

Проект
финансирован ЕС

МЕЖДУНАРОДНАЯ СЕТЬ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ/УЗЛОВ В
ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ



Развитие логистических центров в Центральной Азии

Энтони Пирс

Старший консультант

Проект по развитию международной сети
логистических центров/узлов в Центральной Азии



RINA INDUSTRY

IRD

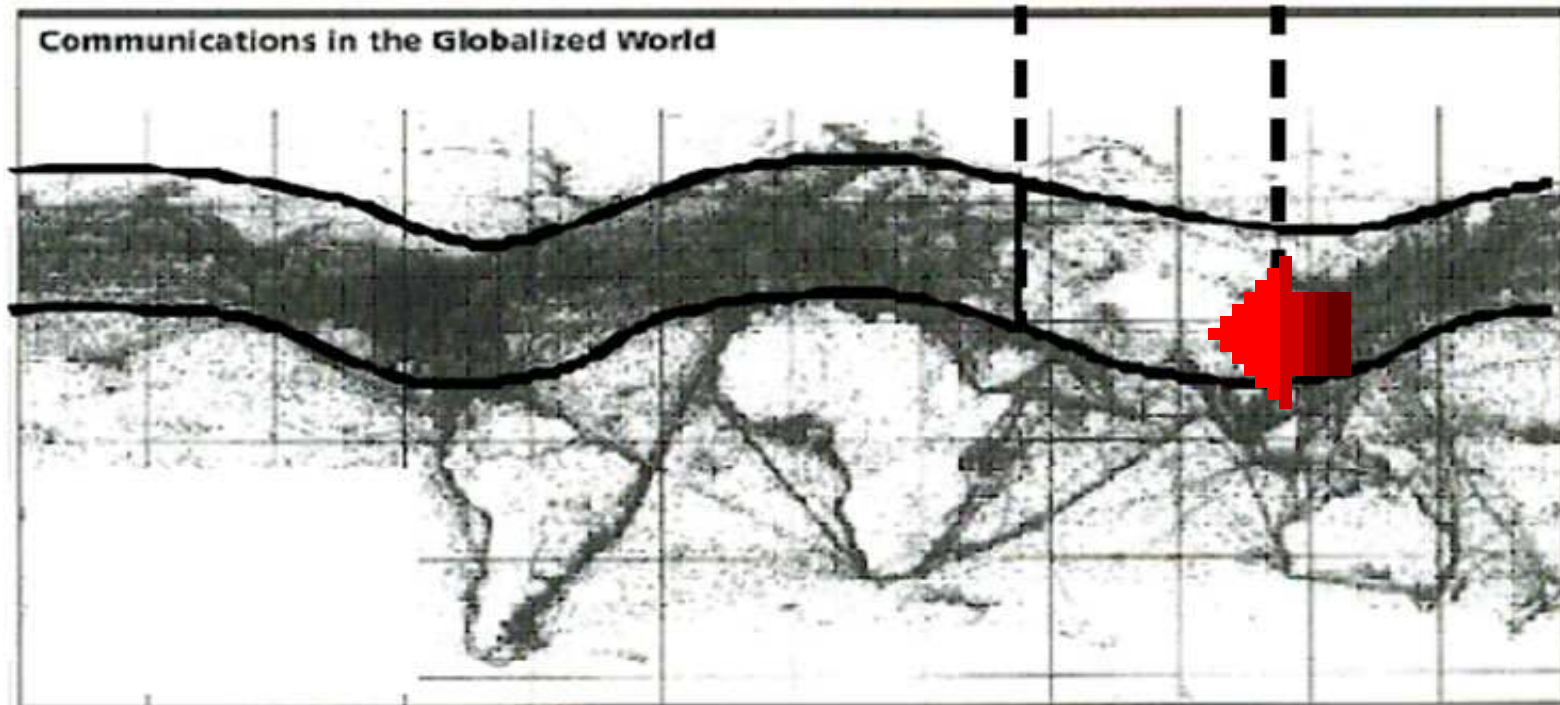
ENGINEERING





Почему Центральная Азия ?

