибути подписаны двусторонние соглашения, гарантирующие транзитный доступ, и все вопросы решаются специально создаваемыми двусторонними комитетами<sup>75</sup>.

До недавнего времени таможенная очистка эфиопских грузов производилась непосредственно в порту Джибути эфиопскими таможенниками и затем дополнительных проверок не требовалось. Хотя удобно, когда на дорогах нет блокпостов, потенциальные минусы возникают для грузоотправителей в связи с тем, что таможенную пошлину приходится платить, когда груз покидает порт, а не когда он

---

<sup>70</sup> Worku I. (2011). Road sector development and economic growth in Ethiopia. Ethiopian Development Research Institute working paper 004, September. Имеется в Интернете по адресу [http://www.edri-eth.org/Documents/EDRI\\_WP004\\_RoadSector.pdf](http://www.edri-eth.org/Documents/EDRI_WP004_RoadSector.pdf) (сайт посещался 22 марта 2013 года).

<sup>71</sup> См. [http://ifrtd.gn.apc.org/en/regions/country\\_pages/Ethiopia.php](http://ifrtd.gn.apc.org/en/regions/country_pages/Ethiopia.php) (сайт посещался 22 марта 2013 года).

<sup>72</sup> См. <http://www.sudantribune.com/spip.php?article36043> (сайт посещался 22 марта 2012 года).

<sup>73</sup> См. <http://www.sudantribune.com/Ethiopia-Kenya-sign-743-million,40678> (сайт посещался 22 марта 2013 года).

<sup>74</sup> См. <http://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Project-and-Operations/Kenya-Ethiopia%20-%20AR%20Road%20III%20Project.pdf> (сайт посещался 22 марта 2013 года).

<sup>75</sup> Ntamutumba C (2010). Study for the establishment of a permanent regional corridor development working group in the Port Management Association of Eastern and Southern Africa (PMAESA) region. PMAESA. Имеется в Интернете по адресу <http://www.trademarksa.org/sites/default/files/publications/Establishing%20a%20Permanent%20Regional%20Corridor%20Development%20Working%20Group%20in%20the%20PMEASA%20Region.pdf> (сайт посещался 22 марта 2013 года).

прибывает в конечный пункт назначения<sup>76</sup>. Дополнительные неудобства и затраты возникают в связи с тем, что нужно ехать в порт для решения любых возникающих вопросов, когда неуплата сборов грозит полной потерей груза<sup>77</sup>. Однако ситуация в настоящее время меняется в связи с созданием правительством Эфиопии внутренних контейнерных складов.

В последние годы Эфиопия построила два новых сухих порта, один в Семере около Джибути (в 550 км к востоку от Аддис-Абебы) для обработки грузов, отправляемых на север страны (порт начал работать в 2009 году), а второй в Моджо (в 73 км к востоку от Аддис-Абебы) для обработки грузов, отправляемых на юг и запад страны (этот порт начал функционировать в 2008 году). В одном из технико-экономических обоснований была высказана рекомендация создать с учетом потребностей страны дополнительные терминалы для обработки контейнерных импортных грузов, и в настоящее время планируется строительство новых сухих портов в Дире-Дауе, Джиджиге, Бахр-Даре и Ворете. Строительство обоих сухих портов финансировалось правительством Эфиопии через публичную компанию "Эфиопиан драй портс энтерпрайз", созданную в 2007 году для строительства сухих портов и управления ими. Первоначальная проектная мощность сухого порта в Моджо предусматривала обработку 28 280 контейнеров, однако в настоящее время ведутся работы по доведению годовой мощности до 110 373 контейнеров. В 2009 году порт обработал 9 568 контейнеров<sup>78</sup>. С появлением сухого порта в Моджо транзитные грузы будут проходить таможенную очистку не в порту Джибути, а на таможне Эфиопии. Затем груз может следовать в Моджо, где будет завершаться процедура очистки.

## **Е. Извлеченные уроки**

Трем рассмотренным в настоящем докладе транспортным коридорам присущи некоторые сходные черты:

- a) их обслуживает единственный крупный порт, на который приходится свыше 90% транзитных импортных и экспортных грузов принимающей страны;
- b) РСНВМ также широко используют порты, которые обслуживают наиболее значительную часть их внешней торговли;
- c) объемы импорта значительно превышают объемы экспорта;
- d) железнодорожные линии находятся в неудовлетворительном состоянии, хотя в настоящее время разрабатываются планы их улучшения;
- e) чрезмерно широко используется автотранспорт, при этом внутренних водных путей к портам нет.

