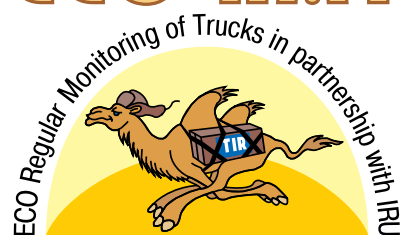


**ECO RMT**



**NELTI-3**

## ИТОГОВЫЙ ДОКЛАД





# Предисловие

Организация экономического сотрудничества (ОЭС) – это межправительственная региональная организация, основанная с целью содействия многостороннему региональному сотрудничеству и достижения социально-экономического роста и развития ее стран-участниц.

У региона прекрасные перспективы для превращения в процветающий регион. Он обладает огромными природными и людскими ресурсами с большой долей образованного населения, и у него выгодное геополитическое расположение в центре основных коридоров Север – Юг и Восток – Запад, так как этот регион соединяет Азию и Европу через свои транспортные сети.

Учитывая это, ОЭС начала осуществление нескольких региональных проектов, для того чтобы воспользоваться потенциалом и решить многие проблемы, с которыми сталкивается регион.

Показательный караван «Шелковый путь», который прошел в 2010 году – один из заметных проектов, целью которого было выявление препятствий на пути бесперебойных транзитных автомобильных перевозок. Этот караван был успешно реализован в партнерстве с Международным союзом автомобильного транспорта (IRU) в сентябре-октябре 2010 года.

Караван за 25 дней преодолел расстояние в 11 500 км, что позволило продемонстрировать возможности регионального сотрудничества по реализации конкретных проектов в контексте Рамочного соглашения ОЭС по транзитным перевозкам.

Лидеры стран-членов ОЭС, высоко оценивая и признавая значимость этой инициативы, на совещании в Стамбуле в декабре 2010 года призвали страны-члены ОЭС и ее Секретариат начать в регионе регулярные грузовые автомобильные перевозки.

В соответствии с этим мандатом ОЭС и IRU начали новый проект «Регулярный мониторинг грузовых автоперевозок в регионе ОЭС» на 8-м заседании министров транспорта и связи стран-членов ОЭС (июнь 2011 года, Ашхабад). Проект позволил собрать реальную информацию о реальном состоянии дел во всех странах-членах ОЭС по различным аспектам грузовых транзитных автоперевозок.

Наконец, я рад отметить, что результаты этого мониторинга грузовых автоперевозок послужили хорошим стимулом для инициатив по другим транспортным коридорам, реализуемых в партнерстве с IRU.

Мы благодарны правительствам стран-членов ОЭС и IRU за поддержку инициативы ОЭС и их реальный и значимый вклад в этот проект.

**Д-р Шамиль Алескеров**  
Генеральный секретарь ОЭС



# Выявление барьеров в автотранспортных перевозках

Когда вы останавливаетесь и задумываетесь о том, каким образом растут и приходят к процветанию экономика и общество, вы понимаете, что основой и движущей силой в этом процессе является автомобильный транспорт. Ни один другой вид транспорта не обеспечивает гибкие и уникальные услуги доставки грузов «от двери к двери», доступные каждому в любом месте в любое время. Автомобильный транспорт обеспечивает наилучшее распределение национального дохода, соединяя бизнес с мировыми рынками, поэтому любые штрафные санкции, накладываемые на автомобильный транспорт, приводят к еще большим потерям в экономике в целом.

В целях выявления барьеров, препятствующих автомобильному транспорту играть свою ключевую роль в обществе, IRU совместно с Организацией экономического сотрудничества в июне 2011 г. запустил проект по регулярному мониторингу грузовых перевозок в регионе ОЭС / NELTI-3. Этот проект основан на успешной реализации каравана IRU-ОЭС «Шелковый путь» в 2010 году, а также 1-й и 2-й фаз Новой Евроазиатской автотранспортной инициативы IRU (NELTI).

Проект NELTI-3, заверченный в 2012 году, позволил нам собрать данные о существующих условиях в области автотранспортных перевозок коммерческих грузов во всех 10 странах-участницах ОЭС. Собранные данные были проанализированы независимым научным институтом, и было выявлено, что до 40% времени перевозок теряется на границах и до 38% фрахта приходится на нелегальные платежи.

Этот итоговый доклад определяет барьеры, существующие в автотранспортных перевозках в регионе ОЭС, такие как негармонизированные таможенные процедуры и несогласованные правила коммерческих перевозок, многочисленные контрольно-пропускные пункты, сложные процедуры получения виз для водителей и транспортных операторов и неполное применение ключевых многосторонних инструментов ООН по упрощению торговли и транспорта, которые страны-участницы ОЭС уже ратифицировали. В докладе подчеркивается, что правительства ОЭС должны эффективнее внедрять эти инструменты для упрощения торговли и функционирования автомобильного транспорта и стимулирования экономического развития.

На сегодняшний день IRU с удовлетворением отмечает, что в результате плодотворного сотрудничества со все большим числом правительств успех NELTI вышел за пределы Евразии в арабский мир с запуском NELTI-4 в сотрудничестве с Арабским союзом наземного транспорта.

IRU твердо намерен следовать лозунгу «Единство действий во имя лучшего будущего», мы стремимся к увеличению глобальной осведомленности и делимся информацией о том, что выявление барьеров, существующих в области автотранспортных перевозок, является первым шагом в содействии этому уникальному виду транспорта в обеспечении прогресса, процветания и, в конечном итоге, мира на благо общества во всех регионах планеты.

**Умберто де Претто**  
Генеральный секретарь IRU



# СОДЕРЖАНИЕ

|                                                                                                                           |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 1. ВВЕДЕНИЕ                                                                                                               | 7   |
| 2. ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА (ОЭС)                                                                        | 11  |
| 3. РЕГИОНАЛЬНЫЙ ОБЗОР ТОРГОВЛИ И ЭКОНОМИКИ В РЕГИОНЕ ОЭС                                                                  | 19  |
| 4. ГРУЗОВОЙ КАРАВАН IRU-ОЭС «Шелковый путь» 2010                                                                          | 27  |
| 5. «Регулярный мониторинг грузовых автоперевозок в регионе ОЭС / NELTI-3 2012» (ЕСО RMT/NELTI-3): РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ | 39  |
| 6. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ                                                                                                  | 71  |
| ПРИЛОЖЕНИЕ 1 ВНЕШНЕТОРГОВАЯ СТАТИСТИКА ПО СТРАНАМ                                                                         | 81  |
| ПРИЛОЖЕНИЕ 2 ПЕРСПЕКТИВЫ ЛОГИСТИКИ В ОЭС                                                                                  | 101 |
| ПРИЛОЖЕНИЕ 3 НОРМАТИВНО-ПРАВОВАЯ БАЗА ДЛЯ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В РЕГИОНЕ ОЭС                                | 109 |



# ГЛАВА 1

# ВВЕДЕНИЕ

## Регулярный мониторинг грузовых автоперевозок в регионе ОЭС / NELTI-3 2012

После успешного проведения в 2010 году совместного грузового автокаравана IRU и ОЭС «Шелковый путь», целью которого было стимулирование работы автомобильного транспорта в странах, входящих в состав Организации Экономического Сотрудничества, ОЭС объединила силы с IRU для проведения другого проекта под названием «Регулярный мониторинг грузовых автоперевозок в регионе ОЭС / NELTI-3 2012». Для этого проекта профессиональные водители предоставляли данные о нынешних условиях в сфере международного автомобильного транспорта при доставках коммерческих грузов. Эти данные были собраны и проанализированы совместно IRU и Panteia/NEA.

Одной из главных задач ОЭС, как было обусловлено странами-членами этой организации, является содействие экономическому сотрудничеству и торговле во всем регионе ОЭС путем упрощения транспорта, в частности международного автомобильного транспорта, как важнейшей отрасли для достижения устойчивого развития и интеграции с мировыми рынками.

В этой связи Секретариат ОЭС придает приоритетное значение деятельности, направленной на достижение прогресса в следующих областях:

- Улучшение работы автотранспортной отрасли, в частности международного автомобильного транспорта;
- Оказание содействия правительствам стран-членов ОЭС в улучшении, упрощении и гармонизации таможенных процедур и условий работы международного автомобильного транспорта;
- Поддержка развития эффективных систем транспортных сетей.

В качестве первого шага на пути к достижению этих целей крайне важно получать свежую информацию об условиях работы международного автомобильного транспорта, таких как время ожидания на границах, таможенные процедуры, контроль и досмотр на дорогах, а также о существующей транспортной инфраструктуре вдоль основных транспортных маршрутов в регионе ОЭС, чтобы можно было выявить реальные препятствия и найти правильные решения для устранения физических и нефизических барьеров в области автомобильного транспорта.

В этой связи ОЭС и Международный союз автомобильного транспорта организовали Грузовой караван IRU-ОЭС «Шелковый путь» 2010, в котором приняли участие



8 стран-членов ОЭС. Этот караван проходил с 22 сентября по 24 октября 2010 года. Успешные результаты этого проекта были отмечены руководителями стран-членов ОЭС на 11 саммите ОЭС (Стамбул, декабрь 2010 года), которые призвали заинтересованные стороны регулярно проводить грузовые автокараваны в регионе ОЭС в 2011 году.

Для того чтобы выполнить это специфическое указание глав государств-членов ОЭС и сделать это в рамках государственно-частного партнерства, ОЭС и IRU договорились осуществить новый совместный проект, который назвали «Регулярный мониторинг грузовых автоперевозок в регионе ОЭС / NELTI-3 2012».

Проект «Регулярный мониторинг грузовых автоперевозок в регионе ОЭС / NELTI-3 2012» заключается в сборе и анализе данных о существующих условиях работы международного автомобильного транспорта, с которыми сталкиваются профессиональные водители грузовиков, осуществляющие международные коммерческие доставки грузов. Эти данные вносились в специальные вопросники и бортовые журналы, которые заполнялись водителями компаний из 10 стран-членов ОЭС, участвующих в проекте. Для анализа собранных данных использовались различные методики, например методика ЭСКАТО «Время – Расстояние – Стоимость».

Проект принимает во внимание значение строгого применения системы МДП и необходимость ее дальнейшего расширения в регионе ОЭС, а также общие интересы ОЭС и IRU по созданию региональной системы автотранспортных разрешений или системы лицензирования с использованием передовых европейских практик.

### **О проекте NELTI**

Быстрое развитие экономического сотрудничества и торговых отношений между Европой и Азией не может быть успешным без эффективной организации транспорта. Исторически морской транспорт играл главную роль в обеспечении торговых потоков между этими двумя регионами. Сегодня во внимание также принимаются новые, альтернативные способы транспортировки, для того чтобы избежать перевозок морским транспортом и найти более конкурентоспособные и привлекательные решения.

Инициатива NELTI – одно из таких решений. Имея перед собой глобальную задачу внести свой вклад в возрождение Великого Шелкового пути и содействовать развитию евроазиатского наземного транспортного коридора через Центральную Азию и Кавказ, NELTI определенно является привлекательным вариантом для перевозки грузов между Европой и Азией. В то же время, существование других альтернативных

транспортных связей, например проект возрождения Транссибирской железной дороги, а также уже созданных и хорошо работающих морских путей между Европой и Азией обуславливают необходимость детального изучения конкурентоспособности северного, центрального и южного маршрутов проекта NELTI. Поэтому в рамках проекта NELTI был проведен мониторинг, целью которого было получение полной картины о ситуации в регионе, выявление проблем и четкое определение преимуществ между существующими альтернативами.

Проект IRU «Новая Евроазиатская автотранспортная инициатива» (NELTI) был осуществлен Международным союзом автомобильного транспорта в 2006-2008 годах и имел целью разработку регулярных коммерческих грузовых перевозок автомобильным транспортом между Китаем, странами Центральной Азии и Европой. На конференции в Ташкенте, Узбекистан, был дан старт караванам грузовиков из Ташкента в несколько пунктов назначения в Европе.

После того как результаты пилотной фазы проекта NELTI были проанализированы и представлены на 5-ой Евроазиатской конференции IRU, прошедшей 11 июля 2009 года в г. Алматы (Казахстан) и на которой была подтверждена высокая эффективность этой инициативы, организаторы и участники решили провести вторую фазу, которая началась 1 июля 2009 года.

Фаза 2 проекта IRU NELTI проводилась в 2009-2011 годах в тесном сотрудничестве IRU и Азиатского банка развития (АБР) под эгидой Программы Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества (CAREC). Целью этой фазы NELTI был мониторинг грузовых перевозок в соответствии с усовершенствованной методикой ЭСКАТО.

Успешное осуществление проекта NELTI стало стимулом для IRU продолжить проект в рамках «Регулярного мониторинга грузовых автоперевозок в регионе ОЭС / NELTI-3 2012», сосредоточив внимание на странах-членах ОЭС. В данной публикации представлены результаты этого проекта, основанные на учетных записях водителей, которые они вели в 2011-2012 годах.

Но история не заканчивается на проекте «Регулярный мониторинг грузовых автоперевозок в регионе ОЭС / NELTI-3 2012». В феврале 2012 года был запущен проект NELTI-4, и его задачей является анализ и содействие развитию внешних и внутренних автотранспортных связей в странах Лиги Арабских государств и их присоединение к евроазиатским транспортным коридорам.



ECO RMT

ECO Regular Monitoring of Trucks in partnership with IRU

NELTI-3

## ГЛАВА 2

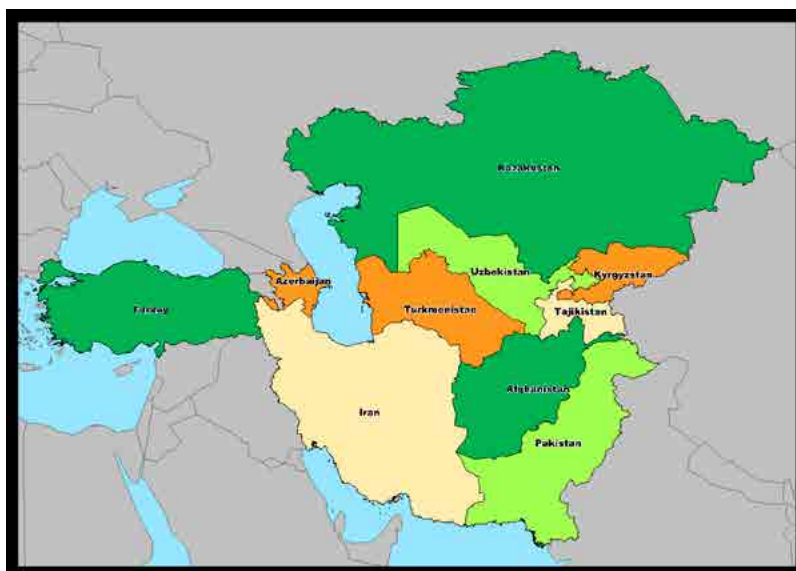
# ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА (ОЭС)

## Введение

Организация экономического сотрудничества (ОЭС) – это межправительственная региональная организация, созданная в 1985 году Ираном, Пакистаном и Турцией для содействия экономическому, техническому и культурному сотрудничеству стран-членов организации.

ОЭС – это преемник Организации регионального сотрудничества для развития, которая существовала с 1964 по 1979 год. В 1992 году в ОЭС вошли семь новых членов, а именно – Исламская Республика Афганистан, Республика Азербайджан, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Республика Таджикистан, Туркменистан и Республика Узбекистан.

Рисунок 2.1 Страны-члены ОЭС





Население и ВВП стран – членов ОЭС

В 2010 году общее население региона ОЭС насчитывало 416 732 000 человек, из которых 41,2% приходилось на Пакистан (Таблица 2.1). На долю Ирана и Турции приходилось 17,8% и 17,5% от общего населения региона. На долю пяти стран – Туркменистан, Кыргызстан, Таджикистан, Азербайджан и Казахстан – приходилось всего 10,4% от общего населения региона.

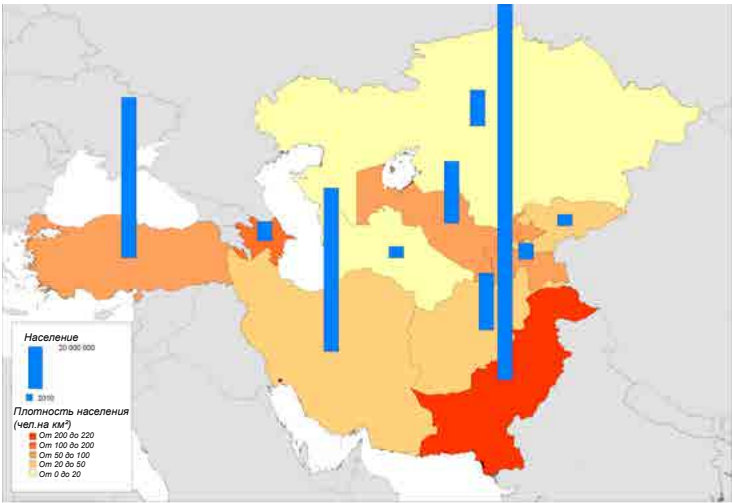
На рисунке 2.1 представлена карта населения стран-членов ОЭС и плотность населения по странам.