Информационные пробелы соответствуют областям, которые не были взаимосвязаны с мировой торговлей



Источник: Центр Стратегических и Международных Исследований (CSIS), Вашингтон,



Наша цель

- В Центральной Азии некоторые транспортные расходы одни из самых высоких в мире.
- Наша цель – повысить транспортную эффективность, уменьшить затраты и улучшить конкурентоспособность региона



Цели проекта

- Содействие международной торговле и движениям товаров по коридору ТРАСЕКА посредством совершенствования логистических возможностей, взаимодействия сетей и мультимодального транспорта
- Увеличить эффективность транспорта в Центральной Азии
- Повысить роль частного сектора в развитии транспортной инфраструктуры.



Выгоды от проекта

- Логистические центры дополняют усовершенствования сделанные для звеньев в транспортной сети региона
- Снижение транспортных издержек и транзитного времени
- Потенциал для увеличения контейнерных перевозок между Азией и Европой через маршруты Центральной Азии.



Логистические соединения в Центральной Азии





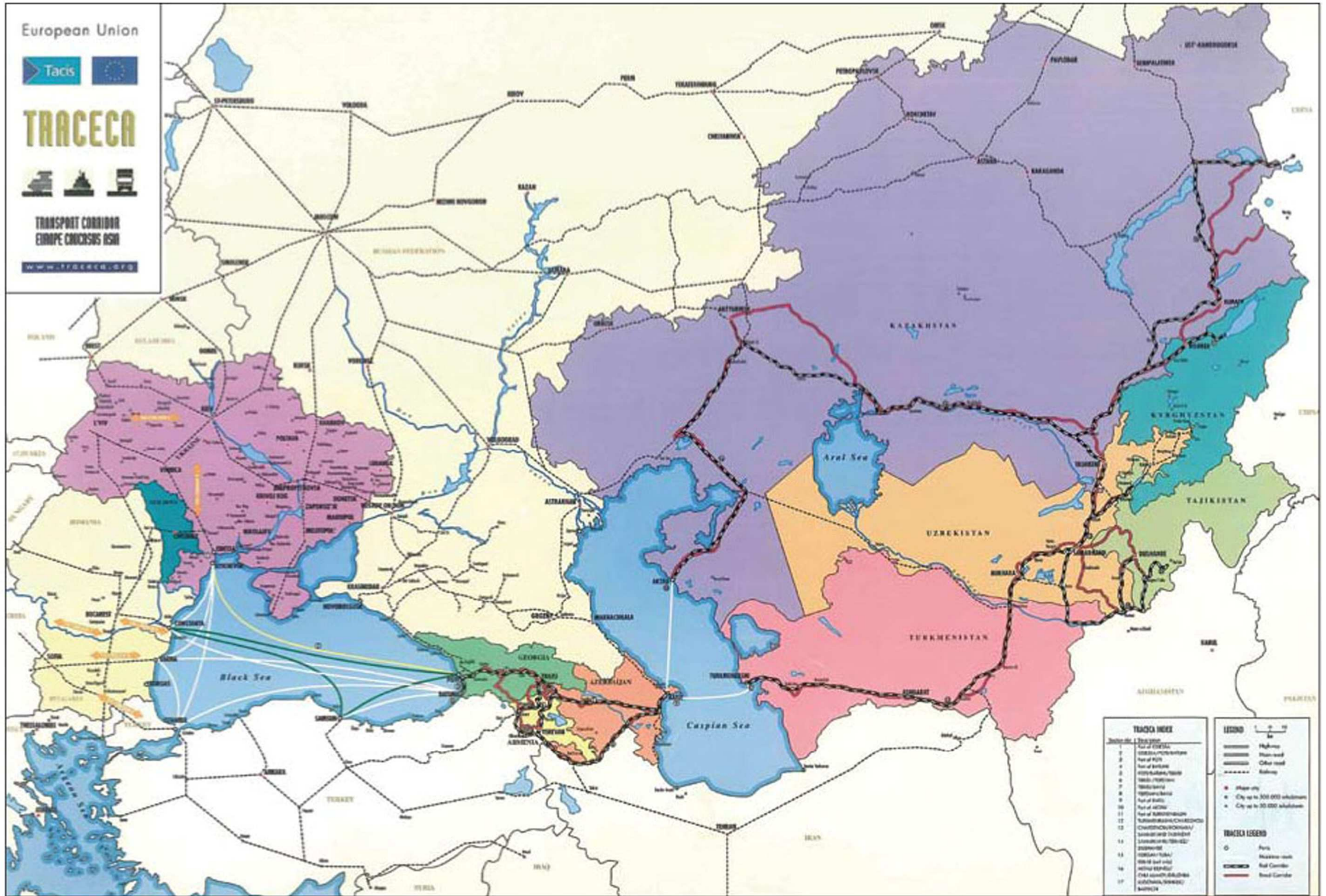
Ход работы проекта

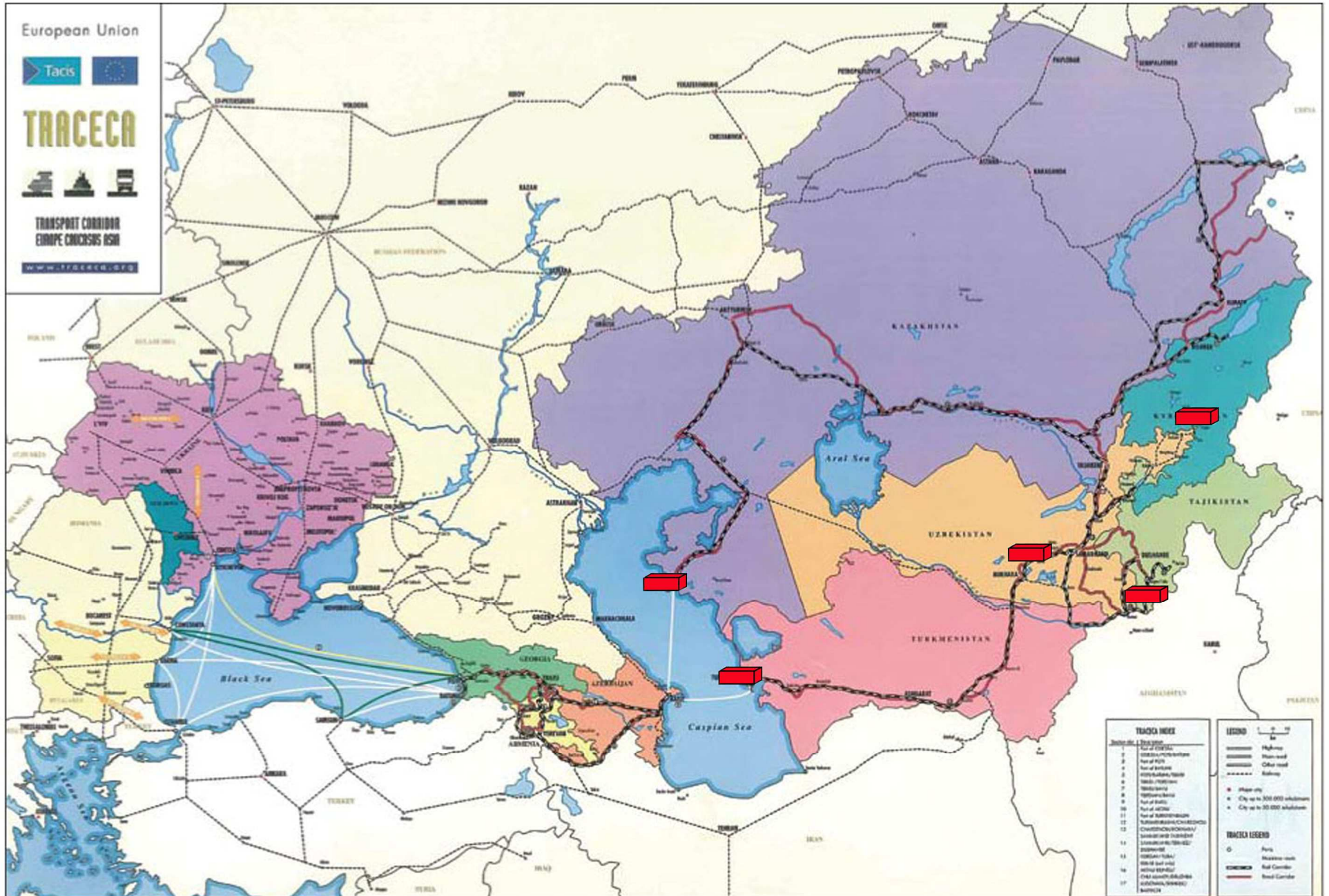
- Были определены участки для логистических центров.
- Транспортные прогнозы, технико-экономические обоснования завершены.
- Были сделаны предварительные расчеты размера и предварительных строительных расходов предлагаемых объектов.
- Финансовые модели с переменными ставками частного/государственного вклада по отношению к строительным издержкам находятся в стадии подготовки.