---

<sup>76</sup> Ntamutumba (см. сноску 75).

<sup>77</sup> *The Reporter* (см. сноску 62).

<sup>78</sup> Gebreselassie G (2011). Dry ports enterprise buys 48 million Br equipment. *All Africa*. 27 June. Имеется в Интернете по адресу <http://allafrica.com/stories/201106281059.html> (сайт посещался 22 марта 2013 года).

## IV. ГАРМОНИЗАЦИЯ ПРОЦЕДУР И ПРАВИЛ

Все страны, входящие в Восточноафриканское сообщество (ВАС) (Бурунди, Кения, Объединенная Республика Танзания, Руанда и Уганда), договорились о введении системы уполномоченных экономических операторов (УЭО) на основе стандартов Всемирной таможенной организации (ВТамО) с взаимным признанием компетенции этих операторов всеми государствами-членами. Страны ВАС сотрудничают с ВТамО в рамках проекта, осуществляющегося при поддержке Шведского агентства по сотрудничеству в области международного развития. Японское агентство международного развития обеспечивает подготовку сотрудников таможенной службы Уганды, и разработана, но еще не введена в действие система аккредитации. В Руанде вводится система упрощенных процедур для сертифицированных операторов<sup>79</sup>.

Страны ВАС прилагают совместные усилия по разработке гармонизированных транзитных и таможенных процедур, однако их еще предстоит перевести в практическую плоскость. Несмотря на прогресс в области гармонизации таможенных документов, в каждой стране по-прежнему требуется заполнение собственных документов. Кроме того, несмотря на то, что электронные документы принимаются, во многих случаях по-прежнему требуют представления печатного экземпляра. Данная практика требует улучшения. Частично внедрена единая таможенная закладная, но эта система должна быть принята полностью<sup>80</sup>.

Выделены средства для сооружения новых таможен на всех ключевых пограничных пропускных пунктах в регионе ВАС. Пограничные пункты одной остановки уже создаются в Малабе, Гатуне/Катуне, Русумо и Нембе, и ВАС намерено открыть дополнительные пункты этого типа на границах вдоль Северного и Центрального транспортных коридоров. В таблице 6 приводятся данные о ходе ведущейся работы по созданию этих совместных пограничных пунктов.

Гармонизировать процедуры на границах порой сложно, поскольку в каждой стране требуется привлечь от пяти до десяти ведомств. Один из аспектов данной проблемы заключается в необходимости строительства новых объектов, нередко с расширением дорог со строительством дополнительных полос и более вместительных площадок для стоянки грузовиков. Возникают и оперативные проблемы, например проблемы подключения к Интернету и организации подготовки кадров.

Таможенная очистка завершается на территории РСНВМ, что на практике порой оборачивается тем, что грузовики простаивают днями неразгруженные, пока не будет завершена таможенная очистка и получено разрешение на выдачу груза. В Руанде введена система, позволяющая сертифицированным операторам осуществлять таможенную очистку грузов на таможне в Кигали за полдня, хотя обычно эта процедура занимает от одного до двух дней<sup>81</sup>. В Руанде и Бурунди таможенная очистка грузов на границах в настоящее время не производится, а в случае угандийских грузов эта процедура может производиться на границе или внутри страны; в настоящее время сооружается новый сухой порт в непосредственной близости от угандийско-кенийской границы в Малабе.

---

<sup>79</sup> Nathan Associates Inc. (см. сноску 15).

<sup>80</sup> Nathan Associates Inc. (см. сноску 15).

<sup>81</sup> Nathan Associates Inc. (см. сноску 15).