Table 2.1 Population ECO Member States (2010)

| Страна       | Население   | % от общего |
|--------------|-------------|-------------|
| Афганистан   | 25 986 000  | 6,2         |
| Азербайджан  | 9 054 000   | 2,2         |
| Иран         | 74 339 000  | 17,8        |
| Казахстан    | 16 323 000  | 3,9         |
| Кыргызстан   | 5 448 000   | 1,3         |
| Пакистан     | 171 730 000 | 41,2        |
| Таджикистан  | 7 573 000   | 1,8         |
| Турция       | 73 003 000  | 17,5        |
| Туркменистан | 5 042 000   | 1,2         |
| Узбекистан   | 28 234 000  | 6,8         |
| Total        | 416 732 000 | 100,0       |

Источник: Ключевые статистические показатели ОЭС, 2011 год

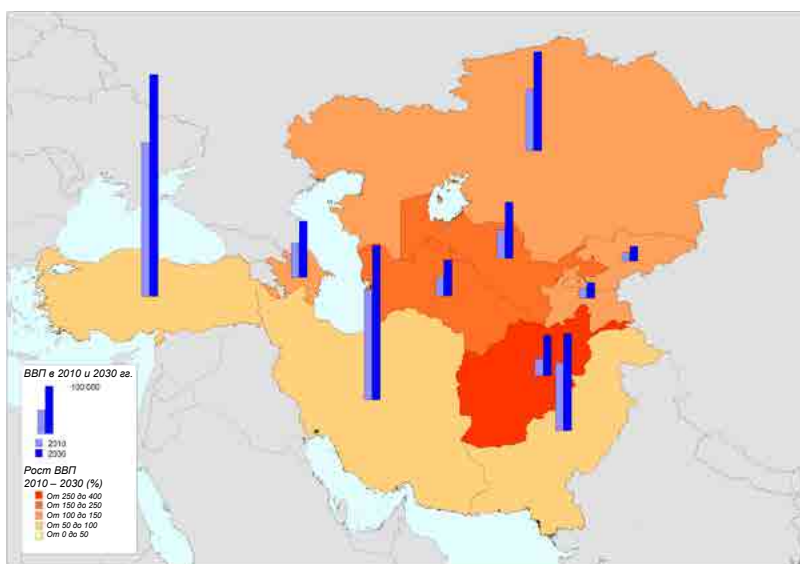
Рисунок 2.2 Население стран-членов ОЭС (2010 год)



Источник: Panteia, Бизнес подразделение Panteia/NEA

Средние показатели ВВП в регионе ОЭС в 2010 году составляли \$3 926 на душу населения в нынешних ценах. На рисунке 2.3 показано, что регион ОЭС состоит из двух групп по доле ВВП на душу населения. В Афганистане, Таджикистане, Кыргызстане, Пакистане и Узбекистане доля ВВП на душу населения составляет менее \$1 379, а в Турции, Казахстане, Туркменистане, Азербайджане и Иране – более \$5 922 на душу населения.

Рисунок 2.3 ВВП на душу населения в странах-членах ОЭС (2010 год, прогноз до 2030 года)



Источник: Ключевые статистические показатели ОЭС, 2011 год

## Краткая история

ОЭС была создана в 1985 году как трехсторонняя организация Ирана, Пакистана и Турции для содействия многостороннему региональному сотрудничеству с целью создания условий для устойчивого социально-экономического роста в странах-членах ОЭС.

Измирский договор, подписанный в 1977 году как законодательная основа Организации регионального сотрудничества для развития (ОРС) и который позднее был принят как основная хартия ОЭС, был изменен, чтобы обеспечить соответствующее юридическое основание для перехода от ОРС к ОЭС на совещании министров, которое состоялось в Исламабаде в июне 1990 года. В начале 1991 года были полностью внесены поправки ОЭС в Измирский договор.



Распад Советского Союза привел к образованию независимых государств в Центральной Азии и на Кавказе. В стремлении открыться внешнему миру и как проявление желания возродить свои исторические связи с народами Ирана, Пакистана и Турции, шесть из этих республик, а именно Азербайджан, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан, а также Афганистан, обратились к ОЭС с просьбой о членстве в организации и были приняты. Участие этих новых членов в деятельности организации началось после их формального присоединения к Измирскому договору на внеочередном заседании совета министров ОЭС в Исламабаде 28 мая 1992 года.

Теперь, когда членами ОЭС стали 10 государств, у нее появились новые аспекты и новая роль. На всех уровнях заседаний ОЭС был достигнут консенсус о том, что для повышения эффективности работы необходимы фундаментальные изменения в структуре и методике работы организации. На пятом заседании совета министров, состоявшемся в Ашхабаде в январе 1995 года, была создана экспертная группа, куда вошли видные и компетентные деятели для пересмотра Измирского договора и реструктуризации ОЭС.

Группа видных деятелей после всестороннего обсуждения предложила несколько рекомендаций и документов для представления Совету министров ОЭС. 11 мая 1996 года в Ашхабаде Совет министров одобрил рекомендации группы в форме десяти документов о новом организационном устройстве ОЭС и функциональной методологии.

Меморандум о взаимопонимании по реорганизации и реструктуризации ОЭС был подписан министрами стран-членов ОЭС в Ашхабаде во время Саммита 14 мая 1996 года. В соответствии с вышеупомянутым меморандумом о взаимопонимании Совет министров принял решение провести внеочередное заседание в Измире для подписания пересмотренного Измирского договора и соглашения о правовом статусе Организации Экономического Сотрудничества.

Внеочередное заседание Совета министров ОЭС состоялось 14 сентября 1996 года в Измире, Турция, чтобы завершить оформление базовых документов ОЭС, включая основную Хартию, пересмотренный Измирский договор. Совет министров также одобрил план реализации по реорганизации и реструктуризации ОЭС, и во время этого заседания министры (правомочные представители стран-членов ОЭС) подписали Измирский договор и соглашение о правовом статусе организации.

## Цели

### **ОЭС сформулировала следующие цели:**

- Устойчивое экономическое развитие стран-членов ОЭС;
- Постепенная ликвидация торговых барьеров и содействие региональной торговле;
- Повышение роли региона ОЭС в росте мировой торговли;
- Постепенная интеграция экономик стран-членов ОЭС в мировую экономику;
- Развитие транспортной и коммуникационной инфраструктуры, связывающей страны-члены ОЭС друг с другом и с внешним миром;
- Экономическая либерализация и приватизация;
- Мобилизация и использование материальных ресурсов региона ОЭС;
- Эффективное использование сельскохозяйственного и промышленного потенциала региона ОЭС;
- Региональное сотрудничество по борьбе со злоупотреблением наркотиками, в области защиты экологии и охраны окружающей среды и укрепления исторических и культурных связей народов, проживающих в регионе ОЭС;
- Взаимовыгодное сотрудничество с региональными и международными организациями.

## Деятельность

ОЭС действует через свои Директораты под руководством Генерального Секретаря и его заместителей, которые рассматривают и разрабатывают взаимовыгодные проекты и программы в области:

- **Торговли и инвестиций**
- **Транспорта и телекоммуникаций**
- **Энергетики, минерального сырья и экологии**
- **Сельского хозяйства, промышленности и туризма**
- **Человеческих ресурсов и устойчивого развития**
- **Проектов, экономических исследований и статистики**
- **Международных отношений**

С этой целью ОЭС разрабатывает базу данных с общей информацией о социально-экономических условиях в странах-членах ОЭС, а также с информацией о торговле и тарифной политике, региональных соглашениях по транзиту, изменениях в частном секторе и макроэкономических реформах.

Следующие области являются приоритетными для регионального сотрудничества:

- **Торговля**
- **Транспорт и связь**
- **Энергетика**



### Торговля

Для достижения основной цели организации – расширения региональной и межрегиональной торговли – необходимо предпринять следующие меры:

- Постепенная ликвидация торговых барьеров в рамках региона ОЭС с учетом опыта других регионов, глобальных экономических тенденций и международных обязательств, взятых на себя странами-членами ОЭС;
- Совместные усилия для получения более свободного доступа на рынки вне региона ОЭС для сырья и готовых продуктов, произведенных в странах-членах ОЭС;
- Расширение существующего Соглашения о льготных тарифах в рамках членства в организации, области и сферы его применения, либерализация региональной торговли всеми возможными способами и средствами, включая упрощение и гармонизацию национальных таможенных процедур и транзита грузов, привлечение и защита иностранных инвестиций, разрешение торговых споров и т.д., учитывая международные обязательства стран-участниц ОЭС;
- Принятие максимально возможного единого подхода в отношении региональных экономических группировок и соответствующих международных организаций, в частности ВТО;
- Создание механизма управления региональными торговыми отношениями, соответствующего правилам и установленной практике ВТО и, в конечном итоге, присоединение к ВТО всех стран-членов ОЭС;
- Содействие сотрудничеству банков стран-членов ОЭС и использованию схем гарантий экспортного кредита;
- Стимулирование развития приграничной торговли и создания зон свободной торговли;
- Постепенная стандартизация продукции и товаров региона;
- Формирование многостороннего механизма платежей для региона ОЭС, учитывая международные обязательства, взятые на себя странами-членами ОЭС.

### Транспорт

Транспорт и коммуникации – одно из приоритетных направлений ОЭС. Измирский договор устанавливает задачу транспортного сотрудничества – «ускорить развитие транспортной и коммуникационной инфраструктуры, связывающей страны-члены ОЭС друг с другом и с внешним миром». Поэтому ОЭС действует в различных направлениях, чтобы:

- Грузовики имели возможность ездить в регионе в соответствии с международными стандартами;
- Расширить и интегрировать национальные железнодорожные сети для упрощения транзитных перевозок по железной дороге;
- Расширить авиаперевозки и сотрудничество в области гражданской авиации;
- Расширить портовые сооружения для обработки морских грузов региона;
- Упростить транзит благодаря усовершенствованным процедурам пересечения границ между странами-членами ОЭС.

Основным документом в этом секторе является Рамочное соглашение по транзитным

перевозкам. Для координации реализации Рамочного соглашения по транзитным перевозкам был создан Координационный совет по транзитному транспорту и его технические комитеты. ОЭС координирует несколько проектов в области железнодорожной инфраструктуры, в частности проекты Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран, Казахстан – Туркменистан – Иран и Казвин – Решт – Астана. Были запущены контейнерные поезда по маршрутам Исламабад – Тегеран – Стамбул и Стамбул – Алматы. Скоро начнется регулярное движение контейнерных поездов по маршруту Бендер-Аббас – Алматы.

В рамках совместного проекта ОЭС и Исламского банка развития по Рамочному соглашению по транзитным перевозкам был подготовлен всесторонний план развития сети железных дорог в регионе ОЭС вдоль согласованных железнодорожных коридоров. Планы развития в области морского и автомобильного транспорта находятся на заключительной стадии подготовки.

По результатам решений, принятых на 8-й встрече министров транспорта, состоявшейся в 2011 году, в регионе ОЭС было создано два железнодорожных транспортных коридора: один между Исламабадом – Тегераном – Стамбулом, а второй между Кыргызстаном – Таджикистаном – Афганистаном – Ираном.

ОЭС использует несколько механизмов для поддержки взаимосвязанности экономик. Примерами таких практических инициатив являются Система электронных денежных переводов (общее средство для финансовых почтовых услуг), Схема белых карт ОЭС (для расширения страхования ответственности автотранспортных средств в отношении третьих лиц) и Единая виза для водителей.

Деятельность ОЭС и проекты в области транспорта и коммуникаций всецело поддерживаются странами-членами организации и соответствующими международными организациями. ОЭС ежегодно организует около 15 конференций, заседаний и совещаний по вопросам транспорта и коммуникаций, в которых страны-участницы ОЭС принимают самое активное участие.

## **Энергетика**

Для содействия региональному сотрудничеству в этом жизненно важном секторе необходимо принять следующие меры:

- Подготовка для региона Генерального плана в области энергетики, в котором будут определены приоритетные задачи и рекомендации;
- Оценка имеющихся двусторонних проектов с точки зрения региональной перспективы;
- Меры по упрощению транзита в области энергетики, нефтегазопроводов и других энергоресурсов, включая доступ к международным рынкам;
- Объединение энергосистем стран-членов ОЭС;
- Региональное сотрудничество для национального развития и использования энергоресурсов с учетом экологических проблем;
- Максимальное использование существующих ресурсов и возможностей стран-членов ОЭС.



## ГЛАВА 3

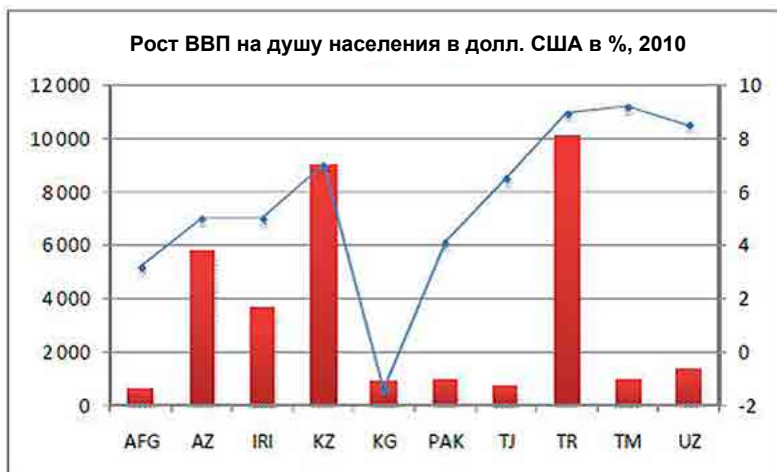
# РЕГИОНАЛЬНЫЙ ОБЗОР ТОРГОВЛИ И ЭКОНОМИКИ В РЕГИОНЕ ОЭС

В этой главе приводятся основные сведения об ОЭС с точки зрения населения, экономики и торговли, которые в основном основаны на данных и анализе по состоянию на 2010 год. С целью экономии места основное внимание в этой главе уделено региональному обзору. Данные по торговле по отдельным странам приводятся в Приложении 1.

В 2010 году целью развития в регионе ОЭС было достижение устойчивого экономического роста. Совокупный региональный ВВП вырос на 5,6%, что по сравнению с динамикой его роста в предыдущем году было большим достижением, учитывая, что на глобальном уровне еще сохранялись последствия кризиса. Экономические показатели отдельных государств региона были различными. Восстановление после кризиса совпало с инновационной модернизацией производственной базы некоторых стран-участниц ОЭС.

Региональное сообщество получило большую пользу от этого развития. Реальный доход на душу населения в регионе увеличился на 6,0% по сравнению с 2009 годом, когда он составлял в среднем \$3 767.

График 1. Динамика регионального роста, 2010

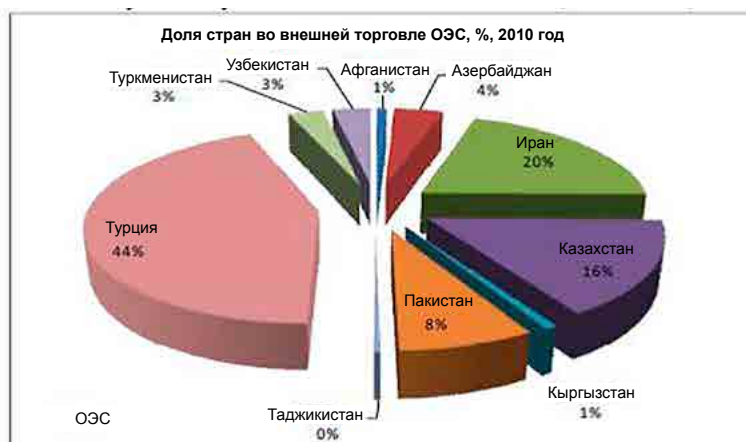


Источник: ОЭС NSOs



Общий объем региональной внешней торговли увеличился на 19% по сравнению с 2009 годом. Общий товарооборот при торговле товарами и услугами достиг \$684 млрд. Доля отдельных стран в общей торговле была различной: Турция, Иран и Казахстан находятся на верхнем уровне, а страны с более низкими доходами – на более низком уровне (см. график, приведенный ниже).

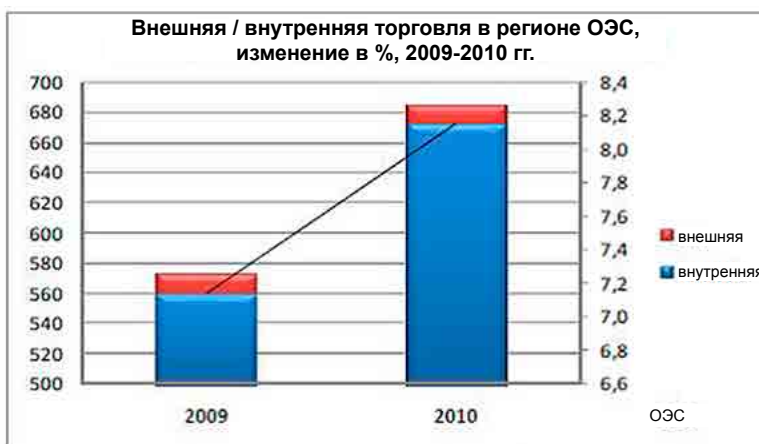
График 2. Доля стран во внешней торговле ОЭС, % от общей торговли, 2010 год



Источник: ОЭС NSOs

Общий объем региональной торговли ОЭС в 2010 году составил \$44,5 млрд., то есть рост на 8% по сравнению с 2009 годом, когда общий объем региональной торговли составил \$41,1 млрд. Повышение спроса на торговый обмен с партнерами из стран-участниц ОЭС было отмечено в Афганистане и Таджикистане, 56,2 % и 49,8% от всего товарооборота соответственно.