Стандартная инвестиционная структура

- Комбинация финансовых источников будет необходима для привлекательной нормы финансовой прибыли для частного сектора.
- Стандартная предлагаемая структура:
 - 20-30% частные инвестиции
 - 10%-20% от государства
 - Остаток в форме заема от местных банков и Международных Финансовых Организаций.
- Финансовая структура изменяется между центрами







Актау, Казахстан

- Центр будет расположен рядом с портом Актау.
- Правительство развивает Специальную Экономическую Зону.
- Прогноз транспортного роста через логистический центр :
 - 2010 – 600,000 тонн
 - 2020 – 3.3 м тонн
 - 2030 – 3.9 м тонн





Актау, Казахстан

Затраты на строительство

Пункт	\$ млн.
Стоимость строительства	\$30.00 мл
Складское оборудование	\$ 1.03 мл
Эксплуатационные расходы	\$1.47 мл
Стоимость финансового займа	\$ 4.15 мл
Общая сумма затрат	\$ 5.63 мл
Доход за 1 год	\$3.24 мл

Прибыль на инвестиции

Вклад частного сектора % основных затрат	Внутренняя ставка доходности в финансовом выражении	Инвестиции
100%	7.4%	\$ 31.03 мл
10%	35.9%	\$ 3.10 мл
20%	22.4%	\$ 6.20 мл
30%	16.1%	\$ 9.39 мл

Вклад банка предполагается 20% для всех частных вариантов



Ош, Кыргызская Республика

- Основной город южной части Кыргызской Республики
- Центр сельскохозяйственного производства в Ферганской Долине
- Международный аэропорт
- Железнодорожный терминал для южной ветви Кыргызской Железнодорожной сети
- Основные функции логистического центра
 - Внутреннее контейнерное депо (ВКД) и интермодальные перевозки
 - Сельскохозяйственный маркетинг и логистика
 - Импортное/экспортное оформление
 - Хранение и таможенный склад (в частности, для товаров из Китая)
- Прогноз грузов 400,000 тон в 2021 г.