**Таблица 6. Характеристика пограничных пунктов по линии Северного и Центрального транспортного коридоров**

<i>Страны</i>	<i>Местоположение</i>	<i>Количество грузовиков, ежедневно пересекающих границу в обоих направлениях</i>	<i>Сроки выполнения формальностей</i>	<i>Состояние работ</i>
Кения/Уганда	Малаба	200	26 часов	Создан пограничный пункт одной остановки для обработки грузов, перевозимых по железной дороге
Уганда/Руанда	Гатуна/ Катуна	90	3 часа для транзитных грузов	Таможенная очистка производится внутри страны, поэтому транспортные средства сопровождают от границы до Кигали, однако для сертифицированных операторов введена приоритетная процедура, занимающая лишь полдня вместо двух. Ведется подготовка к созданию пограничного пункта одной остановки
Руанда/Бурунди	Акиньяру/ Верхнее Киньяру	57	1 час для транзитных грузов	Готовится технико-экономическое обоснование для создания пограничного пункта одной остановки
Объединенная Республика Танзания/ Бурунди	Коберо/ Кабанга	50	1 час + 2–3 дня	Таможенная очистка производится внутри страны. В Бужумбуре занимает 2–3 дня
Объединенная Республика Танзания/ Руанда	Русумо	100	2 часа + 0,5–2 дня	Таможенная очистка производится внутри страны, поэтому транспортные средства сопровождают от границы до Кигали, однако для сертифицированных операторов введена приоритетная процедура, занимающая лишь полдня вместо двух
Объединенная Республика Танзания/Уганда	Мутукула	20	1 час + 1 день	Идет подготовка к созданию пограничного пункта одной остановки

*Источник: Nathan Associates, Inc.*<sup>82</sup>.

Примечательный контраст в данном случае представляет собой Эфиопия. Прежде эфиопские таможенники производили таможенную очистку грузов в порту Джибути и дальнейших проверок или контроля на границе не производилось. Однако данная система не вполне удовлетворяла эфиопских импортеров, поскольку они должны были заранее платить таможенные пошлины и выезжать в порт для решения любых проблем, возникающих в процессе таможенной очистки. Эти проблемы должен решить новый сухой порт в Моджо.

<sup>82</sup> Nathan Associates, Inc. (см. сноску 15).

В июле 2008 года государства – члены ВАС договорились унифицировать правила, регулирующие предельную нагрузку на ось автомобиля и массу брутто транспортных средств, а также ввести новый режим административной ответственности за перегрузку транспортного средства, отменив уголовную ответственность. Однако государствами-членами не приняты законы, обеспечивающие вступление в силу согласованных изменений в соответствующих странах. С учетом трудностей, возникающих в процессе осуществления таких соглашений в других регионах мира, в том числе в самых развитых странах, этот факт, вероятно, не вызывает удивления.

Как и действующие правила, регулирующие предельную нагрузку на ось автомобилей, серьезной причиной задержек является проверка фактического соблюдения установленных лимитов либо с использованием официальных мостовых весов, либо на других неофициальных контрольных пунктах. В Объединенной Республике Танзания имеется 9 мостовых весов, в Кении – 9, в Уганде – 4, а в Руанде и Бурунди таких весов нет. Контроль соблюдения норм по-прежнему производится на основе 100-процентной проверки, а не в рамках доверительной системы с привлечением уполномоченных операторов, что позволяло бы обеспечить определенный уровень саморегулирования. В идеальной ситуации грузовые автомобили взвешивались бы лишь в порту и пункте окончательной таможенной очистки. Высказывается предложение, чтобы транзитный режим "продумывался как система последовательного контроля, а не свобода транзитных перевозок, предоставляемая сертифицированным оператором в обмен на соответствующие гарантии"<sup>83</sup>. Данная система чрезмерных проверок и мер безопасности распространяется на всех независимо от надежности и репутации операторов. Положение улучшила бы система УЭО, в рамках которой пользующиеся доверием операторы проходили бы формальности по упрощенной схеме.

В отличие от транспортного коридора Джибути – Эфиопия в Кении и в Объединенной Республике Танзания автотранспортные компании могут получить разрешение для осуществления либо отечественных, либо транзитных перевозок. Вместе с тем, как представляется, эффективнее было бы попытаться сократить количество порожних рейсов и эффективнее использовать имеющиеся возможности, допуская трехсторонние перевозки. Однако следует признать, что это сложный вопрос, затрагивающий интересы национальных отраслей и правительств, стремящихся обеспечить их защиту. Также отмечают, что, хотя дерегулированный режим доступа к рынкам имеет много положительных сторон, недостаточный объем сопутствующих правил, регулирующих вопросы качества, приводит к снижению уровня последнего<sup>84</sup>. Эти вопросы также связаны с ходом работы по созданию таможенного союза в рамках ВАС, поскольку ликвидация таможенного контроля на территории ВАС и либерализация доступа к рынкам транспортных услуг позволили бы транспортным предприятиям работать более эффективно в условиях более обширного и крупного рынка, а также повысить эффективность управления перевозками, избегая ненужных разрывов транспортной цепочки.