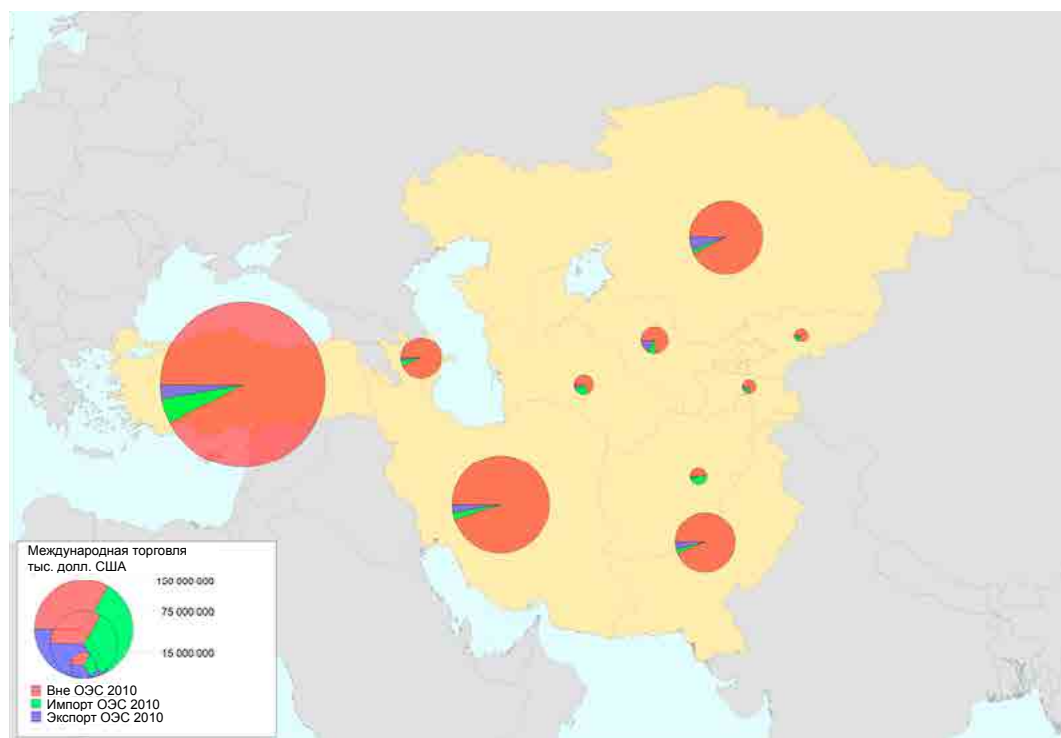
График 2.1 Внешняя / внутренняя торговля в регионе ОЭС, 2009-2010 гг.



Источник: ОЭС NSOs

## Торговый оборот

Рисунок 3.21 Внешняя и внутренняя торговля в регионе ОЭС 2010 (показатели)

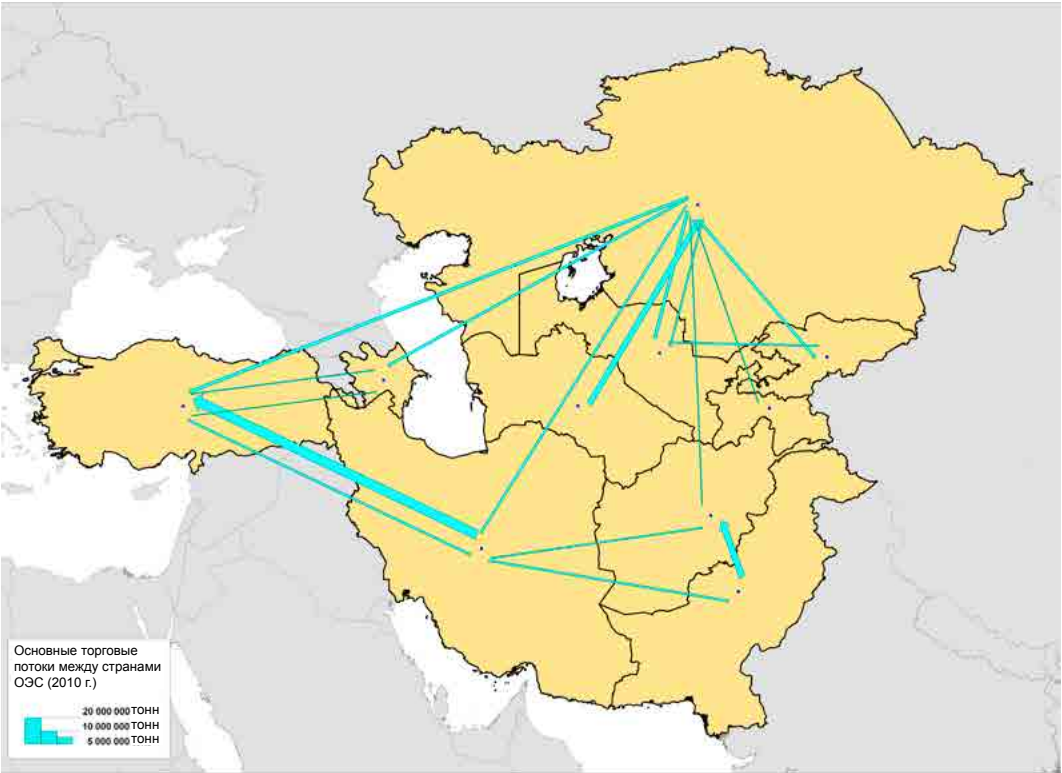


Источник: Panteia, Бизнес подразделение Panteia/NEA



На рисунке 3.22 представлены общие объемы региональной торговли в ОЭС в 2010 году, на рисунке 3.23 – прогноз на 2030 год.

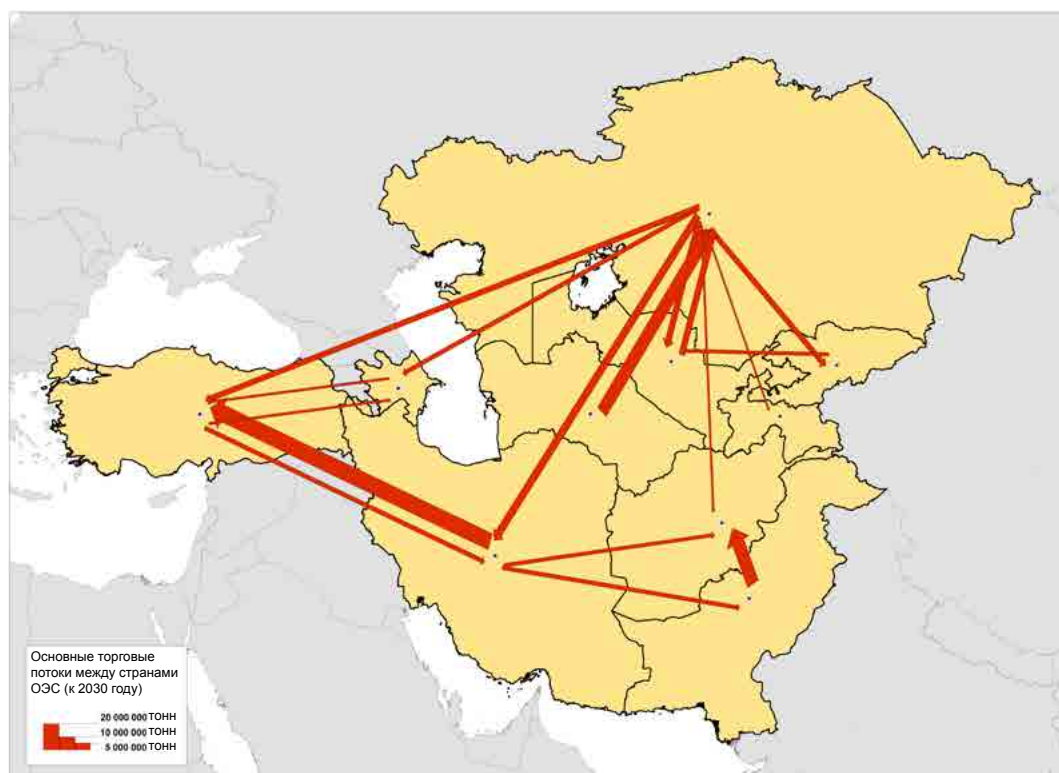
Рисунок 3.22 Внутренняя торговля в регионе ОЭС в 2010 году (объем)



- 0 Сельскохозяйственные продукты и животные
- 1 Продукты питания и корма
- 2 Твердое минеральное топливо
- 3 Нефтепродукты
- 4 Металлы и отходы металлов
- 5 Металлопродукция
- 6 Сырая нефть и искусственные минералы, строительные материалы
- 7 Удобрения
- 8 Химикаты
- 9 Машинное и транспортное оборудование, промышленные товары и другие товары

Источник: Panteia, Бизнес подразделение Panteia/NEA

Рисунок 3.23 Внутренняя торговля в регионе ОЭС к 2030 году (объем)



Источник: Panteia, Бизнес подразделение Panteia/NEA



**Перспектива:** в 2010 году на долю обрабатывающей промышленности в региональной экономике приходилось 27,5 % от совокупного ВВП. В то же время доля услуг достигала 53,6% регионального ВВП, отражая таким образом сдвиг к процессам технологически интенсивного производства, которое влечет за собой больший спрос на услуги. Последние показали большую эффективность в способности удовлетворять растущие потребности региона в качественных базовых товарах и услугах.

Учитывая, что в экономиках стран региона приоритетное внимание уделяется обновлению и модернизации наукоемких отраслей промышленности, среднесрочный экономический прогноз для региона предусматривает ускоренный рост экономики. Прогноз роста на 2012 -2015 годы в среднем составляет 7,5%. Учитывая совокупный ВВП региона, который в 2010 году достиг предполагаемых \$1 580 млрд, страны региона получают выгоду от интеграции региональной и межрегиональной экономической деятельности.

Поэтому привлечение крупномасштабных проектов в регион – это шаг вперед. Регион получит выгоду от необходимых условий бизнеса для дальнейшего роста региональной торговли до планируемых 10% в 2012-2015 годах. Банк Торговли и Развития ОЭС был капитализирован в 2010 году, чтобы поддержать компании, работающие в сфере торговли в регионе, и способствовать росту региональной торговли, показатели которой за отчетный период значительно возросли и, как ожидается, к 2015 году эти показатели увеличатся еще больше.

Успешному упрощению торгового обмена будет способствовать ожидаемый рост в области транспорта. Что касается показателей, протяженность железных дорог в регионе составляет около 51 182 км, автомобильных дорог – 792 000 км. В последние годы отмечался значительный прогресс в развитии сообщения между странами региона ОЭС, в том числе запуск поезда по маршруту Исламабад – Тегеран – Стамбул, испытательный запуск регулярного поезда по маршруту Бендер-Аббас – Алматы. Скоро будет завершен новый железнодорожный маршрут между Туркменистаном – Казахстаном – Ираном. Создаются два новых дорожных коридора между Исламабадом – Тегераном – Стамбулом и Республикой Кыргызстан – Таджикистаном – Афганистаном – Ираном. Ожидается, что рост транспортной отрасли региона вызовет дальнейшее увеличение доли сектора услуг в совокупном ВВП региона.

Что касается энергетического сектора, о потенциале региона свидетельствует производство в 2004 году 579 742 тыс. тонн нефтяного эквивалента, из которых после удовлетворения внутреннего спроса в избытке осталось 272 274 тыс. тонн. Это дает возможность согласования региональных потребностей через торговые соглашения в области энергетики. В ближайшие годы регион будет стремиться восстановить производственный потенциал 2004 года и двигаться дальше для увеличения объемов торговли в этой области.

Туризм будет служить катализатором укрепления регионального партнерства в гражданской авиации, которая является еще одним потенциальным фактором увеличения доли отрасли услуг в региональном ВВП. В свете возрождения регулярных прямых авиарейсов между Казахстаном, Ираном и Туркменистаном, которые начались

в 2010 году, дальнейшая интеграция сектора услуг региона через туризм и бизнес-коммуникации будет эффективно обеспечивать нужды региональных потребителей.

В заключение можно отметить, что в регионе ОЭС имеется нераскрытый потенциал, достаточный для гораздо более высоких темпов экономического развития в ближайшем будущем. Развитие региональных масштабных проектов будет иметь решающее значение для региона. Это возможно осуществить благодаря более тесной экономической интеграции и партнерству. В конце концов, такая организация сможет привести регион к большей рентабельности и создать больше рабочих мест как на региональном, так и межрегиональном уровнях.

По сравнению с некоторыми мировыми региональными организациями, деятельность ОЭС сбалансирована и устойчива на межрегиональном уровне. В 2010 году на долю ОЭС, объединяющей 10 стран, пришлось 2% от всего объема мировой торговли.

**Таблица 1. Некоторые показатели мировых региональных организаций в 2010 году**

| Региональная организация | Реальный ВВП (триллион) | На душу населения (доллары США) | Население (млн) | Членство |
|--------------------------|-------------------------|---------------------------------|-----------------|----------|
| АСЕАН                    | 1,4                     | 2,532                           | 591             | 10       |
| ЮААРС                    | 2,1                     | 2,779                           | 1,6 млрд.       | 8        |
| МЕРКОСУР                 | 2,4                     | 10,530                          | 378             | 4 (10)   |
| ЕС                       | 16,3                    | 32,537                          | 502             | 15 (27)  |
| ОЭС                      | 1,5                     | 3,659                           | 418             | 10       |
| КАРИКОМ (CARICOM)        | 64,7 млрд               | 5,725                           | 15              | 15       |

*Источник: World Development Indicators*



## ГЛАВА 4

# ГРУЗОВОЙ АВТОКАРАВАН IRU-ОЭС «Шелковый путь» 2010

Поскольку министры транспорта стран Евразии все больше признают необходимость развития автомобильного транспорта как главного условия для усиления экономического и социального развития их стран, Новая Евроазиатская автотранспортная инициатива (NELTI) стала следующим важным шагом в стратегии IRU по объединению бизнесов Азии и Европы, а также для привлечения внимания деловых кругов и обществ к огромным возможностям, появляющимся благодаря такому наземному мосту.

Грузовой автокараван IRU-ОЭС «Шелковый путь» 2010 можно рассматривать как третью фазу проекта NELTI.

Рисунок 5.1 Грузовой автокараван IRU-ОЭС «Шелковый путь» 2010



Источник: IRU

Грузовой автокараван IRU-ОЭС «Шелковый путь» 2010 под лозунгом «Несем прогресс и процветание: от Исламабада до Стамбула» был организован ОЭС и IRU для дальнейшего развития евро-азиатского автомобильного транспорта и укрепления торгового и экономического сотрудничества в регионе и с остальным миром и с целью помочь странам Евразии, не имеющим выхода к морю, в полной мере воспользоваться преимуществами глобализации, таким образом неся прогресс и процветание в этот регион.



**Рисунок 5.2 Маршруты Грузового автокаравана IRU-ОЭС «Шелковый путь» 2010**



*Источник: IRU*

В автокараване IRU-ОЭС «Шелковый путь» 2010 участвовали национальные ассоциации, представляющие автотранспортных операторов и являющиеся членами IRU или ОЭС, либо членами обеих организаций. Каждая ассоциация зафрахтовала грузовик и уполномочила водителя представлять их страны.

В караване приняли участие следующие ассоциации:



Торгово-промышленная палата Афганистана ACCI (Афганистан)



Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Азербайджана ABADA (Азербайджан)



Торгово-промышленная и горнорудная палата Ирана ICCIM (Иран)



Союз международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан KAZATO (Казахстан)



Международная торговая палата ICC (Пакистан)



Таджикская ассоциация международных автомобильных перевозчиков ABBAT (Таджикистан)



Союз торговых палат и бирж Турции TOBB (Турция)



Ассоциация международных перевозчиков Турции UND (Турция)



Туркменская ассоциация международных автомобильных перевозчиков THADA (Туркменистан)

Таким образом, в 2010 году в автокараване IRU-ОЭС «Шелковый путь» приняли участие восемь грузовиков, которые были декорированы соответствующими логотипами и флагами ассоциаций и стран. На протяжении всего маршрута караван сопровождала специальная делегация Секретариата ОЭС и IRU. Все наблюдения членов этой делегации о различных аспектах пересечения границ, вопросах транзита и инфраструктуры были зафиксированы и опубликованы.

Караван поддерживали пять партнеров, которые активно работают в области транспорта или поддерживают деятельность ОЭС в целом:

- Банк торговли и развития ОЭС (Турция)
- GTI (Турция)
- Mammut (Иран)
- Iran Tracking (Иран)
- Страховая компания Ингосстрах (Россия)



Рисунок 5.3 Церемония старта каравана из Тегерана, 22 сентября 2010 года



Источник: IRU

Рисунок 5.4 Его Превосходительство Мухаммед Яхья Маруфи; Церемония старта каравана из Тегерана, 22 сентября 2010 года



Источник: IRU

Рисунок 5.5 Правительство Пакистана приветствует караван IRU-ОЭС «Шелковый путь» 2010 – 29 сентября 2010 года, Исламабад; Заместитель Генерального секретаря ОЭС Альтаф Ашгар, Председатель управления национальных автодорог Пакистана Альтаф Ахмед Шадри, Министр связи Имтиаз Сафдар



Источник: IRU

Рисунок 5.6 Автокараван «Шелковый путь» 2010 достиг Туркменистана – 6 октября 2010 года, Ашхабад



Источник: IRU



**Рисунок 5.7 Автокараван IRU-ОЭС «Шелковый путь» 2010 в Таджикистане – 9 октября 2010 года, Душанбе. Водитель грузовика вручает памятный знак каравана «Шелковый путь» министру транспорта Таджикистана Олимжону Бобоеву**



*Источник: IRU*

**Рисунок 5.8 Министр транспорта Азербайджана приветствует участников автокаравана IRU-ОЭС «Шелковый путь» в Баку, 17 октября 2010 года**



*Источник: IRU*

Рисунок 5.9 Автокараван IRU-ОЭС «Шелковый путь» 2010 – задача выполнена. Анкара, 22 октября 2010 года



Источник: IRU

Грузовой автокараван IRU-ОЭС «Шелковый путь» завершился 22 октября 2010 года. Было пройдено 11 000 км из Пакистана до Турции через Иран, Туркменистан, Афганистан, Таджикистан и Азербайджан. Этот караван продемонстрировал, что автомобильный транспорт может двигать торговлю, и, следовательно, способствовать экономическому росту и социальному прогрессу во всем регионе ОЭС при условии, что ему будет оказано содействие в дальнейшем развитии. Заместитель генерального секретаря ОЭС Альтаф Ашгар подчеркнул при прибытии каравана в Анкару:

«В нынешних условиях глобализированной экономики только эффективный автомобильный транспорт может лучше соединять экономики стран-членов ОЭС друг с другом и с основными мировыми рынками. Вот почему ОЭС стремится занять позицию основной региональной движущей силы для развития автомобильного транспорта внутри региона на благо всех жителей».

Основными целями этого государственно-частного партнерства были:

- содействие развитию автомобильного транспорта в регионе ОЭС;
- содействие и мониторинг выполнения Рамочного соглашения ОЭС по транзитным перевозкам;
- сбор данных на маршруте, таких как время ожидания на границах, таможенные процедуры и дорожные сборы, а также требования для получения виз в регионе ОЭС
- изучение инфраструктуры вдоль дорог региона ОЭС.