Ош, Кыргызская Республика

Затраты на строительство

Пункт	\$ млн.
Стоимость строительства	\$14.31 млн
Складское оборудование	\$ 1.80 млн
Эксплуатационные расходы	\$ 0.99 млн
Стоимость финансового займа	\$ 2.16 млн
Общая сумма затрат	\$ 3.15 млн
Доход за 1 год	\$ 0.99 млн

Прибыль на инвестиции

Вклад частного сектора % основных затрат	Внутренняя ставка доходности в финансовом выражении	Инвестиции
100%	8.6%	\$ 16.1 млн
10%	27.3%	\$ 1.6 млн
20%	19.0%	\$ 3.2 млн
30%	14.8%	\$ 4.8 млн

Вклад банка предполагается 20% для всех частных вариантов



Нижний Пяндж, Таджикистан

- Объем перевозок увеличивается с 370,000 тонн в 2013 до 1.3 млн. тонн в 2030.
- Связан со Специальной экономической Зоной.



Новый мост через реку Пяндж в Афганистан





Нижний Пяндж, Таджикистан

Затраты на строительство Прибыль на инвестиции

Пункт	\$ млн	Вклад частного сектора % основных затрат	Внутренняя ставка доходности в финансовом выражении	Инвестиции
Стоимость строительства	\$ 7.96 млн	100%	3.5%	\$ 8.73 млн
Складское оборудование	\$ 0.77 млн	10%	41.2 %	\$ 0.87 млн
Эксплуатационные расходы	\$ 0.77 млн	20%	29.9 %	\$ 1.75 млн
Стоимость финансового займа	\$ 1.17 млн	30%	24.2%	\$ 2.62 млн
Общая сумма затрат	\$ 1.94 млн			
Доход за 1 год	\$ 1.59 млн			

Вклад банка предполагается 20% для всех частных вариантов



Туркменбаши, Туркменистан

- Прогноз перевозок логистического центра:
 - 2015 – 1.3 млн. тонн
 - 2020 – 3.7 млн. тонн
 - 2030 – 3.9 млн. тонн
- Часть реконструкции порта Туркменбаши.





Туркменбаши, Туркменистан

Затраты на строительство

Прибыль на инвестиции

Пункт	\$ млн.
Стоимость строительства	\$ 50.0 млн
Складское оборудование	\$ 1.6 млн
Эксплуатационные расходы	\$ 1.9 млн
Стоимость финансового займа	\$ 6.9 млн
Общая сумма затрат	\$ 8.7 млн
Доход	\$ 5.4 млн