---

<sup>83</sup> Arvis et al (см. сноску 17, стр. 8).

<sup>84</sup> Nathan Associates (см. сноску 15).

## **А. Создание центров комплектования грузов**

Упомянувшиеся выше исследования, посвященные рассмотренным трем транспортным коридорам, показывают, что сухие порты и интермодальные терминалы являются только частью решения, призванного обеспечить, чтобы у отправителей транзитных грузов возникало меньше проблем. Оценку таких объектов следует производить с учетом конкретных обстоятельств и тех функций, которые должны выполнять транспортные системы и системы снабжения в конкретных точках. Нужны небольшие центры укомплектования грузов для укрупнения партии в целях полной загрузки контейнеров, которые затем поступают на более крупные интермодальные терминалы для доставки железной дорогой в порты. В идеальном варианте для таможенной очистки используются ключевые интермодальные узлы, такие как ВКС, поскольку железнодорожный транспорт позволяет устранить многие транзитные проблемы и риски, возникающие при перевозке автотранспортом.

В принципе такие узлы могут быть созданы в Исаке и Мванзе в Объединенной Республике Танзания, Найроби и Элдорете в Кении и Тороро и Кампале в Уганде с последующим подвозом автотранспортом до небольших ВКС, занимающихся укрупнением партий и контейнеризацией грузов в Руанде и Бурунди. Теоретически, такие узлы могут стать основой функционирующей системы, в рамках которой особенности каждого вида транспорта используются с учетом параметров каждого звена транспортной цепочки, однако, для того чтобы извлечь эти выгоды, нужно создать небольшие пункты для обслуживания местных рынков, на базе которых со временем сформируется система многоуровневых транспортных узлов, интегрированных в производственно-сбытовую цепочку. В регионе нужно наращивать логистический потенциал, позволяющий увязывать транспортное обслуживание с потребностями промышленности.

## **В. Создание функционирующих механизмов**

Пристального внимания заслуживает также вопрос об отношениях между РСНВМ и их соседними странами транзита. Добрососедские отношения крайне важны для расширения торговли. В известной степени прочность позиций РСНВМ на переговорах, призванных изменить положение, может зависеть от размеров товарооборота. Например, в зависимости от существующей политической ситуации до приблизительно 75% товарооборота Буркина-Фасо и Мали проходят через Абиджан (Кот-д'Ивуар), составляя при этом лишь 10% от общего объема грузооборота порта. Аналогичным образом почти 90% внешнеторговых грузов Бурунди, Руанды и Уганды обрабатывается портом Момбаса, однако в совокупности эти операции не превышают 15% грузооборота данного порта. Большая часть внешнеторговых грузов Непала проходит только через один порт (Калькутту) и, таким образом, грузоотправители отнюдь не свободны в своем выборе<sup>85</sup>.

Довольно прочные позиции на переговорах можно получить, вероятно, в тех случаях, когда доля соответствующих грузов составляет порядка 10–15%, поскольку при этом ясно, что возможности для торговли есть и при проведении стимулирующей политики ее объемы могут значительно возрасти. Кроме того, можно утверждать, что транзитные грузы субсидируют осуществление инфраструктурных инвестиций в стране транзита, от которых выигрывают перевозчики и отечественные, и транзитных грузов, т.е. создается беспроигрышная ситуация. Однако на макроуровне небольшие объемы торговли ограничивают возможности правительств РСНВМ согласовывать

<sup>85</sup> Malakar SB (2009). Presentation to the UNCTAD Ad Hoc Expert Meeting on Transit Ports Servicing Landlocked Developing Countries, 11 December 2009.