Караван предоставил прекрасную возможность провести наблюдения и изучить проблемы применения Рамочного соглашения ОЭС по транзитным перевозкам.



Показательный караван дал возможность подчеркнуть значение автомобильного транспорта как важнейшего производственного инструмента, соединяющего все бизнесы со всеми крупнейшими мировыми рынками благодаря предоставлению уникальных услуг доставки грузов «от двери до двери». Этот караван также содействовал применению многосторонних инструментов ООН по упрощению торговли и автомобильного транспорта.

Результаты Грузового автокаравана IRU-ОЭС «Шелковый путь» показали, что в странах-членах ОЭС имеются все элементы, включая физическую инфраструктуру и сотрудничество в области пересечения границ, чтобы многократно увеличить транзитные перевозки. В то же время, караван выявил некоторые основные физические и нефизические барьеры в пунктах пересечения границ, которые препятствуют использованию в полной мере транзитного потенциала в регионе, в частности учитывая положения Рамочного соглашения ОЭС по транзитным перевозкам. Ниже приводятся некоторые из этих препятствий и недостатков:

- Временные затраты на проверку грузовиков.
- Неофициальные платежи.
- Проблемы с получением виз для водителей.
- Нехватка стандартных грузовиков.
- Ограниченная роль торговых палат и национальных ассоциаций экспедиторов.
- Различные цены на топливо в разных странах-членах ОЭС.
- Ограниченные кадровые ресурсы с точки зрения количества сотрудников и их подготовки.
- Ограниченный институциональный потенциал и затруднительные нормы и формальности при пересечении границ.
- Недостаточно развитые пункты пересечения границ с точки зрения зданий и оборудования.
- Нехватка автоматизации и применения передового опыта, например системы единого окна.
- Несоответствующая материальная база на дороге для транзитных водителей, например парковки TIR, недостаточная административная консульская поддержка, нехватка центров для ремонта и обслуживания транзитных грузовиков.
- Различия или расхождения в нормах и правилах, действующих в области транзитных перевозок.
- Различия в стандартах, касающихся транспортных средств (как тягачей, так и прицепов) и дорог.
- Недостаточное количество дорожных знаков и сигналов, а также легкодоступной дорожной информации.
- Недостаточное количество современного досмотрового оборудования, такого как рентгеновское оборудование, собак для обнаружения наркотиков и взрывчатых веществ и устройств видеоконтроля.

Также было установлено, что в некоторых районах необходимо улучшить автодорожную инфраструктуру. Такие улучшения должны быть запланированы и осуществлены на трассах вдоль основных международных торговых коридоров в рамках инициативы IRU «Модельное шоссе». Это касается как самих автодорог, так и вспомогательной инфраструктуры, в том числе модернизации пунктов пересечения границ, создания складских и логистических центров в экономически значимых местах, расширения сети автозаправочных станций, создания безопасной сети

парковок со станциями технического обслуживания и магазинами розничной торговли, торгующими запасными частями и товарами повседневного спроса, развития сети гостиниц и мотелей для размещения водителей.

**Рисунок 5.10 Грузовой автокараван IRU-ОЭС «Шелковый путь» 2010 – задача выполнена. Анкара, 22 октября 2010 года**

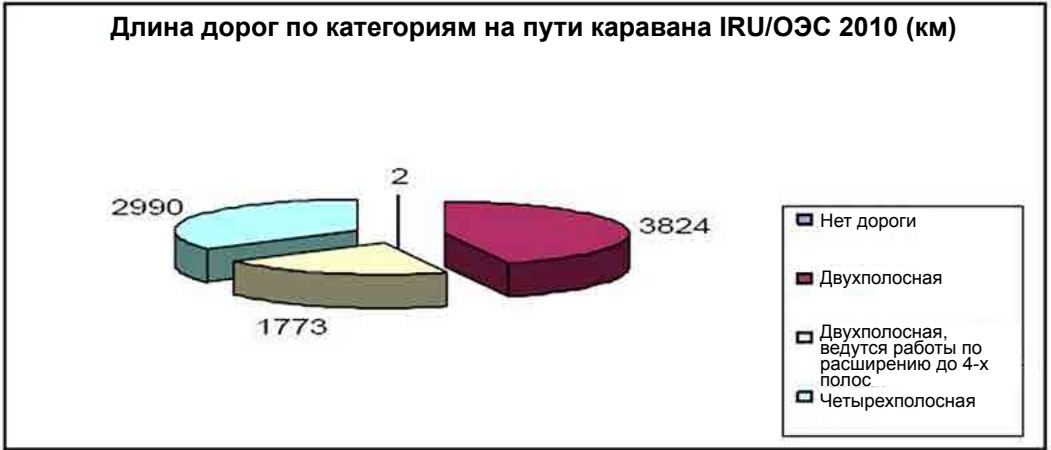


Источник: IRU

В таблице ниже приводятся недостатки автодорожной инфраструктуры в каждой стране региона ОЭС, по территории которой прошел автокараван.

|                                  | Афганистан | Азербайджан | Iran | Pakistan | Tajikistan  | Turkey | Turkmenistan | Total by structure | %     |
|----------------------------------|------------|-------------|------|----------|-------------|--------|--------------|--------------------|-------|
| Нет дорог                        |            |             |      |          |             |        | 2            | 2                  | 0.03  |
| 2 полосы                         | 613        | 331         | 1543 | 639      |             | 429    | 269          | 3824               | 44.52 |
| 2 полосы, расширяется до 4 полос |            |             | Иран | Пакистан | Таджикистан | Турция | Туркменистан | Итого по структуре | 20.64 |
| 4 полосы                         |            | 124         | 1237 |          | 13          | 1459   | 157          | 2990               | 34.81 |
| Итого по стране                  | 613        | 455         | 3266 | 639      | 171         | 1918   | 1529         | 8589               | 100   |

Ниже представлены графики с указанием протяженности и процентного соотношения типов автодорог по категориям на маршруте Грузового автокаравана IRU-ОЭС в 2010 году.







## ГЛАВА 5

# «Регулярный мониторинг грузовых автоперевозок в регионе ОЭС / NELTI-3 2012» (ECO RMT/NELTI-3): РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Основной задачей проекта ECO RMT/NELTI-3 было развитие и упрощение международных автомобильных перевозок и торговли в странах-членах ОЭС путем мониторинга физических и нефизических барьеров в области транзитных перевозок.

Проект заключался в сборе и анализе данных о реальных условиях автомобильных перевозок, с которыми сталкиваются профессиональные водители, осуществляющие грузовые перевозки. В соответствии с директивами Мирового банка и методологией ЭСКАТО «Время – Расходы – Расстояние» были разработаны специальные вопросники для анализа полученных данных.

Проект стартовал в марте 2011 года, когда ОЭС и IRU в Тегеране подписали Протокол о совместном плане действий. В мае 2011 года основные пункты протокола были утверждены всеми странами-членами ОЭС, и месяц спустя было подписано восемь Меморандумов о взаимопонимании ассоциациями-членами IRU из 8 стран (за исключением Пакистана и Узбекистана, которые в то время его не подписали) и определены более 20 автотранспортных компаний. 29 июня 2011 года на 8 совещании министров ОЭС в Ашхабаде, Туркменистан, прошла официальная церемония запуска проекта ОЭС – NELTI-3.

Сбор данных начался в июле 2011. Профессиональные водители грузовиков начали заполнять специальные формы.



**Рисунок 6.1 Маршруты NELTI**



Источник: ECO RMT/NELTI-3

### **Методология ЭСКАТО «Время – Расходы – Расстояние»**

Анализ скорости и затраченного времени на маршрутах NELTI производился при помощи методологии ЭСКАТО «Время – Расходы – Расстояние». Эта методология применялась к каждому бортовому журналу, полученному от водителей. Методология ЭСКАТО «Время – Расходы – Расстояние» – это графическое представление данных о расходах и времени, связанных с транзитными перевозками. Цель этой модели – выявить неэффективность и изолировать сдерживающие факторы вдоль определенных транзитных маршрутов, рассматривая расходы и временные характеристики на каждом участке транзитного маршрута.

### **География и маршруты перевозок**

Всего за время проведения проекта ECO RMT/NELTI-3 было собрано 139 водительских бортовых журналов. Пункты отправления и пункты назначения, а также основные маршруты 112 рейсов проходили по территории стран-членов ОЭС и соответствовали Южному маршруту проекта NELTI. 27 рейсов либо начинались из пунктов отправления в странах ОЭС, либо направлялись в страны ОЭС, при этом маршруты проходили через Россию, Украину и Беларусь. Эти журналы отражали ситуацию на Северном маршруте NELTI. Однако следует оговориться, что этот Северный маршрут не может рассматриваться как коридор ОЭС, так как проходит через страны, не являющиеся членами ОЭС.

В таблице 6.1 представлена основная информация о 139 рейсах проекта ECO RMT/NELTI-3

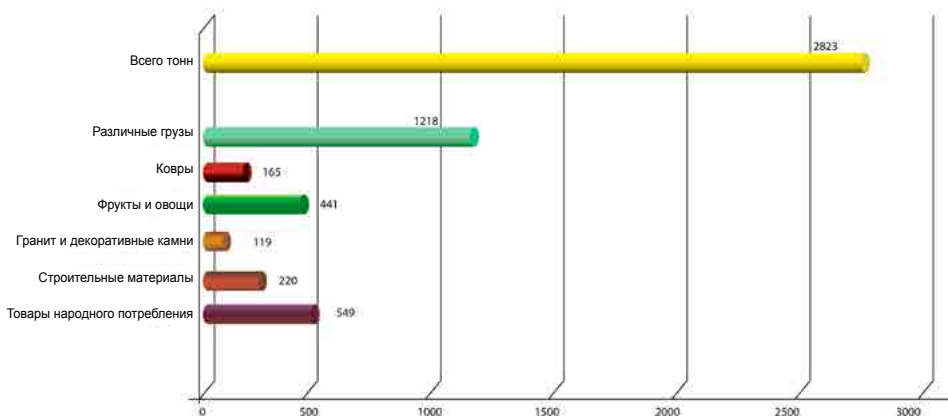
Таблица 6.1 Краткое описание рейсов проекта ECO RMT/NELTI-3

|                                                      | Всего         | Южный маршрут | Северный маршрут |
|------------------------------------------------------|---------------|---------------|------------------|
| Количество рейсов                                    | 139           | 112           | 27               |
| Время в пути                                         | 1276 дней     | 1 007 дней    | 269 дней         |
| Пройденное расстояние                                | 449 354 км    | 341 135 км    | 108 219 км       |
| Перевезенный груз                                    | 2 823 тонны   | 2 315 тонн    | 508 тонн         |
| Среднее расстояние в день                            | 352 км        | 339 км        | 402 км           |
| Средняя скорость на маршруте                         | 14,6 км/ч     | 14,1 км/ч     | 16,8 км/ч        |
| Время ожидания в очереди                             | 214 дней      | 182 дня       | 32 дня           |
| Среднее время ожидания в очереди/рейс                | 1,54 дня/рейс | 1,63 дня/рейс | 1,18 дня/рейс    |
| Сумма всех расходов на маршруте                      | \$443 519     | \$370 838     | \$72 681         |
| Средние расходы/рейс                                 | \$3 191/рейс  | \$3 311/рейс  | \$2 692/рейс     |
| Средние расходы/км                                   | \$0,99/км     | \$1,09/км     | \$0,67/км        |
| Сумма уплаченных неоправданных платежей              | \$99 808      | \$83 456      | \$16 352         |
| Средняя сумма уплаченных неоправданных платежей/рейс | \$718/рейс    | \$745/рейс    | \$606/рейс       |
| Средняя сумма уплаченных неоправданных платежей/км   | \$0,22/км     | \$0,24/км     | \$0,15/км        |

Типы грузов, которые были перевезены за эти 139 рейсов:

Таблица 6.2 Типы грузов, перевезенных в ходе реализации проекта ECO RMT/NELTI-3

| Груз                                   | Тонны        |
|----------------------------------------|--------------|
| Различные грузы, включая сборные грузы | 1 218        |
| Ковры                                  | 165          |
| Фрукты и овощи                         | 230          |
| Бобовые                                | 237          |
| Гранит и декоративные камни            | 204          |
| Строительные материалы                 | 220          |
| Товары народного потребления           | 549          |
| <b>Всего</b>                           | <b>2 823</b> |



Источник: IRU



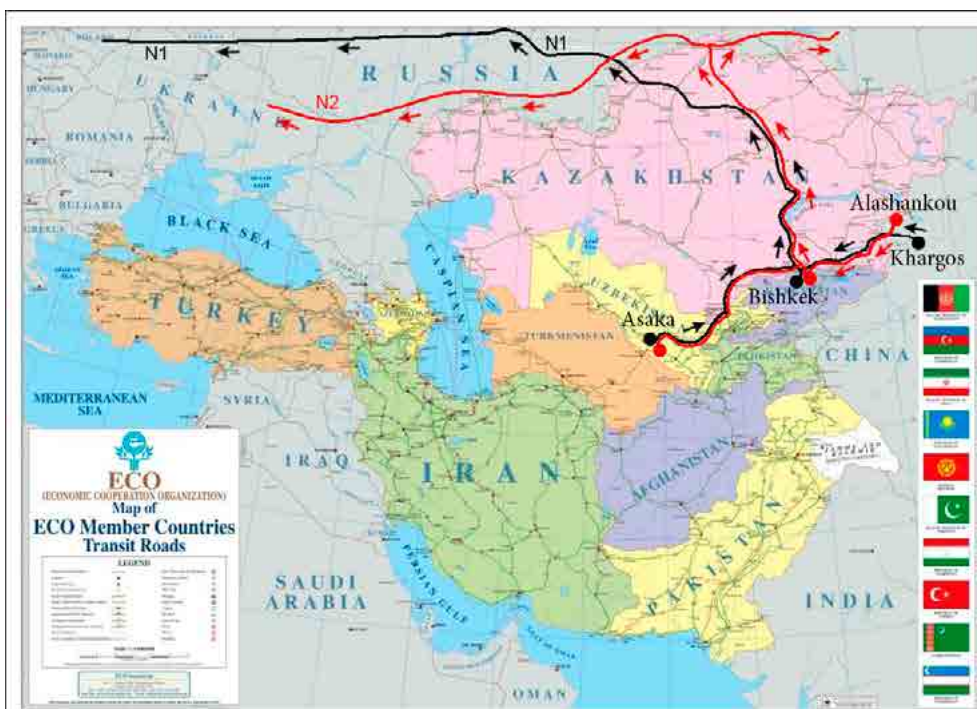
## Северный маршрут

В 27 бортовых журналах содержалась информация о Северном маршруте NELTI, который начинался в Китае или любой другой Центрально-азиатской стране и проходил дальше через Казахстан в Россию, Украину и Беларусь. Большая часть полученных бортовых журналов была с двух основных маршрутов, которые в данном исследовании называются N1 и N2.

Маршрут N1 проходит из Китая, Кыргызстана, Узбекистана или Таджикистана через пункты пересечения границ Караганда, Астана, Костанай, Бугристое/Кайрак между Казахстаном и Россией и далее в Москву или другой пункт назначения в России или Восточной Европе. Всего на этом маршруте было собрано 16 бортовых журналов.

Маршрут N2 проходит из Китая, Кыргызстана, Узбекистана или Таджикистана до Астаны в Казахстане и далее использует один из имеющихся пунктов пересечения границ на севере Казахстана (Петухово / Жана Жол, Косак / Карасук, Черлак / Омск). Конечные пункты назначения маршрута N2 были различными, от Новосибирска, Россия до Киева, Украина. Всего на этом маршруте было собрано 8 бортовых журналов.

Рисунок 6.2 Северный коридор N1 и N2



Результаты мониторинга показали, что, в зависимости от происхождения и пункта назначения, рейс в один конец по Северному маршруту N1 занимает от 6,5 до 17 дней, а по маршруту N2 – от 4 до 15 дней. В таблице, приведенной ниже, для отдельных рейсов показано реальное время, которое водители провели на этих маршрутах. В ней также представлены некоторые ездовые характеристики.

Таблица 6.3 Характеристики Северного маршрута

| Маршрут                                    | Расстояние (км) | Пересечение границ | Время в пути (дни) | Средняя скорость движения (км/ч) | Средняя скорость, включая остановки (км/ч) |
|--------------------------------------------|-----------------|--------------------|--------------------|----------------------------------|--------------------------------------------|
| <b>Маршрут N1</b>                          |                 |                    |                    |                                  |                                            |
| Хоргос (Китай) – Москва (Россия)           | 4590            | 2                  | 10                 | 50.42                            | 24.62                                      |
| Асака (Узбекистан) – Москва (Россия)       | 5015            | 3                  | 17                 | 39.03                            | 18.18                                      |
| Бишкек (Кыргызстан) – Варшава (Польша)     | 5100            | 4                  | 12                 | 22.80                            | 15.29                                      |
| <b>Маршрут N2</b>                          |                 |                    |                    |                                  |                                            |
| Бишкек (Кыргызстан) – Новосибирск (Россия) | 2169            | 2                  | 6                  | 25.77                            | 14.66                                      |
| Алашанькоу (Китай) – Киев (Украина)        | 4664            | 3                  | 12                 | 46.55                            | 20.75                                      |
| Бишкек (Кыргызстан) – Кривой Рог (Украина) | 4830            | 3                  | 12                 | 25.31                            | 15.96                                      |

Из **таблицы 6.3** видно, что при совершении рейсов на одинаковые расстояния требовалось различное время, в частности, на маршруте N1. Средняя скорость движения между участками и средняя скорость, включающая время, проведенное на остановках, значительно варьируются на каждом рейсе и различны для всех рейсов. Большая разница между двумя средними скоростями означает, что значительная часть времени, проведенного в пути, является непродуктивной (например, время на сон, еду, ожидание на границах). Прохождение пограничного контроля и ожидание на границах составляют значительную часть этого времени. Несколько факторов влияют на время в пути, из них самыми важными являются скорость движения, ситуация с пересечением границ и режим вождения.