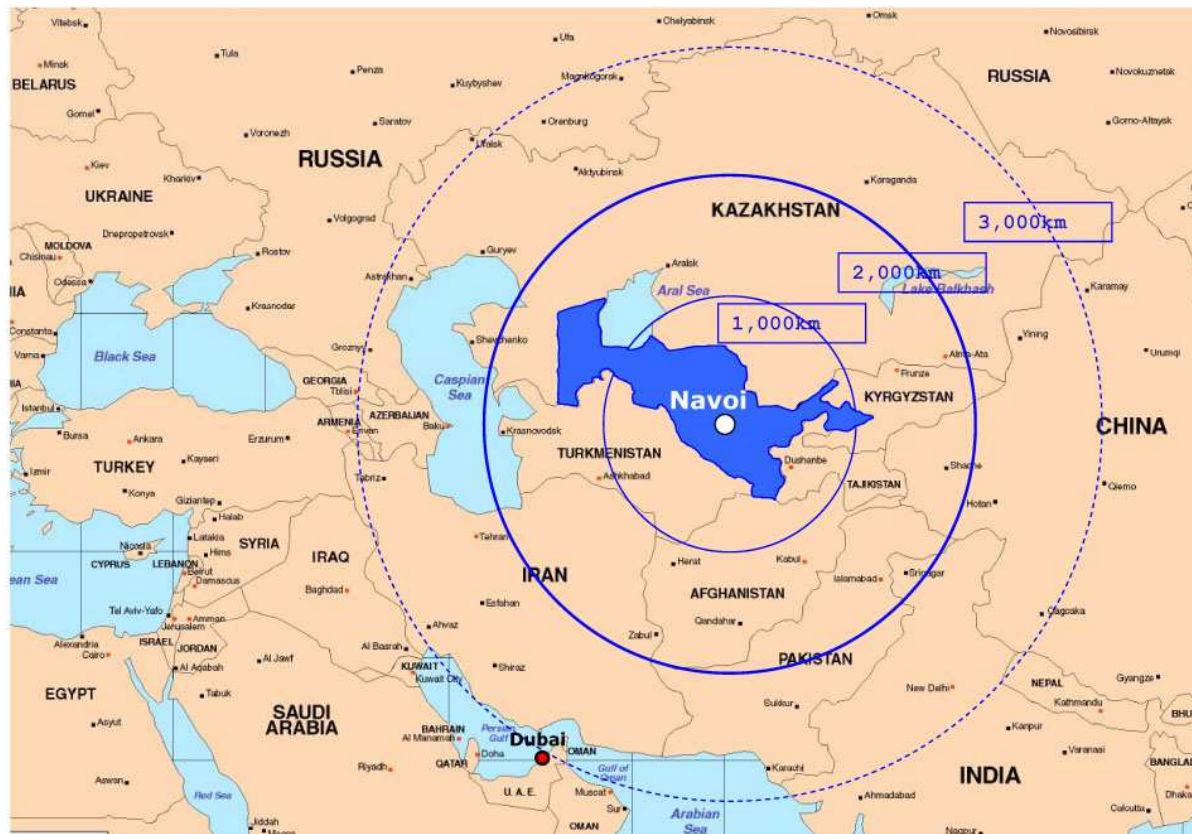
Вклад частного сектора % основных затрат	Внутренняя ставка доходности в финансовом выражении	Инвестиции
100%	9.9%	\$ 51.68 млн
10%	28.6%	\$ 5.17 млн
20%	20.9%	\$ 10.34 млн
30%	16.7%	\$ 15.50 млн

Вклад банка предполагается 20% для всех частных вариантов



Навой, Узбекистан

- На перекрестке международных «Север-Юг» и «Запад-Восток» наземных и воздушных коридоров.





Навой, Узбекистан

- Корейские грузовые авиалинии имеют 150,000 кв.м. грузовой терминал для обработки 100,000 тонн в год воздушных грузов увеличивая до 500,000 тонн.
- 747-400F Инчхон-Навой-Милан рейсы начались в августе 2010.

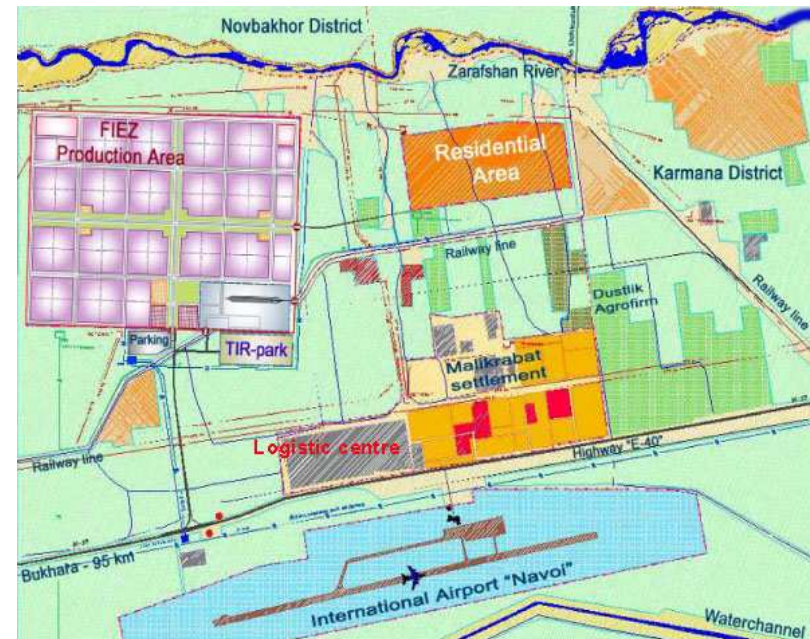
«Корейские авиалинии приложат все усилия для поддержки роста Навой в логистических узлах в Центральной Азии.»