для своих грузов специальный режим в соседних странах транзита. Наглядным примером является Объединенная Республика Танзания, где государственная железнодорожная корпорация взимает за транзитную перевозку контейнеров в Руанду на расстояние в 990 км от Дар-эс-Салама до Исаки на 30% больше, чем за перевозку отечественного контейнера по той же железной дороге от Дар-эс-Салама до Мванзы на расстояние 1 230 километров<sup>86</sup>. На микроуровне в РСНВМ грузоотправители, как правило, являются малыми предприятиями, которым торговаться с глобальными операторами логистических услуг практически бесполезно. Компании-перевозчики могут устанавливать более высокую плату за заход в транзитные порты, и правительствам, по всей вероятности, не удастся договориться о режиме компенсации, который позволял бы частично возместить эти расходы. Кроме того, ввиду того, что импорт намного превышает экспорт, контейнеры, как правило, возвращаются порожняком и расходы нередко переносятся на импортера (обычно грузоотправителя из РСНВМ). Этим, возможно, объясняется, например, тот факт, что в случае аналогичной продукции импорт из Кот-д'Ивуара с доставкой до восточного побережья Соединенных Штатов обходится вдвое дороже, чем транспортировка таких же товаров до западного побережья Соединенных Штатов из Японии (обе страны равноудалены от Соединенных Штатов)<sup>87</sup>. Поскольку торговля между Соединенными Штатами Америки и Японией более сбалансирована, стоимость транспортировки линейными перевозчиками более равномерно распределяется между импортерами и экспортерами. При несбалансированности торговли одна сторона (обычно импортеры) субсидирует другую (обычно экспортеров). В приведенном примере создается впечатление, что товары из Соединенных Штатов более популярны в Кот-д'Ивуаре, чем наоборот.

Напротив, РСНВМ с большими объемами грузооборота должны иметь возможность отстаивать свои позиции на переговорах со странами транзита. Грузоотправители в таких РСНВМ, по всей вероятности, будут иметь возможность повышать свою конкурентоспособность благодаря преференциальному режиму перевозки их грузов в странах транзита, в результате чего можно добиться увеличения объемов, эффекта масштаба и повышения общей предсказуемости сроков доставки грузов. Благодаря увеличению экономии от масштабов деятельности выиграют и страна транзита и страна, не имеющая выхода к морю. Например, торговля Зимбабве является крупным источником доходов для транзитных портов как в Мозамбике, так и в Южной Африке. Через порт Джибути проходит больше транзитных грузов, чем грузов для отечественных получателей, что в принципе должно обеспечивать Эфиопии выгодные переговорные позиции, однако данные, полученные при проведении настоящего исследования, показывают, что на практике этого не происходит.

---

<sup>86</sup> Данные Управления по координации транзитных перевозок по Северному транспортному коридору и Железнодорожной корпорации Танзании, 2005 год, и Arvis et al (см. сноску 17).

<sup>87</sup> Hummels D and Skiba A (2002). A virtuous circle? Regional tariff liberalization and scale economies in transport. Purdue University, West Lafayette.

## **V. РЕКОМЕНДУЕМЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЙСТВИЙ**

В числе важнейших направлений для принятия мер по повышению эффективности общей работы транзитного коридора можно выделить следующие: а) наращивание институционального потенциала для совместного управления смешанными перевозками; б) обеспечение наиболее эффективного использования существующей инфраструктуры или создание новых транспортных узлов; с) повышение надежности и предсказуемости сроков и стоимости перевозок на основе мер по укреплению доверия между государственными регулирующими органами и частными операторами.

### **A. Опора и сотрудничество**

Один из серьезных недостатков положения РСНВМ – их зависимость от транспортных сетей соседних стран транзита и их крайне ограниченные возможности влияния на вид, маршрут, тарифы или практику управления транзитных перевозок. Контролировать деятельность системы обычно проще, если владеть ею. Компании предпринимательского сектора пытаются контролировать своих поставщиков товаров и услуг с помощью инструментов владения. Однако владение – не есть средство достижения других целей (например, повышения внешнеторговой конкурентоспособности или снижения транспортных издержек). Собственность можно заменить доверительными отношениями, которые, тем не менее, будут давать те же преимущества, такие как надежность и предсказуемость.