## Скорость движения

Средняя скорость движения по странам на Северном маршруте представлена в таблице 6.4. Во-первых, средняя скорость по странам, через которые ехали грузовики, рассчитывалась для каждого отдельного рейса. Во-вторых, средняя скорость всех рейсов по стране рассчитывалась на основании данных всех 139 бортовых журналов, полученных в ходе осуществления проекта ECO RMT/NELTI-3.

**Таблица 6.4** Характеристики Северного маршрута

| Страна                  | Россия | Беларусь | Казахстан | Узбекистан | Кыргызстан |
|-------------------------|--------|----------|-----------|------------|------------|
| Средняя скорость (км/ч) | 43.5   | 35.6     | 42        | 42         | 39         |
| Число рейсов*           | 24     | 5        | 58        | 68         | 29         |

*\* Число рейсов показывает, сколько рейсов было осуществлено по территории данной страны (по общему количеству бортовых журналов для Южного и Северного маршрутов) и на основании какого числа рейсов рассчитаны средние показатели.*

## Ситуация с прохождением границ

Исследование ECO RMT/NELTI-3 дает подробную информацию о пересечении границ в регионе. Водителей просили отмечать время ожидания в очереди на границе, продолжительность прохождения таможенных процедур, контроль на границах и соответствующие процедуры (санитарный контроль, ветеринарный контроль, регистрация транспортного средства, иммиграционные процедуры и т.д.), а также официальные и неофициальные платежи, которые выплачивались в каждом случае.

**Таблица 6.5** Пересечение границ на Северном маршруте NELTI

| Граница                | Время ожидания                 |
|------------------------|--------------------------------|
| Россия – Казахстан     | От 30 минут до 49 часов        |
| Китай – Казахстан      | От 3 часов до 175 часов        |
| Кыргызстан – Казахстан | От 1 часа 20 минут до 22 часов |
| Узбекистан – Казахстан | От 3 часов до 77 часов         |

Водительские бортовые журналы дают ценную информацию о ситуации с пересечением границ, через которые проходили водители, ехавшие по Северному маршруту. Российская Федерация, Республика Казахстан и Республика Беларусь в 2010 году создали Таможенный Союз, и с июля 2011 года таможенный контроль на границах между этими странами был отменен. Одной из ожидаемых выгод Таможенного Союза является снижение транспортных расходов и транзитного времени. Результаты исполнения положений Таможенного Союза подтверждаются записями в бортовых журналах водителей. В большинстве случаев время, которое водители провели на этих границах, не превышало 1 часа. В Таблице 6.5 приводится обобщение основных пунктов пересечения границ на Северных маршрутах.

Ниже приводится описание ситуации на основных пунктах пересечения границ на Северном маршруте.

### Граница между Казахстаном и Россией

Основным пунктом пересечения границы между Казахстаном и Россией для маршрута N1 был пункт Бугристое – Кайрак. Бортовые журналы водителей показывают, что общее время ожидания на этой границе может варьироваться от 30 минут до 49 часов в случае, если перевозку осуществляет один водитель.

**Таблица 6.6 Пункт пересечения границы: Бугристое (Россия) – Кайрак (Казахстан)**

|                                                                                        | <b>Бугристое (Россия)</b> | <b>Кайрак (Казахстан)</b> |
|----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Санитарный и фитосанитарный контроль, контроль веса и габаритов, ветеринарный контроль | 0                         | 0                         |
| Таможенный контроль                                                                    | От 20 до 30 минут         | От 1 часа до 48 часов     |
| Пограничный контроль                                                                   | От 15 до 25 минут         | От 15 до 30 минут         |
| Время ожидания в очереди                                                               | От 15 до 20 минут         | От 20 до 40 минут         |
| Всего                                                                                  | от 15 минут до 1,5 часа   | От 15 минут до 48 часов   |

На маршруте N2 среднее время ожидания при пересечении границы составляло 1,5 часа. Одним из наиболее часто используемых пунктов пересечения границы был переход Петухово (Россия) – Жана Жол (Казахстан).



**Таблица 6.7 Пункт пересечения границы: Петухово (Россия) – Жана Жол (Казахстан)**

|                                                                                        | Петухово (Россия)              | Жана Жол (Казахстан)                  |
|----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|---------------------------------------|
| Санитарный и фитосанитарный контроль, контроль веса и габаритов, ветеринарный контроль | 0                              | 0                                     |
| Таможенный контроль                                                                    | 0                              | 0                                     |
| Пограничный контроль                                                                   | От 15 до 20 минут              | От 20 до 30 минут                     |
| Время ожидания в очереди                                                               | От 20 до 40 минут              | От 40 минут до 1 часа                 |
| Всего                                                                                  | От 35 минут до 1 часа 15 минут | От 1 часа 10 минут до 1 часа 40 минут |

### Граница между Узбекистаном и Казахстаном

Как для маршрута N1, так и для маршрута N2 наиболее важным пунктом пересечения границы был пункт Яллама – Б.Консыбаева. Водители провели на этой границе от 3 до 77 часов. Время ожидания в очереди было особенно длительным на этой границе. Визовые процедуры на Казахской и Узбекской сторонах границы занимали от 15 минут до 1 часа.

**Таблица 6.8 Пункт пересечения границы: Яллама (Узбекистан) – Б.Консыбаева (Казахстан)**

|                                                                                        | Яллама (Узбекистан)             | Б.Консыбаева (Казахстан)       |
|----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|
| Санитарный и фитосанитарный контроль, контроль веса и габаритов, ветеринарный контроль | От 30 минут до 1 часа           | От 30 минут до 1 часа 10 минут |
| Таможенный контроль                                                                    | От 15 минут до 24 часов         | От 25 минут до 3 часов         |
| Пограничный контроль                                                                   | От 10 минут до 2 часов          | От 15 минут до 40 минут        |
| Время ожидания в очереди                                                               | От 2 часов до 72 часов          | От 1 часа до 7 часов           |
| Всего                                                                                  | От 2 часов 15 минут до 74 часов | От 1 часа 30 минут до 13 часов |

### Кыргызстан – Казахстан

Пункт пересечения границ Ак Жол – Кордай чаще всего использовался водителями как на маршруте N1, так и на маршруте N2. С обеих сторон этого пункта пропуска водителей проверяла полиция, такая проверка занимала 15 минут.

**Таблица 6.9 Пункт пересечения границы: Ак Жол (Кыргызстан) – Кордай (Казахстан)**

|                                                                                        | Ак Жол (Кыргызстан)            | Кордай (Казахстан)             |
|----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| Санитарный и фитосанитарный контроль, контроль веса и габаритов, ветеринарный контроль | 0                              | От 15 до 45 минут              |
| Таможенный контроль                                                                    | От 20 до 40 минут              | От 25 до 50 минут              |
| Пограничный контроль                                                                   | От 15 до 20 минут              | От 15 до 20 минут              |
| Время ожидания в очереди                                                               | От 1 часа до 4 часов           | 15 минут                       |
| Всего                                                                                  | От 2 часов 30 минут до 6 часов | От 3 часов 30 минут до 8 часов |

### Китай – Казахстан

Водители, ехавшие по Северному маршруту, чаще всего использовали пункт пересечения границ Алашанькоу – Достык. Время ожидания в очереди на китайской стороне – главный недостаток этого пункта пропуска.

**Таблица 6.10 Пункт пересечения границы: Алашанькоу (Китай) – Достык (Казахстан)**

|                                                                                        | Алашанькоу (Китай)               | Достык (Казахстан)      |
|----------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|-------------------------|
| Санитарный и фитосанитарный контроль, контроль веса и габаритов, ветеринарный контроль | От 3 до 45 минут                 | От 15 до 45 минут       |
| Таможенный контроль                                                                    | От 30 минут до 24 часов          | От 3 до 6 часов         |
| Пограничный контроль                                                                   | От 15 до 20 минут                | От 15 до 25 минут       |
| Время ожидания в очереди                                                               | От 3 часов 30 минут до 168 часов | 7 часов                 |
| Всего                                                                                  | От 2 до 169 часов                | От 15 минут до 11 часов |



### Режим вождения

Из 27 рейсов, осуществленных по Северному маршруту, 26 были осуществлены с использованием книжек МДП. Страны, по которым проходит Северный маршрут данного проекта, – это Китай, Казахстан, Россия, Кыргызстан, Узбекистан, Украина и Беларусь. Количество книжек МДП, выпущенных в этих странах за последние 10 лет, значительно возросло, за исключением Беларуси. В России в 2011 году было выпущено в 2,7 раз больше книжек МДП, чем в 2001 году.

**Таблица 6.11 Использование книжек МДП в странах Северного маршрута**

| Страна     | 2001    | 2011    |
|------------|---------|---------|
| Россия     | 192 800 | 521 500 |
| Украина    | 200 000 | 309 500 |
| Казахстан  | 9 100   | 24 500  |
| Кыргызстан | 550     | 20 700  |
| Узбекистан | 600     | 14 100  |
| Беларусь   | 232 000 | 158 100 |

### Расходы

Общая сумма расходов водителей на Северном маршруте варьировалась от \$1 800 до \$6 400 на маршруте N2 и до \$7 600 на маршруте N1. Основные затраты водителей на маршрутах N1 и N2 представлены в таблице 6.12. В ней показаны максимальные и минимальные расходы на рейс, исходя из данных бортовых журналов водителей, а также средние показатели 16 бортовых журналов маршрута N1 и 8 журналов маршрута N2.

**Таблица 6.12 Основные расходы на Северном маршруте (в долларах США)**

| Коридор                    | N1   |         |      | N2   |         |      |
|----------------------------|------|---------|------|------|---------|------|
| Статья расходов            | Max  | Средняя | Min  | Max  | Средняя | Min  |
| Стоимость топлива          | 2150 | 1675    | 636  | 2650 | 1147    | 630  |
| Расходы по транзиту        | 0    | 0       | 0    | 170  | 0       | 0    |
| Страховка                  | 400  | 150     | 0    | 370  | 250     | 21   |
| Расходы на погранпереходах | 2140 | 313     | 0    | 849  | 271     | 7    |
| Еда и ночлег               | 3763 | 127     | 38   | 528  | 165     | 10   |
| Общие расходы              | 7677 | 2432    | 1702 | 4623 | 2250    | 1609 |

Расходы на топливо – самая большая статья расходов во всех рейсах. На их долю приходится в среднем 53% от всех расходов на перевозку. Вторая значительная статья расходов – это расходы при прохождении границ, в некоторых случаях на их долю приходится до 28% от всех расходов. Таможенное оформление, плата за пограничный контроль и контроль веса и габаритов в общем составляют до 70% всех расходов на пересечение границ как на маршруте N1, так и на маршруте N2.

До 20% расходов водителей на маршруте N1 – это неофициальные платежи. На маршруте N2 на них приходилось до 28% от всех расходов на перевозку. В бортовых журналах водителей отмечено, что почти 100% всех расходов на санитарный, фитосанитарный и ветеринарный контроль, пограничный контроль, таможенное оформление, контроль веса и габаритов, а также полицейский контроль выплачивались неофициально. Расходы на топливо, страховку, еду и ночлег оплачивались официально.

Каждый из полученных водительских бортовых журналов исследовался при помощи методологии ООН «Время – Расходы – Расстояние». Ниже приведен в качестве примера рейс из Алашанькоу (Китай) в Набережные Челны (Россия) по маршруту N1 и рейс из Бишкека (Кыргызстан) в Новосибирск (Россия) по маршруту N2.

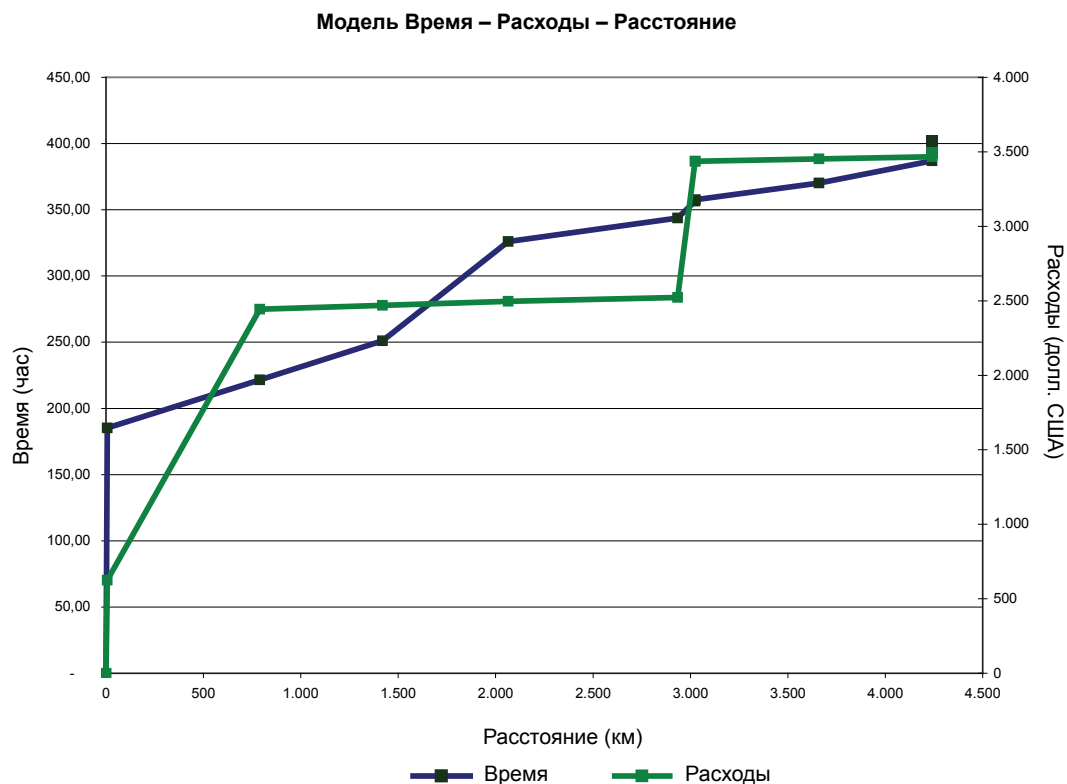
Северный коридор, маршрут N1 проекта ECO RMT/NELTI-3  
Алашанькоу (Китай) – Набережные Челны (Россия)  
10.02.2012-26.02.2012  
Рейс в одну сторону

| Общая информация                    |                           |            |
|-------------------------------------|---------------------------|------------|
| Пункт отправления                   | Алашанькоу (Китай)        | 10.02.2012 |
| Пункт назначения                    | Набережные Челны (Россия) | 26.02.2012 |
| Груз                                | Двигатели                 |            |
| Пройденное расстояние (км)          | 4240                      |            |
| Время                               |                           |            |
| Время в пути (дни)                  | 16                        |            |
| Средняя скорость (км/день)          | 265                       |            |
| Расходы                             |                           |            |
| Общие расходы (доллары США)         | 3492                      |            |
| Неофициальные платежи (доллары США) | 1029                      |            |
| Нефизические барьеры                |                           | Часы       |
| Время ожидания на границах          | Китай - Казахстан         | 192        |
|                                     | Казахстан - Россия        | 5          |

*Модель Время – Расходы – Расстояние*

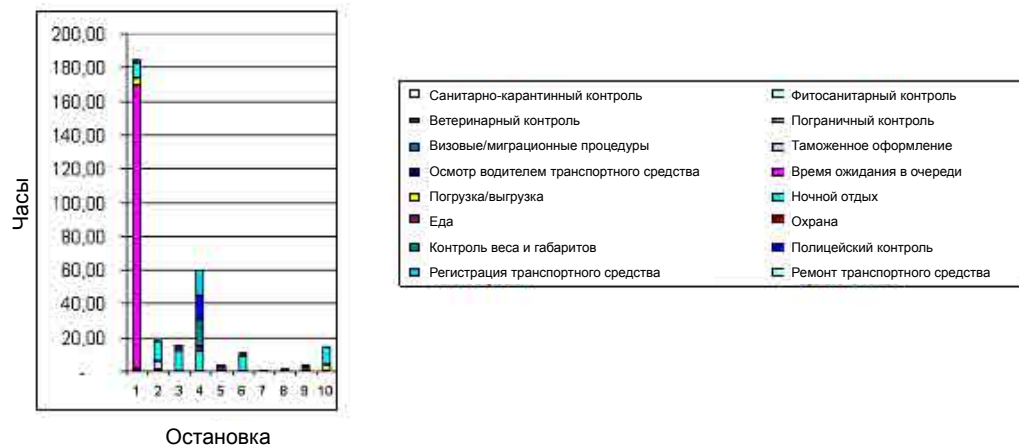


**График 6.1 Модель Время – Расходы – Расстояние для маршрута N1**



**Сравнение времени, проведенного на каждой остановке**

**График 6.2 Сравнение времени на остановках**



**Сравнение расходов на каждой остановке****График 6.3 Сравнение расходов на остановках**

Водителю потребовалось 16 дней, чтобы проехать 4 240 км. У него была очень большая задержка в начале пути на границе между Китаем и Казахстаном, где он провел почти 8 дней. 7 из них он провел, ожидая в очереди на китайской границе. На графике 6.1 показано использование методологии ЭСКАТО к составляющей «Расстояние».

Он показывает, что скорость движения была примерно одинаковой во время всего рейса. На графике 6.2 показаны основные расходы водителя во время остановок. Общие расходы водителя во время рейса составили \$3 492. Расходы на топливо – это примерно 49% от всей суммы, 29% приходится на расходы при пересечении границ. В целом 29% всех расходов на перевозку – это неофициальные платежи.