Навой, Узбекистан

- Свободно-Экономическая Зона с производством:
 - Электротехнического и телекоммуникационного оборудования;
 - Машин и компьютеров;
 - Фармацевтических препаратов и медицинского обслуживания;
 - Пластмасс и полимеров.





Навой, Узбекистан

- Прогноз грузопотоков:
 - 2011 – 486,000 тонн
 - 2020 – 1.04 млн. тонн
 - 2030 – 1.20 млн. тонн
- Широкие дороги (Е40), железнодорожные и воздушные соединения





Навой, Узбекистан





Навой, Узбекистан

Затраты на строительство

Прибыль на инвестиции

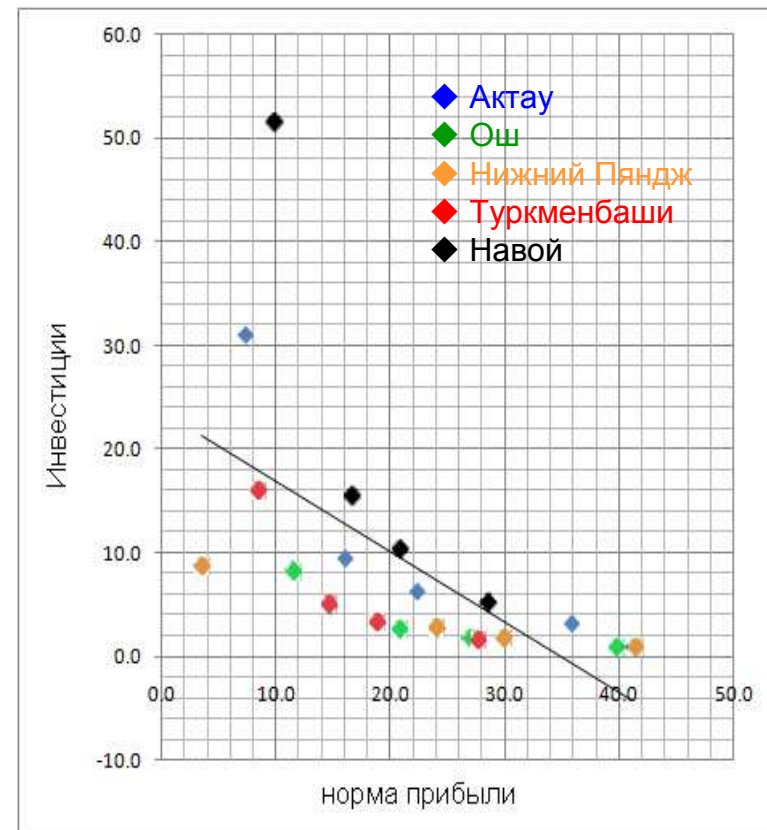
Пункт	\$ млн.	Вклад частного сектора % основных затрат	Внутренняя ставка доходности в финансовом выражении	Инвестиции
Стоимость строительства	\$ 7.48 млн	100%	11.5%	\$8.34 млн
Складское оборудование	\$ 0.86 млн			
Эксплуатационные расходы	\$0.81 млн			
Стоимость финансового займа	\$1.2 млн	10%	39.9%	\$ 0.83 млн
Общая сумма затрат	\$ 1.9 млн	20%	26.9%	\$ 1.67 млн
Доход	\$ 1.2 млн	30%	20.9%	\$ 2.50 млн

Вклад банка предполагается 20% для всех частных вариантов



Инвестиционные возможности

- Сеть логистических центров будет производить реальные экономические выгоды для стран Центральной Азии.
- Хорошие возможности выгодных инвестиций в логистические центры





Благодарю вас за внимание

Энтони Пирс

calogistics@irfnet.net

<http://logisticsec.kz/>