Транспортная цепь может включать многочисленные структуры государственного сектора (например, органы контроля качества и фитосанитарного контроля в сельском или рыбном хозяйстве и таможенные органы) и частного сектора (например, банки, страховые компании, таможенные брокеры, транспортные компании, портовые администрации, операторы терминалов и т.п.), а также самих экспортеров и импортеров. Действующие лица транспортной цепи имеют разные и подчас противоречащие интересы. Государственные ведомства контролируют торговлю в целях сбора пошлин, соблюдения грузовых квот и обеспечения мер безопасности; в свою очередь, частные компании обычно уделяют основное внимание грузообороту и хотят, чтобы грузы перевозились как можно быстрее. Таможенные пошлины и налоги с оборота, взимаемые с импорта, остаются одним из важнейших источников поступлений для многих развивающихся стран, которые могут не иметь возможностей собирать налоги каких-либо других видов. Товары, прибывающие на границу, можно легко задержать до уплаты причитающихся сумм, и нежелание терять доходы в странах транзита по-прежнему представляет собой одно из главных препятствий, мешающих облегчению перемещения товаров в соседние РСНВМ и из них.

Активное вмешательство стран транзита в прохождение грузов РСНВМ встречается редко, и ныне действующие международно-правовые акты обязывают страны транзита пропускать их. Однако у прибрежных стран есть две главные причины уделять возросшее внимание региональным или двусторонним механизмам транзита. Во-первых, РСНВМ могут сами становиться важными странами транзита, когда прибрежные страны хотят торговать с другими внутриконтинентальными странами региона. Во-вторых, эффективные режимы транзита могут оказаться полезными для собственных поставщиков транспортных услуг в страны транзита и, самое главное, для их портов, привлекая дополнительных клиентов. Это может привести к снижению расходов на внешнеторговые перевозки прибрежной страны благодаря эффекту масштаба и может повысить транспортную сопряженность, поскольку рост грузооборота будет способствовать появлению новых транспортных

предприятий. Такая концентрация спроса может стать опорой роста потенциала товародвижения, что, в свою очередь, может оказаться полезным для местных предприятий, связанных с переработкой транзитных грузов или оказанием транзитных услуг с добавленной стоимостью, что будет иметь также связанный с этим положительный результат привлечения в страну иностранных инвестиций. Прибрежные страны транзита и РСНВМ должны, таким образом, признать свою взаимозависимость и имеют общие интересы.

Для обеспечения эффективных и высокопроизводительных транспортных услуг при разумных издержках возросшее значение имеет сотрудничество со всеми заинтересованными сторонами по обе стороны границы. Так, формирование институционального потенциала на основе укрепления структур по управлению транспортными коридорами, как это считают, повышает уровень вовлеченности заинтересованных сторон в усилия по решению проблем и преодолению препятствий на основе совместно разработанных и согласованных решений. Организация взаимодействия между многочисленными далеко удаленными заинтересованными сторонами из многих стран остается сложным процессом, который может ограничивать возможности унификации главных эксплуатационных аспектов или привлечения инвестиций в инфраструктуру транспортного коридора. Многие транзитные коридоры в Африке уже стали узнаваемым "брендом" и наладили официальные институционализированные связи для обеспечения развития коридора и налаживания взаимодействия между заинтересованными сторонами в целях повышения эксплуатационной эффективности транспортной системы, включая требования модернизации инфраструктуры.

Сходные обоснования имеет создание институциональных механизмов, связанных с транзитными коридорами в Африке, а именно, содействие диалогу между заинтересованными сторонами и унификация транспортных процедур в целях повышения эффективности коридоров, в числе прочих аспектов, на основе снижения сроков транзита и расходов для потребителей. Однако здесь имеются разные договоренности, такие как договоры, многосторонние соглашения, протоколы, уставы и регистрационные документы компаний. В частном секторе имеются партнерские механизмы управления, включая слияния компаний, совместные предприятия или монопольные контракты.

Все рассмотренные здесь коридоры действуют на основании международных соглашений о транзите, регламентирующих права транзита применительно к перевозкам в РСНВМ. Северный коридор (Момбаса) и центральный коридор (Дар-эс-Салам) создали ассоциации с участием групп управления заинтересованных сторон для решения рабочих вопросов, в то время как в коридоре Джибути – Эфиопия такой ассоциации не создано. Этим коридором управляет комитет экспертов и межведомственный комитет, которые решают вопросы в каждом конкретном случае с помощью специальных комитетов. Для коридора Джибути – Эфиопия мог бы оказаться полезным более постоянный институциональный механизм, в частности в свете того, что, как отмечалось, эфиопские грузоперевозчики считают, что в порту Джибути они находятся в ущемленном положении.