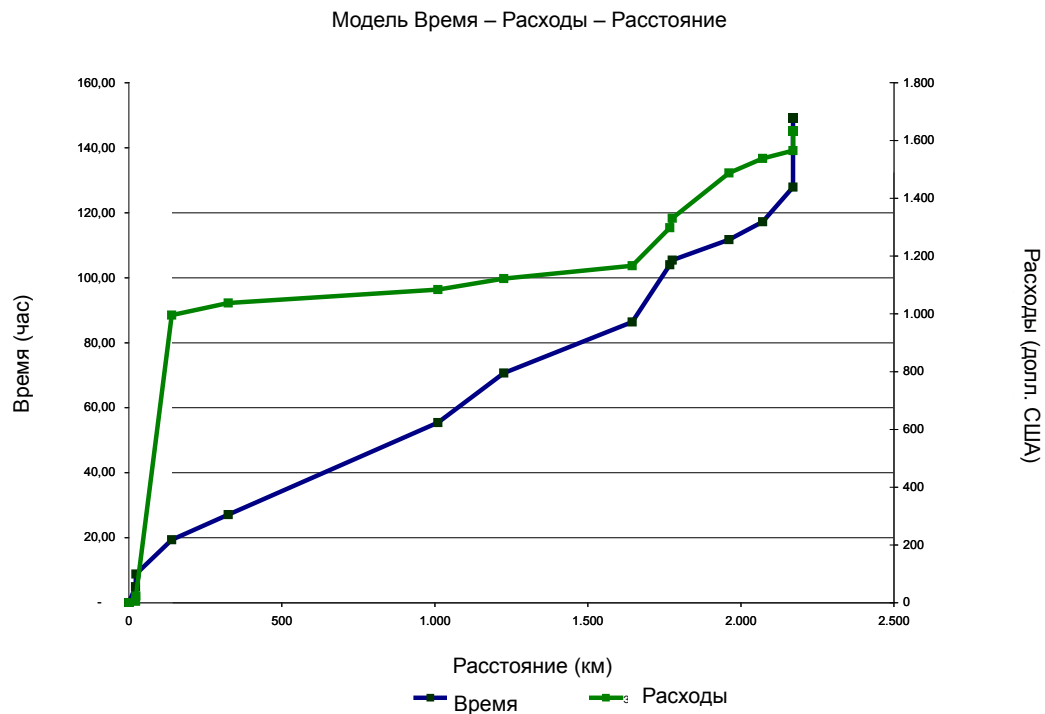
**Северный маршрут, маршрут N2 проекта ECO RMT/NELTI-3****Бишкек (Кыргызстан) – Новосибирск (Россия)****15.03.2012-23.03.2012****Рейс в одну сторону**

| Общая информация                    |                        |            |
|-------------------------------------|------------------------|------------|
| Пункт отправления                   | Бишкек (Кыргызстан)    | 15.03.2012 |
| Пункт назначения                    | Новосибирск (Россия)   | 23.03.2012 |
| Груз                                | Носки                  |            |
| Пройденное расстояние (км)          | 2170                   |            |
| Время                               |                        |            |
| Время в пути (дни)                  | 6                      |            |
| Средняя скорость (км/день)          | 361                    |            |
| Расходы                             |                        |            |
| Общие расходы (доллары США)         | 1643                   |            |
| Неофициальные платежи (доллары США) | 358                    |            |
| Нефизические барьеры                |                        | Часы       |
| Время ожидания на границах          | Кыргызстан – Казахстан | 10         |
|                                     | Казахстан – Россия     | 1,50       |



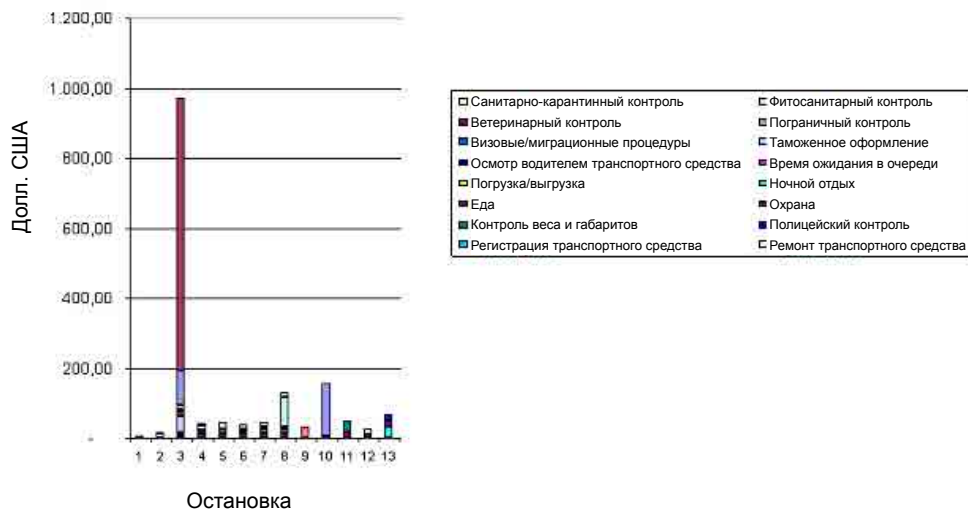
**Модель Время – Расходы – Расстояние**

**График 6.4 Сравнение расходов на остановках**



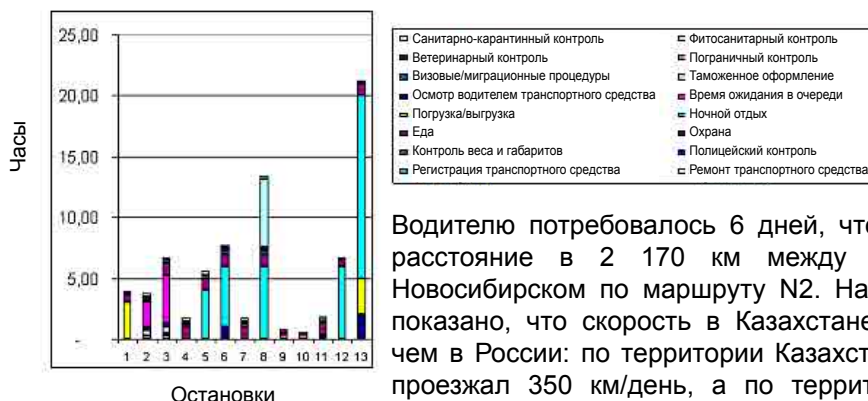
**Сравнение времени, проведенного на каждой остановке**

**График 6.5 Сравнение времени на остановках**



### Сравнение расходов на каждой остановке

График 6.6 Сравнение расходов на остановках



Водителю потребовалось 6 дней, чтобы проехать расстояние в 2 170 км между Бишкеком и Новосибирском по маршруту N2. На Графике 6.4 показано, что скорость в Казахстане была ниже, чем в России: по территории Казахстана водитель проезжал 350 км/день, а по территории России – 389 км/день. Общие расходы водителя за рейс составили \$1 643. Расходы на топливо составили 47% от всей суммы, расходы на пересечение границ – 16%. 22% от всех расходов – это неофициальные платежи.

### Южный маршрут

В 112 бортовых журналах была представлена информация об автомобильных перевозках в регионе ОЭС по Южному маршруту проекта NELTI. Основные маршруты, по которым ехали водители грузовиков, представлены на Рисунке 6.3.

Рисунок 6.3 Южный маршрут проекта ECO RMT/NELTI-3





Основные Южные маршруты отражают маршруты, которые чаще всего использовались водителями во время реализации проекта NELTI в регионе ОЭС. Эти маршруты могут пересекаться и поэтому не подходят для сравнения друг с другом. На одном маршруте наблюдались многочисленные комбинации пунктов отправления и назначения.

Из 112 бортовых журналов в 26 журналах описывался маршрут S1. Маршрут S1 – это маршрут, соединяющий юг Ирана (Бендер-Аббас) с Ираном, Туркменистаном, Узбекистаном и Кыргызстаном. На Ирано-Туркменской границе используется несколько пунктов пересечения границы в зависимости от пункта назначения (например, пункты Баджейран – Гаудан и Сарахс – Серахс). Здесь можно выделить два пути: S1a идет из Бендер-Аббаса до Ашхабада и S1b – из Бендер-Аббаса до Ташкента, Самарканда или Душанбе.

Маршрут S2 – это сочетание различных пунктов отправления/назначения, которые в значительной части используют один и тот же основной маршрут. Информация об этом маршруте была представлена в 64 бортовых журналах. Здесь можно выделить два пути. Маршрут S2a соединяет Стамбул с Алматы. Этот маршрут также соединяет Стамбул с другими направлениями, такими как Бишкек, Ашхабад и Ташкент. Маршрут S2b соединяет Бишкек с Мешхедом (Иран), Измиром и Мерсином (Турция) и Тегераном (Иран).

Маршрут S3 соединяет Хоргос в Китае с Мазари Шарифом (Афганистан), Ташкентом (Узбекистан) и Бишкеком (Кыргызстан). Этот маршрут был описан в 4 бортовых журналах.

В 8 бортовых журналах описывалась ситуация на маршруте из Таджикистана, Кыргызстана и Узбекистана до Астаны (Казахстан). Эти рейсы осуществлялись на территории региона ОЭС, но совпадали с Северными маршрутами, поэтому описаны в предыдущей части исследования. Еще 8 бортовых журналов описывали случайные рейсы в регионе ОЭС, которые не могут быть классифицированы ни в один из выбранных маршрутов. Эти записи, а также записи по маршруту S3 использовались для оценки ситуации с пересечением границ.

**Таблица 6.13 Характеристики коридоров Южного маршрута**

| План маршрута                                | Расстояние (км) | Пересечение границы | Дней в пути (дни) | Средняя скорость движения (км/ч) | Средняя скорость, включая остановки (км/ч) |
|----------------------------------------------|-----------------|---------------------|-------------------|----------------------------------|--------------------------------------------|
| Коридор S1a                                  |                 |                     |                   |                                  |                                            |
| Бендер-Аббас (Иран) – Ашхабад (Туркменистан) | 2400            | 1                   | 7.64              | 44                               | 20.5                                       |
| Коридор S1b                                  |                 |                     |                   |                                  |                                            |
| Бендер-Аббас (Иран) – Ташкент (Узбекистан)   | 2852            | 2                   | 7.04              | 28.8                             | 16.5                                       |
| Коридор S2a                                  |                 |                     |                   |                                  |                                            |
| Стамбул (Турция) – Алматы (Казахстан)        | 5675            | 4                   | 15.5              | 38.5                             | 15.6                                       |
| Стамбул (Турция) – Бишкек (Кыргызстан)       | 4941            | 5                   | 11                | 18.6                             | 11.3                                       |
| Стамбул (Турция) – Ашхабад (Туркменистан)    | 3466            | 3                   | 7.6               | 50.2                             | 17.8                                       |
| Коридор S2b                                  |                 |                     |                   |                                  |                                            |
| Бишкек (Кыргызстан) – Измир (Турция)         | 5210            | 5                   | 18.5              | 20.6                             | 7.7                                        |
| Бишкек (Кыргызстан) – Мешхед (Иран)          | 2083            | 4                   | 6                 | 27                               | 13.8                                       |
| Бишкек (Кыргызстан) – Мерсин (Турция)        | 4831            | 5                   | 13                | 21                               | 10                                         |

Таблица 6.13 показывает, что скорость движения на Южном маршруте ниже, чем на Северном. Анализ бортовых журналов показывает, что это особенно касается всех рейсов, проходивших по участку дороги от Ирано-Туркменской границы в Узбекистан, Таджикистан, Кыргызстан, Казахстан и Китай. Факторы, такие как скорость движения, ситуация с пересечением границ и режим вождения, описаны ниже.



### Скорость движения

В Таблице 6.14 представлена средняя скорость во всех странах Южного маршрута, рассчитанная на основании информации из бортовых журналов водителей, полученных в ходе проекта ECO RMT/NELTI-3. Кроме того, была рассчитана средняя скорость для рейсов в ходе проекта ECO RMT/NELTI-3 в регионе ОЭС и она составила 43 км/ч на рейс.

**Таблица 6.14 Средняя скорость движения на Южном маршруте**

| Страна                  | KAZ | UZB | IRN | TKM | TAJ | AFG | KGZ | AZB | TUR |
|-------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Средняя скорость (км/ч) | 42  | 42  | 41  | 41  | 35  | 50  | 39  | 52  | 41  |
| Число рейсов            | 58  | 68  | 61  | 65  | 8   | 2   | 29  | 3   | 29  |

*\* Число рейсов показывает, сколько рейсов было осуществлено по территории данной страны и на основании какого числа рейсов рассчитаны средние показатели.*

В каждой стране средняя скорость значительно различалась в зависимости от части страны, где проходил рейс. Было выявлено, что в западной части Казахстана средняя скорость движения автомобильного транспорта значительно ниже, чем на севере и юге страны. В Иране участок дороги Керман – Саракс (1 074 км) – это узкое место, на котором, по отчетам всех водителей, средняя скорость движения составляла 17 км/ч.

Таблица 6.13 также показывает, что иногда существует действительно большая разница между скоростью движения и средней скоростью, включающей время, проведенное на остановках. Для всех примеров, представленных в Таблице 6.13, последний показатель почти в два раза ниже. Это показывает, что водители провели много времени на остановках, особенно учитывая тот факт, что в большинстве случаев это не время, необходимое для отдыха и еды (раздел 1), а время, проведенное на пунктах пересечения границ.

### Графа 1 Безопасность

6 из 10 стран-членов ОЭС, а именно Азербайджан, Казахстан, Таджикистан, Турция, Туркменистан и Узбекистан, приняли Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) от 1970 года. Основная цель этого соглашения – принятие правил, касающихся времени труда и отдыха профессиональных водителей. В главе 8 этого соглашения говорится, что «в течение каждого 24-часового периода работы водитель должен иметь не менее 11 часов непрерывного отдыха, которые могут быть сокращены до 9 часов непрерывного отдыха, но не более трех раз в течение одной недели при условии, что эквивалентный период отдыха будет компенсирован до конца следующей недели».

Тем не менее, бортовые журналы водителей показывают, что во многих случаях эти положения не выполняются. Из всех полученных 139 бортовых журналов информация о ночном отдыхе была только в 118 журналах, все включали регион ОЭС как основной маршрут или регион отправления / назначения. Из этих 118 журналов только в 27 случаях водители в полной мере выполняли конвенцию и регулярно отдыхали более 9 часов. В 12 случаях за время рейса водители отдыхали менее 4 часов за ночь. В 6 журналах иногда сообщалось о 1-часовом времени сна ночью.

**Таблица 6.15. Время отдыха водителей на Южном маршруте**

|                                                    |     |
|----------------------------------------------------|-----|
| Общее количество бортовых журналов                 | 118 |
| Время отдыха более 9 часов                         | 27  |
| Время отдыха более 5 и менее 9 часов               | 36  |
| Время отдыха менее 4 часов                         | 12  |
| Различное время отдыха от 9 часов до менее 4 часов | 43  |

Две основные причины такого положения дел: нехватка безопасных и надежных парковок и мест для отдыха и необходимость компенсировать задержки движения из-за времени, потерянного при пересечении границ.

### **Ситуация с пересечением границ**

Время ожидания в пунктах пересечения границ и ограничение движения в некоторых областях являются основными причинами низкой скорости движения, включающей время на остановки. Согласно результатам мониторинга, время ожидания на границах на Южном маршруте различалось и показано в таблице, приводимой ниже

**Таблица 6.16 Основные пункты пересечения границ Южного коридора**

| Граница                   | Время ожидания                   |
|---------------------------|----------------------------------|
| Турция – Иран             | От 4 до 79 часов                 |
| Иран – Туркменистан       | От 5 часов 30 минут до 148 часов |
| Туркменистан – Узбекистан | От 4 до 115 часов                |
| Узбекистан – Казахстан    | От 3 до 77 часов                 |
| Казахстан – Кыргызстан    | От 1 часа 20 минут до 22 часов   |



Граница Узбекистан – Кыргызстан – это важный пункт пересечения границ для региона, но здесь было получено только несколько записей, как и для границ Узбекистан – Таджикистан и Узбекистан – Афганистан.

Самые важные пункты пересечения границ для каждого коридора описаны ниже.

## Турция – Иран

Чаще всего на маршруте S2 использовался пункт пересечения границы Гюрбулак – Базарбан. Общее время пересечения этой границы составляет от 4 до 79 часов.

**Таблица 6.17 Пункт пересечения границы: Турция (Гюрбулак) – Иран (Базарбан)**

|                                                                                        | Гюрбулак (Турция)            | Базарбан (Иран)                 |
|----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|---------------------------------|
| Санитарный и фитосанитарный контроль, контроль веса и габаритов, ветеринарный контроль | От 1 часа до 1 часа 30 минут | От 35 минут до 2 часов 20 минут |
| Таможенный контроль                                                                    | От 20 минут до 1 часа        | От 20 минут до 3 часов          |
| Пограничный контроль                                                                   | От 30 минут до 5 часов       | От 20 минут до 12 часов         |
| Время ожидания в очереди                                                               | 1 час                        | От 1 часа до 40 часов           |
| Всего                                                                                  | От 50 минут до 53 часов      | От 1 часа до 41 часа            |

## Иран - Туркменистан

Пункт пересечения границы Сарахс – Сарахс важен для обоих коридоров – S1 и S2. Водители проводили на этой границе от 6 до 39 часов.

**Таблица 6.18 Пункт пересечения границы: Иран (Сарахс) – Туркменистан (Сарахс)**

|                                                                                        | Сарахс (Иран)           | Сарахс (Туркменистан)  |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|------------------------|
| Санитарный и фитосанитарный контроль, контроль веса и габаритов, ветеринарный контроль | От 15 до 55 минут       | От 15 до 45 минут      |
| Таможенный контроль                                                                    | От 15 минут до 3 часов  | От 20 минут до 4 часов |
| Пограничный контроль                                                                   | От 20 минут до 5 часов  | От 15 минут до 6 часов |
| Время ожидания в очереди                                                               | От 1 до 39 часов        | От 1 до 6 часов        |
| Всего                                                                                  | От 15 минут до 40 часов | От 1 до 13 часов       |

Визовые и миграционные процедуры на этой границе в среднем занимают 1 час на обеих сторонах.

Пункт пропуска Баджейран – Гаудан особенно важен для коридора S1.

Таблица 6.19 Пункт пересечения границы: Иран (Баджейран) – Туркменистан (Гаудан)

|                                                                                        | Баджейран (Иран)       | Гаудан (Туркменистан)          |
|----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|--------------------------------|
| Санитарный и фитосанитарный контроль, контроль веса и габаритов, ветеринарный контроль | От 0 до 30 минут       | От 20 до 45 минут              |
| Таможенный контроль                                                                    | От 40 минут до 1 часа  | От 40 минут до 1 часа          |
| Пограничный контроль                                                                   | От 30 минут до 2 часов | От 20 минут до 1 часа          |
| Время ожидания в очереди                                                               | От 2 до 96 часов       | От 2 часов до 3 часов 30 минут |
| Всего                                                                                  | От 6 до 99 часов       | От 1 до 6 часов                |

Наконец, пункт пропуска Лофт Абад – Артык также часто использовался водителями на коридоре S1.

Таблица 6.20 Пункт пересечения границы: Иран (Лофт Абад) – Туркменистан (Артык)

|                                                                                        | Лофт Абад (Иран)         | Артык (Туркменистан)    |
|----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|-------------------------|
| Санитарный и фитосанитарный контроль, контроль веса и габаритов, ветеринарный контроль | От 15 минут до 1 часа    | От 0 до 55 минут        |
| Таможенный контроль                                                                    | 1 час                    | От 30 минут до 1 часа   |
| Пограничный контроль                                                                   | От 1 до 7 часов          | От 30 минут до 3 часов  |
| Время ожидания в очереди                                                               | От 30 минут до 120 часов | От 30 минут до 24 часов |
| Всего                                                                                  | От 2 до 128 часов        | От 1 до 27 часов        |

Визовые и миграционные процедуры на Туркменской стороне границы занимают до 1 часа.

## Туркменистан – Узбекистан

Таблица 6.21 Пункт пересечения границы: Туркменистан (Фараб) – Узбекистан (Алат)

|                                                                                        | Farab (ТКМ)             | Алат (Узбекистан)               |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|---------------------------------|
| Санитарный и фитосанитарный контроль, контроль веса и габаритов, ветеринарный контроль | От 15 до 45 минут       | От 15 минут до 2 часов 15 минут |
| Таможенный контроль                                                                    | От 15 минут до 2 часов  | От 15 минут до 3 часов          |
| Пограничный контроль                                                                   | От 15 минут до 36 часов | От 15 минут до 6 часов          |
| Время ожидания в очереди                                                               | От 2 до 24 часов        | От 30 минут до 48 часов         |
| Всего                                                                                  | От 1 до 66 часов        | От 35 минут до 55 часов         |

Как на Туркменской, так и на Узбекской сторонах границы визовые процедуры занимают от 20 минут до 1 часа.



## Узбекистан – Казахстан

Как и для маршрутов N1 и N2, пункт пропуска Яллама – Б.Консыбаева является самым важным. Общее время, которое водители провели на этой границе, варьируется от 3 до 77 часов. Время ожидания в очереди особенно велико на этой границе.

**Таблица 6.22 Пункт пересечения границы: Яллама (Узбекистан) – Б.Консыбаева (Казахстан)**

|                                                                                        | Яллама (Узбекистан)             | Б.Консыбаева (Казахстан)       |
|----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|
| Санитарный и фитосанитарный контроль, контроль веса и габаритов, ветеринарный контроль | От 30 минут до 1 часа           | От 30 минут до 1 часа 10 минут |
| Таможенный контроль                                                                    | От 15 минут до 24 часов         | От 25 минут до 3 часов         |
| Пограничный контроль                                                                   | От 10 минут до 2 часов          | От 15 минут до 40 минут        |
| Время ожидания в очереди                                                               | От 2 часов до 72 часов          | От 1 часа до 7 часов           |
| Всего                                                                                  | От 2 часов 15 минут до 74 часов | От 1 часа 30 минут до 13 часов |

Визовые процедуры на Казахской и Узбекской сторонах границы занимают от 15 минут до 1 часа.

## Казахстан - Кыргызстан

**Таблица 6.23 Пункт пересечения границы: Кыргызстан (Чалдыбар) – Казахстан (Чалдовар)**

|                                                                                        | Чалдыбар (Кыргызстан)          | Чалдовар (Казахстан)            |
|----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|
| Санитарный и фитосанитарный контроль, контроль веса и габаритов, ветеринарный контроль | От 15 минут до 3 часов         | От 15 минут до 2 часов          |
| Таможенный контроль                                                                    | От 30 минут до 1 часа          | От 30 минут до 1 часа           |
| Пограничный контроль                                                                   | От 15 минут до 2 часов         | От 15 минут до 40 минут         |
| Время ожидания в очереди                                                               | От 3 до 4 часов                | От 40 минут до 4 часов          |
| Всего                                                                                  | От 3 часов 30 минут до 8 часов | От 3 часов 20 минут до 14 часов |

Из этих показателей можно сделать несколько выводов:

- Время, проведенное на границах, – ненадежное и непредсказуемое; варьирование временных затрат для различных процедур на границах очень высоко.
- Грузовики проводят большое количество времени в очереди на границах, что не является эффективной экономической операцией.
- На визовые процедуры тратится много времени, в среднем 1 час, особенно на Туркменской границе. Иногда это время ожидания составляет четверть всего времени, проведенного на границе.

### Режим вождения

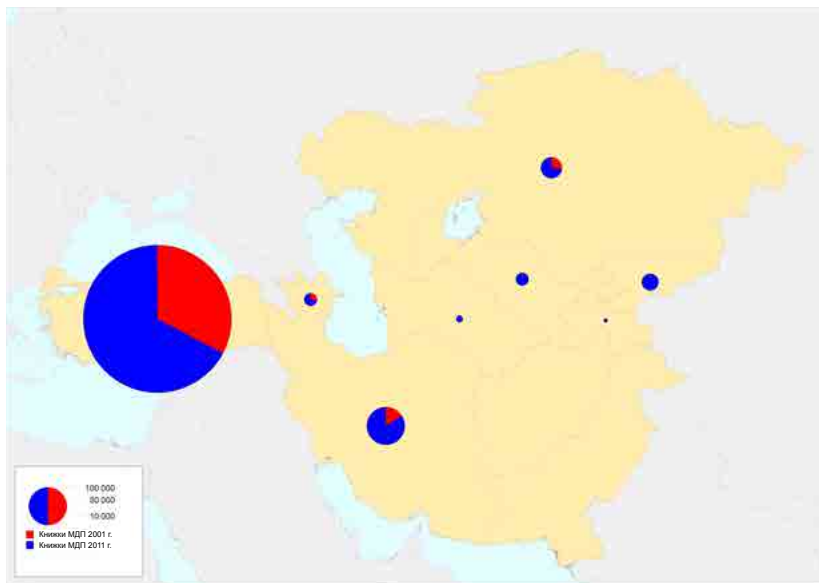
Из 112 рейсов, осуществленных по Южному маршруту, 87 были осуществлены с использованием книжек МДП и 25 осуществлялись с использованием национальных транзитных таможенных деклараций.

Книжки МДП – это важный инструмент для упрощения международных автомобильных перевозок. Между 2001 и 2011 годами количество выданных книжек МДП в регионе ОЭС увеличилось с 356 000 до 824 000. Доля стран-членов ОЭС в общемировом количестве выпущенных книжек МДП увеличилась с 13,1% в 2001 году до 26,8% в 2011 году.

Таблица 6.24 Использование книжек МДП в странах-членах ОЭС

| Страна         | 2001      | 2011      |
|----------------|-----------|-----------|
| Турция         | 327 000   | 672 000   |
| Иран           | 15 000    | 78 000    |
| Казахстан      | 9 100     | 24 500    |
| Кыргызстан     | 550       | 20 700    |
| Узбекистан     | 600       | 14 100    |
| Азербайджан    | 3 600     | 9 100     |
| Туркменистан   | 150       | 4 700     |
| Таджикистан    | 0         | 1 500     |
| Афганистан     | 0         | 0         |
| Пакистан       | 0         | 0         |
| Всего ОЭС      | 356 000   | 824 600   |
| Суммарный итог | 2 707 950 | 3 074 500 |
| ОЭС / всего, % | 13,1%     | 26,8%     |

Рисунок 6.4 Книжки МДП в ОЭС (2001, 2011)



Источник: подготовлено Panteia, Бизнес подразделение Panteia/NEA

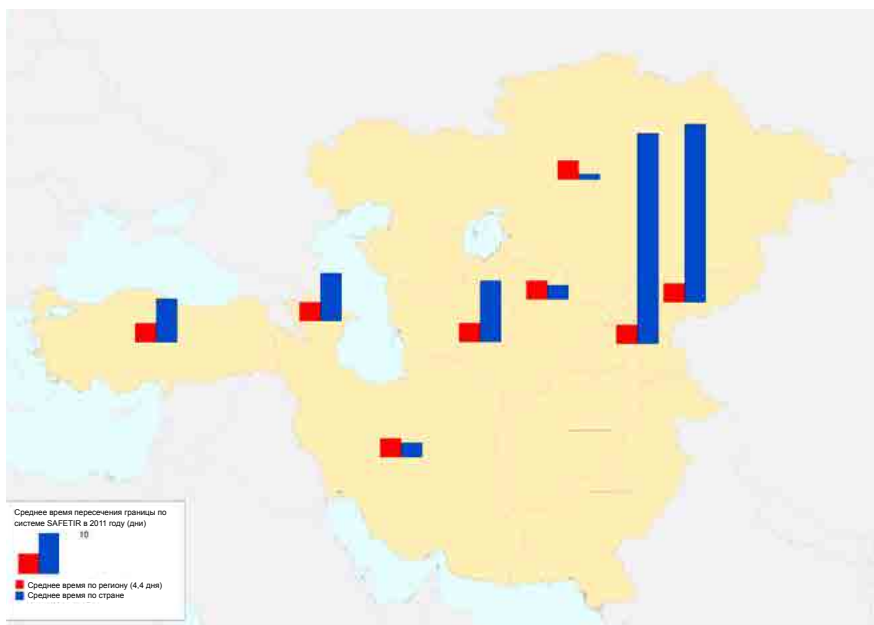


Одним из основных преимуществ книжки МДП является то, что она позволяет сократить время ожидания на границах. Действительно, анализ бортовых журналов водителей на Южном маршруте показал, что среднее время ожидания для грузовиков в отношении таможенного контроля, миграционных процедур и досмотров в 112 случаях составляло 62 часа для грузовиков с книжкой МДП и 69 часов для грузовиков без книжки МДП. В разделе 2 представлена информация о среднем времени пересечения границы по книжкам МДП с использованием системы SAFETIR.

### Графа 2. Среднее время пересечения границы по системе SAFETIR в 2011 году

Среднее время пересечения границы по книжкам МДП с использованием системы SAFETIR в регионе ОЭС сильно различалось: от 49,7 дней для Таджикистана и 42,1 дней для Кыргызстана до 1,2 дней для Казахстана, 3,4 дней для Ирана и 3,5 дней для Узбекистана. Среднее время для региона ОЭС составило 4,4 дня.

Рисунок 6.5 Среднее время пересечения границы по системе SAFETIR в 2011 году



Источник: подготовлено Panteia, Бизнес подразделение Panteia/NEA

## Расходы

Общие расходы водителей на Южном маршруте сильно различались. В среднем рейс из Бендер-Аббаса до Ашхабада (маршрут S1a) стоил \$632. Для маршрута S1b средняя стоимость рейса из Бендер-Аббаса до Самарканда / Ташкента составила \$1 701. Расстояние, пройденное по маршруту S1a, короче, и здесь было только одно пересечение границы. Поэтому расходы на маршруте S1a в целом ниже.

На маршруте S1a расходы на топливо и транзит составляют почти 70% от всей стоимости перевозки. Расходы на пересечение границ относительно невелики по сравнению со всеми остальными маршрутами проекта NELTI. Стоимость контроля веса и габаритов составляет почти 70% от всех платежей при пересечении границы. Неофициальные платежи составляют всего 7% от общей стоимости перевозки.

Расходы на топливо и транзит на маршруте S1b – это основные расходы, и в большинстве случаев они составляют более 50-60% от всей стоимости перевозки. Расходы на пересечение границ составляют до 14% от всей стоимости перевозки и на 40% состоят из платежей за пограничный контроль. О платах за визы сообщалось в 2 случаях (суммы были \$42 и \$353), а также в 8 случаях сообщалось о плате за конвой (в среднем 200 евро за рейс). Водители заявляют, что в среднем 17% от всех расходов на рейс – это неофициальные платежи.

**Таблица 6.25 Основные расходы на Южном маршруте S1 (в долларах США)**

|                            | S1a  |         |     | S1b  |         |      |
|----------------------------|------|---------|-----|------|---------|------|
|                            | Макс | Средняя | Мин | Макс | Средняя | Мин  |
| Стоимость топлива          | 500  | 350     | 350 | 3040 | 600     | 50   |
| Расходы по транзиту        | 325  | 181     | 15  | 1788 | 558     | 125  |
| Страховка                  | 70   | 0       | 0   | 395  | 90      | 60   |
| Расходы на погранпереходах | 235  | 38      | 25  | 1730 | 275     | 96   |
| Еда и ночлег               | 35   | 5       | 0   | 165  | 104     | 60   |
| Общие расходы              | 893  | 644     | 405 | 5671 | 1701    | 1088 |

Общая оценка расходов для маршрутов S2a и S2b невозможна из-за большого количества различных пунктов отправления и назначения этого коридора. В большом количестве полученных бортовых журналов не представлена информация обо всем коридоре, только о его части. Поэтому для иллюстрации ситуации в этом коридоре могут быть взяты только расходы отдельных рейсов.



**Таблица 6.26 Основные расходы на Южном маршруте S2 (в долларах США)**

|                            | <b>S2a</b>       | <b>S2b</b>        |                    |                 |                 |                      |
|----------------------------|------------------|-------------------|--------------------|-----------------|-----------------|----------------------|
|                            | Стамбул – Алматы | Стамбул – Ашхабад | Гюрбулак – Тегеран | Бишкек – Мешхед | Бишкек – Мерсин | Достык –Мазари Шариф |
| Стоимость топлива          | 280              | 1610              | 250                | 1000            | 2500            | 652                  |
| Расходы по транзиту        | 0                | 0                 | 2740               | 550             | 830             | 0                    |
| Страховка                  | 19               | 280               | 140                | 525             | 500             | 0                    |
| Расходы на погранпереходах | 919              | 160               | 200                | 1618            | 2680            | 782                  |
| Еда и ночлег               | 62               | 155               | 130                | 221             | 370             | 110                  |
| Общие расходы              | 2000             | 3410              | 4320               | 4379            | 6880            | 1544                 |

В таблице 6.26 показана большая разница в расходах. Расходы на топливо, пересечение границ и транзит остаются самыми затратными категориями. Сумма неофициальных платежей в вышеуказанных рейсах варьируется от 3 до 45% от общей стоимости перевозки.

Методология ЭСКАТО «Время – Расходы – Расстояние» применялась к полученным водительским бортовым журналам. В качестве примера описываются рейсы из Бендер-Аббаса (Иран) в Бишкек (Кыргызстан) для коридора S1 и из Стамбула (Турция) в Алматы (Казахстан) по коридору S2.

**Южный маршрут, коридор S1 проекта ECO RMT/NELTI-3**

**Бендер-Аббас (Иран) – Бишкек (Кыргызстан)**

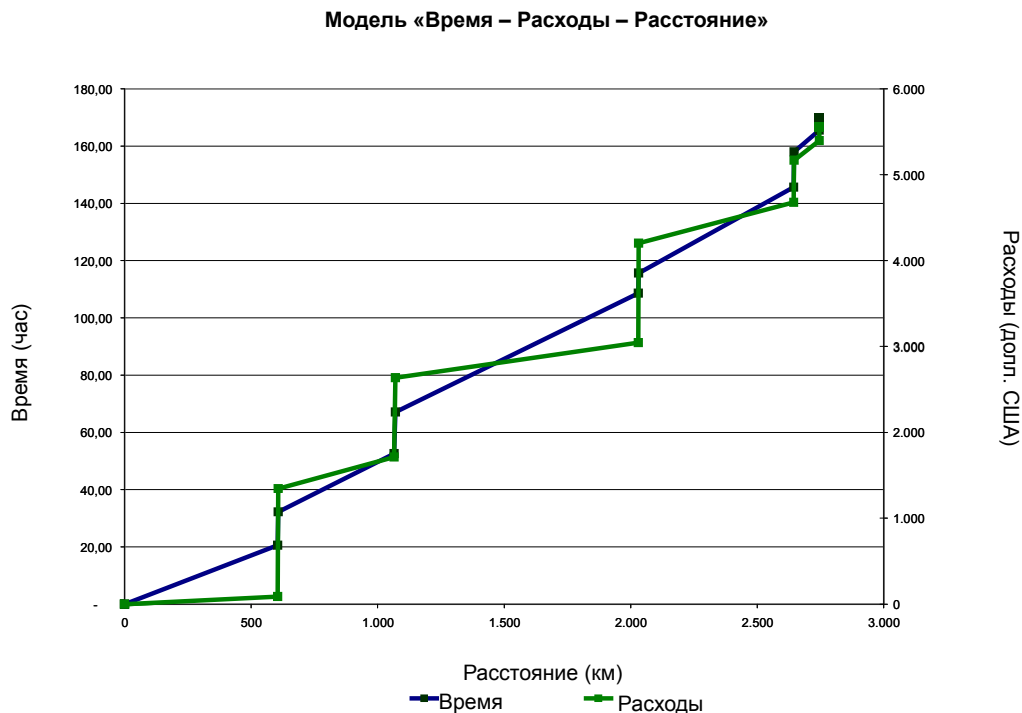
**13.09.2011 – 20.09.2011**

**Рейс в одну сторону**

| <b>Общая информация</b>             |                              |            |
|-------------------------------------|------------------------------|------------|
| Пункт отправления                   | Бендер-Аббас, Иран           | 13.09.2011 |
| Пункт назначения                    | Бишкек, Кыргызстан           | 20.09.2011 |
| Груз                                | Товары народного потребления |            |
| Пройденное расстояние (км)          | 2746                         |            |
| Время                               |                              |            |
| Время в пути (дни)                  | 7                            |            |
| Средняя скорость (км/день)          | 392                          |            |
| Расходы                             |                              |            |
| Общие расходы (доллары США)         | 5558                         |            |
| Неофициальные платежи (доллары США) | 1720                         |            |
| Нефизические барьеры                |                              | Часы       |
| Время ожидания на границах          | Иран – Туркменистан          | 17,5       |
|                                     | Туркменистан – Узбекистан    | 24         |
|                                     | Узбекистан – Казахстан       | 21         |
|                                     | Казахстан – Кыргызстан       | 17         |

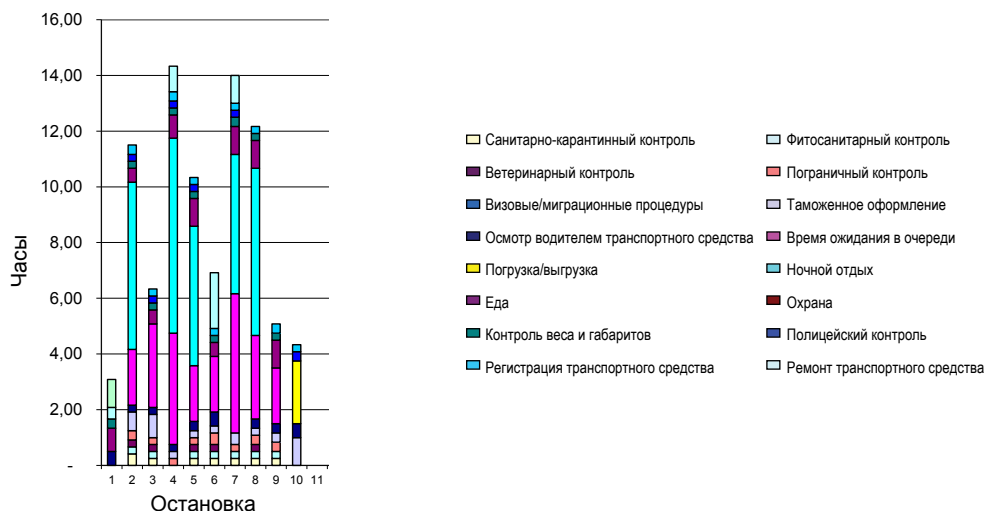
### Модель «Время – Расходы – Расстояние»

График 6.7 Модель «Время – Расходы – Расстояние» для маршрута S1.