Большинство соглашений о транзите посвящены главным образом международному перемещению товаров, транспортных средств и водителей (в некоторых случаях также пассажиров и багажа) и обозначаются разными вариантами названия "соглашение о транзитных или международных автомобильных (железнодорожных и т.п.) перевозках". Они построены на принципе "свободы транзита", вводя концепции взаимности, национального режима и контроля за транзитными перевозками. Некоторые из них посвящены только вопросам транзита

как таковым, оставляя урегулирование технических моментов транспортных вопросов отдельным приложениям, протоколам или документам. Возможности транзита, включая маршруты и коридоры или виды перевозок, часто расписываются подробно, в особенности в двухсторонних соглашениях о транзите. Конкретные описания могут быть посвящены пунктам ввоза, пунктам вывоза и маршрутам и коридорам транзита (железнодорожным и автомобильным).

Двухсторонние или региональные соглашения о транзите могут необязательно ограничиваться вопросами, касающимися международного грузового транзита: они могут также охватывать аспекты внутреннего и внешнего транзита в контексте двусторонней торговли. Они могут также охватывать такие аспекты, которые выходят за рамки грузового транзита, например вопросы, касающиеся инфраструктуры транспортных услуг и перемещение транспортных средств, транспортных единиц и водителей или бригад через территорию страны. В этой связи транспорт затрагивает вопросы документации и процедур в пограничных пунктах, требований, обеспечивающих беспрепятственное перемещение транспортных средств, водителей и грузов, а также наличия, качества и безопасности инфраструктуры.

## **В. Критическая масса**

Высказывается мнение, что транспортные издержки РСНВМ в Африке не должны быть намного больше, чем у других стран транзита, однако цены, назначаемые для потребителей, выше по ряду причин, таких как неэффективность структуры рынка, рентоориентированное поведение и другие негативные явления, включая неэффективность индивидов, чрезмерное регулирование и коррупцию. Рентоориентированное поведение транспортных операторов (например, картелей автоперевозчиков) и зарегулированный доступ к рынку (например, система квот для национальных автотранспортных компаний) называются в качестве наиболее серьезных проблем в некоторых районах Африки.

Растущая доля глобальной торговли приходится на продукцию обрабатывающей промышленности и комплектующие, которые используются в рамках глобализованных производственных процессов. Высокие транспортные расходы и большие сроки доставки импортных товаров ведут к росту издержек производства конечной продукции; иными словами, такие более высокие транспортные издержки обычно негативно влияют на решения о размещении своих производств, принимаемые компаниями отраслей сборочного типа с высокой долей импортных комплектующих. Это означает, что РСНВМ имеют меньше возможностей привлечения инвестиций, будь то отечественных или иностранных, для развития отраслей обрабатывающей промышленности, торговли или сбыта.

Основой любого коридора остаются производственные показатели физической инфраструктуры, однако на экономической эффективности сказывается множество практических факторов, таких как обеспеченность логистическими услугами, управление подвижным составом и размещение спроса по отношению к ключевым узлам транспортной цепи. Для обеспечения больших объемов грузоперевозок и реализации эффекта масштаба перевозок по ключевым коридорам необходима консолидация и укрупнение потоков, однако привлечь частные инвестиции может оказаться трудно, не создав гарантии спроса на месте.

Размещение, размеры и техническая оснащенность грузовых терминалов должны быть приспособлены к функционирующей системе, в которой особенности каждого вида перевозок используются необходимым образом на каждом этапе транспортной цепи. Необходимы небольшие объекты, построенные для обслуживания

местных рынков, со временем перерастающие в систему узлов разного уровня, объединенных в цепь товародвижения. Необходимо развивать логистический потенциал на региональном уровне, чтобы транспортные отрасли по своей конфигурации учитывали требование производства. При низком объеме торговли невозможно реализовать эффект масштаба. В результате в целом страна с небольшим внешнеторговым оборотом имеет более высокие транспортные издержки из-за порожних перегонов или неполной загрузки автотранспорта и неспособности использования для внешнеторговых перевозок потенциала других транспортных систем, такие как речной или железнодорожный транспорт.

Ограниченный доступ к экспортному финансированию, кредиту и страхованию может иметь своим результатом чрезмерные эксплуатационные и транзакционные издержки в развивающихся странах. Мелкие грузоотправители могут сталкиваться с трудностями, когда им необходимо изыскать денежные суммы для внесения депозитов по таможенным закладным, и после этого, когда им приходится долгое время ждать разблокирования закладных из-за неэффективности административных процедур. Это, в частности, приводит к тому, что грузоотправители могут не иметь возможности докупать товары в запас до разблокирования закладных, когда их работа по сути дела оказывается парализованной. В долгосрочном плане это может вызывать уменьшение числа грузоотправителей, тем самым снижая конкуренцию и увеличивая расходы для потребителей. В развитых странах грузоотправители смогли решить такие проблемы с помощью более развитых финансовых систем и программ аккредитованных операторов, созданных таможенными органами. Из-за необходимости приобретать услуги в другой стране – поскольку во внутриконтинентальной стране не предоставляются такие услуги, например загрузка или выгрузка контейнера в транзитном порту, а не во внутриконтинентальном месте отправления или назначения, – возникают дополнительные валютные риски.

Привлечение финансирования для развития инфраструктуры или производственных капиталовложений может оказаться трудным для многих РСНВМ. Лишь немногие международные кредиторы способны финансировать, например, строительство железной дороги, грузовой станции внутри страны или морского терминала. Обычно главная область деятельности этих кредиторов связана с использованием сырья, а не с финансированием как таковым. Возможности предлагать полный пакет услуг могут оказаться для развивающихся стран очень привлекательными по сравнению с альтернативой решения вопросов по отдельности или неполучения какого-либо дохода вообще. Однако ограниченность числа компаний, предоставляющих полный круг услуг, может укреплять позицию таких покупателей, вызывая снижение цен, которые те платят РСНВМ за их товары. Кроме того, инвесторы часто желают получить исключительные права по любой концессии на срок десятилетий, чтобы это помогло гарантировать их рентабельность.

Кроме того, даже если некоторые проблемы, например перегруженность портов, могут требовать срочных инвестиций для расшивки узких мест, редко когда финансы могут стать решением сами по себе. Необходимо изучить и обеспечить возможности получения достаточной выручки для устойчивой эксплуатации, с соответствующими системами надлежащего возмещения расходов, технологическими ноу-хау и управленческим опытом. Политика, нацеленная на развитие инфраструктуры на основе частных концессий, часто устойчива там, где частный сектор способен получать регулярную прибыль. Проведение политики, связанной с регулированием и процедурами транзита, создает более сложные потребности и предпосылки в плане благоприятных внешних условий воспроизводства, а также технического и институционального потенциала, позволяющего достичь эффективности деятельности.

### **С. Эксплуатационные требования и учитывающие конкретные требования договоренности**

Повышение надежности и предсказуемости сроков и стоимости транзита в данном транспортном коридоре может быть более важным, чем снижение транспортных тарифов. Обеспечение регулярности транспортного обслуживания позволяет лучше планировать и распределять ресурсы. Это приведет к снижению товарно-материальных запасов, позволяющему получить большую экономию, чем небольшое сокращение сроков транзита. Импортеры развивающихся стран часто поддерживают высокий объем запасов – что связано с высокими складскими расходами, – чтобы компенсировать непредсказуемость сроков доставки товаров. Сети супермаркетов в развивающихся странах обычно держат запасы в размере трехмесячной торговли или больше.

Концепция УЭО на основе стандартов ВТамО позволяет использовать экспресс-систему в случае удовлетворяющих ряд требований операторов. Такая концепция, используемая на региональном уровне, способна дать большой эффект для всех участников путем оптимизации операций. Такая система также имеет дополнительное преимущество содействий соблюдению установленных правил в результате конкуренции, а не санкций.

Некоторые из предложенных выше мер могли бы стать идеальными предшественниками дееспособного транзитного режима, полная реализация которого приведет к снижению издержек и сроков транзитных грузоперевозок, а также повысит надежность и предсказуемость, позволяя в будущем облегчить режим регулирования. Цель здесь заключается в том, чтобы способствовать изменению культуры, которая способствует доверию к грузоперевозчикам, создавая положительную обратную связь, которая вознаграждает добросовестное поведение, укрепляет доверие и привлекает инвестиции.