### Сравнение времени, проведенного на каждой остановке

График 6.8 Сравнение времени, проведенного на остановках





### Сравнение расходов на каждой остановке

График 6.9 Сравнение расходов на остановках

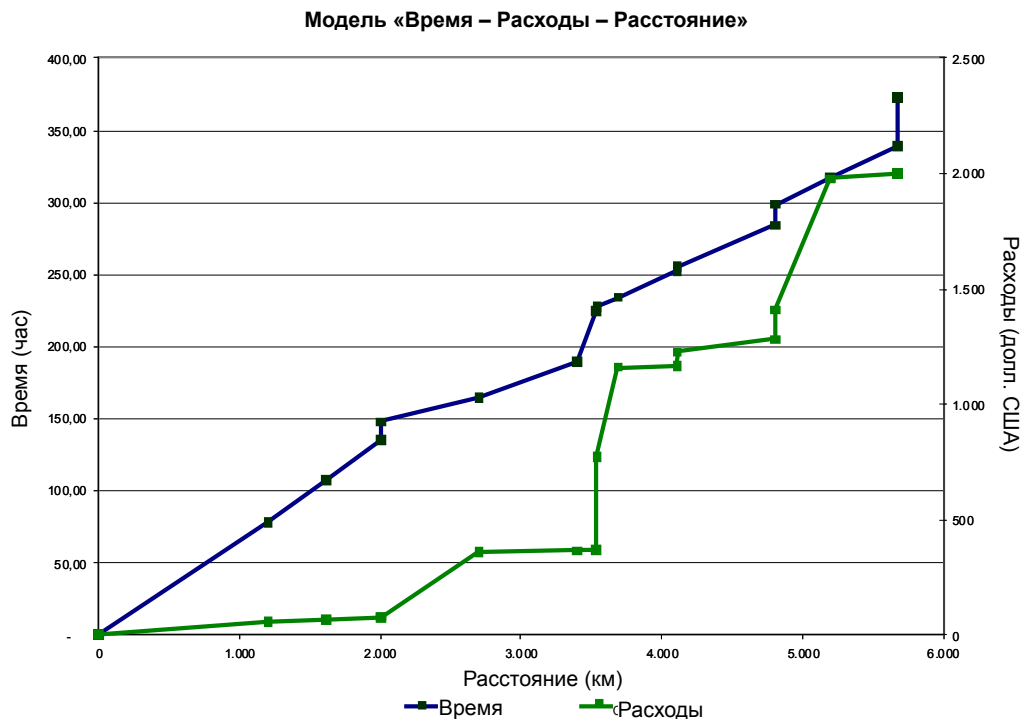


**Южный маршрут, маршрут S2 проекта ECO RMT/NELTI-3**  
**Стамбул (Турция) – Алматы (Казахстан)**  
**21.07.2011 – 03.08.2011**  
**Рейс в одну сторону**

| Общая информация                    |                              |            |
|-------------------------------------|------------------------------|------------|
| Пункт отправления                   | Стамбул, Турция              | 21.07.2011 |
| Пункт назначения                    | Алматы, Казахстан            | 03.08.2011 |
| Груз                                | Товары народного потребления |            |
| Пройденное расстояние (км)          | 5675                         |            |
| Время                               |                              |            |
| Время в пути (дни)                  | 15.5                         |            |
| Средняя скорость (км/день)          | 366                          |            |
| Расходы                             |                              |            |
| Общие расходы (доллары США)         | 2000                         |            |
| Неофициальные платежи (доллары США) | 919                          |            |
| Нефизические барьеры                |                              | Часы       |
| Время ожидания на границах          | Турция – Иран                | 15         |
|                                     | Иран – Туркменистан          | 5.5        |
|                                     | Туркменистан – Узбекистан    | 17         |
|                                     | Узбекистан – Казахстан       | 21         |

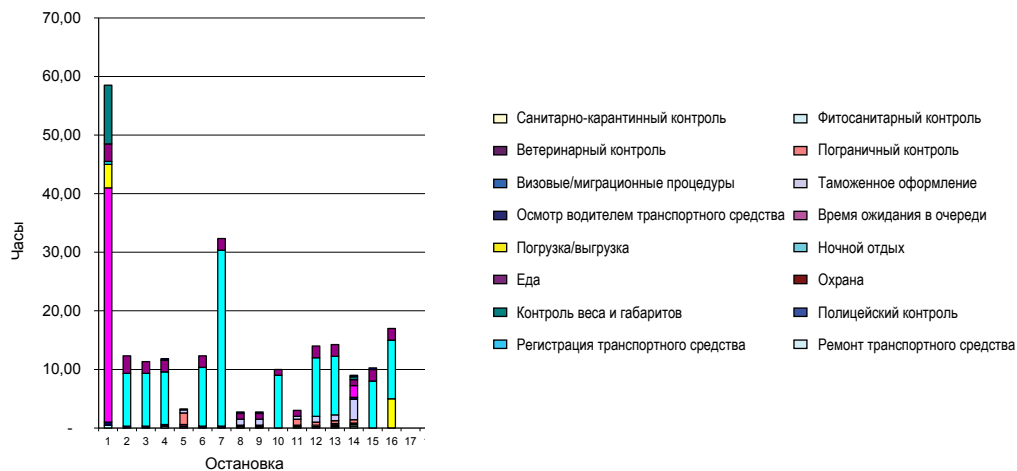
### Модель «Время – Расходы – Расстояние»

График 6.10 Модель «Время – Расходы – Расстояние» для маршрута S2.



### Сравнение времени, проведенного на каждой остановке

График 6.11 Время, проведенное на остановках





### Сравнение расходов на каждой остановке

График 6.12 Сравнение расходов на каждой остановке



### Обзорный анализ

Обзорный анализ всех бортовых журналов проекта ECO RMT/NELTI-3, приведенный на рисунке 6.6, показывает, что только около 60% всего времени перевозки тратится на вождение, отдых, еду и ночлег. Время ожидания в очереди на границах и время, которое тратится на всевозможные процедуры, связанные с контролем и досмотром, занимает до 30% всего времени перевозки. 31% времени тратится на процедуры, связанные с таможенным оформлением, и 21% – на пограничный контроль. 51% времени простоя и 40% всего времени в пути было потеряно при пересечении границ.

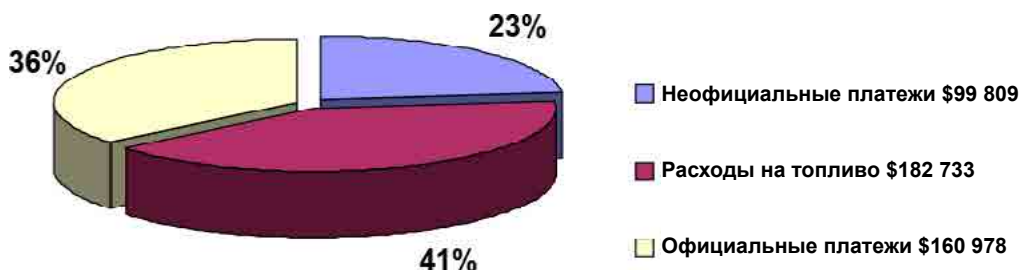
Figure 6.6

Time structure related with the total trip time



Рисунок 6.7 Структура расходов перевозки

### Распределение всех расходов \$443 520



### Распределение официальных платежей \$160 970



Рисунок 6.7 показывает суммы официальных и неофициальных расходов, также учитываются расходы на топливо. Процент уплаченных неоправданных сборов составляет 22% от всех официальных и неофициальных платежей; если мы рассматриваем общую стоимость 139 рейсов, уплаченные неоправданные сборы составили 38% от всех платежей. Обычно неофициальные платежи производились для сокращения времени ожидания на границах (привилегированное положение в очереди), ускорение обработки документов для пересечения границ и процедур контроля (визы, санитарно-карантинный и ветеринарный контроль, разрешения и страховка). Также необходимо упомянуть полицейский контроль и досмотры на дороге, которые отнимают время. Расходы на основные процедуры, такие как таможенное оформление, пограничный контроль, полицейские проверки, контроль веса и габаритов, составляют до 32% от официальных платежей. Если добавить стоимость страховки и разрешений, тогда доля средств, потраченных на различные обязательные процедуры, в общих официальных расходах составит до 53%. Далее идут общие расходы на водителя и транспортное средство, в частности ночлег, питание и ремонт, что составляет примерно 31% от общих официальных расходов без учета расходов на топливо.



## ГЛАВА 6

# ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

Основываясь на окончательных итогах и результатах проекта «Регулярный мониторинг грузовых автоперевозок в регионе ОЭС / NELTI-3 2012» (ECO RMT/NELTI-3), можно сделать следующие выводы и дать рекомендации, описывающие проблемы с четкими целями и действиями, которые следует предпринять:

## ВИЗЫ

Нынешняя ситуация с визами на исследуемых маршрутах очень разнородная. Некоторые страны полностью отменили визовый режим между собой, в результате чего произошло значительное снижение расходов и усилий. Например, на Южном маршруте водитель, чтобы доставить груз из Казахстана в Турцию через Узбекистан, Туркменистан и Иран, должен получить визы в Иран и Туркменистан. Еще один пример, во многих странах СНГ не требуется виза для граждан этих стран. Более того, водителям из Ирана, Азербайджана, Казахстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана, направляющимся в Турцию, не требуется въездная виза. Иран не требует виз для водителей из Азербайджана и Турции. В Азербайджане визовые требования были отменены для профессиональных водителей из Ирана.

С другой стороны, во время реализации проекта были случаи, когда получение визы было основным ограничением транзитных операций между двумя или более странами-членами.

В целом, визовые проблемы, с которыми сталкиваются водители в этом регионе, можно разделить на две основные категории:

1. Долгое время ожидания и высокая стоимость получения визы;
2. Бюрократические процедуры проверки виз и паспортного контроля при пересечении границ.

Водители сообщали, что получение визы в некоторые страны-члены ОЭС очень дорого и затруднительно. В некоторых заполненных вопросниках сообщалось о сумме в \$353 в виде пошлины только для одной страны. Еще одна проблема, о которой сообщали



водители, и которая касалась многократных виз – это фактор времени. Многократная виза не выдается на длительный срок, а короткий срок действия сводит ее смысл на нет. Визовые вопросы, возникающие при пересечении границ, в основном связаны с плохо развитой миграционной службой:

- Водители, участвовавшие в проекте, сообщали, что для того, чтобы пройти паспортный контроль, они должны были выходить из грузовиков и оставлять свои машины на границе без присмотра;
- Так как многие пограничные пункты еще не модернизированы, паспортный контроль осуществляется вручную;
- Устройства для выдачи въездных или транзитных виз в пограничных пунктах встречаются очень редко.
- Вышеупомянутые вопросы увеличивают время, необходимое для пересечения границы, как на Северном, так и на Южном маршрутах. На пяти пунктах время ожидания на паспортном контроле составляло от 15 минут до 1 часа, и были случаи, когда требовалось еще больше времени на прохождение паспортного контроля. В среднем это время ожидания составляет четверть всего времени, проведенного на границе.

## РЕКОМЕНДАЦИИ

Решения, которые предлагаются для улучшения ситуации с визами для водителей в регионе ОЭС, следующие:

- Как первоочередной вопрос, страны-члены ОЭС могут рассмотреть отмену виз для водителей из других стран-членов ОЭС, если они еще этого не сделали. Учитывая культурную, социальную и экономическую общность в странах-членах ОЭС и солидарность, существующую в регионе, эта рекомендация вполне выполнима. Уже сейчас 8 из 10 стран-членов ОЭС отменили визы для водителей из двух или более стран-членов ОЭС. Это хороший пример передового опыта в осуществлении транзитных операций, который следует распространять и продвигать в других странах.
- Второе решение – это упрощение правил и условий выдачи виз для водителей, пока не будет отменен визовый режим. Конкретное предложение в этой связи – содействовать применению Статьи 12 (Многократные въездные и транзитные визы) Рамочного Соглашения по Транзитным Перевозкам, которая гласит:

*«1) Договаривающиеся стороны должны выдавать водителям автотранспортных средств и лицам, занимающимся операциями по транзитным перевозкам и подпадающим под действие визовых требований, многократные въездные и транзитные визы сроком на один год с правом пребывания на территории каждой Договаривающейся стороны в течение 15 дней для транзита при каждом въезде и до 5 дней сверх этого по месту погрузки и разгрузки.*

*2) В случае болезни или телесных повреждений персонала, происшествия или поломки транспортного средства, срок визы продлевается соответствующим образом».*

- Так как Рамочное Соглашение по Транзитным Перевозкам было ратифицировано парламентами 8 стран-членов ОЭС, эти положения уже являются законом в регионе, и необходимы усилия, чтобы гарантировать их выполнение.
- Третьим решением до полной отмены визового режима для водителей может быть разработка Единой визовой наклейки ОЭС для водителей и лиц, занимающихся операциями по транзитным перевозкам. Такая многосторонняя система, основанная

на обмене национальными списками профессиональных водителей, может внести значительный вклад в обеспечение свободного передвижения в регионе ОЭС.

### **РАЗРЕШЕНИЯ**

Состояние системы разрешений в изучаемых странах в рамках проекта ECO RMT/NELTI-3 очень разное. Некоторые страны-члены ОЭС полностью отказались от системы транспортных разрешений между собой. Например, не требуется разрешений при перевозках между Ираном и Турцией, Казахстан имеет соглашение о перевозке грузов без использования разрешений с Кыргызстаном, Таджикистаном и Узбекистаном. То же самое положение дел и при перевозках между Таджикистаном и Кыргызстаном.

С другой стороны, водители, участвовавшие в проекте, сообщали о высоких ценах на получение разрешений для въезда в некоторые другие страны-члены ОЭС.

В среднем стоимость разрешений составляла до 7% от всей стоимости перевозки в рамках проекта ECO RMT.

### **РЕКОМЕНДАЦИИ**

- Рекомендуется выступить с инициативой в контексте ОЭС, чтобы содействовать расширению соглашений о перевозке грузов без использования разрешений, которые уже действуют в некоторых странах-членах. Недавние инициативы ОЭС по созданию автотранспортных коридоров дадут хорошую возможность для содействия появлению маршрутов в регионе, для которых не потребуется использование разрешений.
- Параллельно усилиям по отмене системы разрешений, могут быть приняты меры по устранению ограничений, связанных с разрешениями, таких как квоты и другие препятствия в рассмотрении и выдаче разрешений. В соответствии с существующими двусторонними соглашениями между странами, транспортные разрешения обычно распространяются только на один рейс. В качестве первого шага странам-членам ОЭС можно рекомендовать ввести многократные въездные разрешения вместо однократных разрешений.
- В связи с этим, постоянные усилия следует прилагать к реализации в полном объеме положений Статьи 15 Рамочного соглашения ОЭС по транзитным перевозкам, которая гласит: «Договаривающиеся стороны будут гармонизировать и упрощать требования, определяющие выдачу разрешений на автомобильную перевозку грузов, пассажиров и багажа без каких-либо ограничений и квот».

### **ТОПЛИВО**

Результаты наблюдений, полученные в ходе реализации проекта ECO RMT/NELTI-3 в отношении топлива, могут быть проанализированы по трем показателям:

#### **А) Стоимость**

Топливо – это самая большая статья расходов на всех рейсах, осуществленных в ходе реализации проекта ECO RMT/NELTI-3. На Северном маршруте расходы на топливо составили в среднем 53% от всей стоимости перевозки. На маршруте N1 общая стоимость топлива за рейс составила от \$636 до \$2 150, в среднем \$1 675. На маршруте N2 общая стоимость топлива за рейс составила от \$630 до \$2 650, в среднем \$1 147. На маршруте S1 расходы на топливо и транзит составили почти 70%



от всей стоимости перевозки. На маршруте S1b расходы на топливо и транзит были самыми большими затратами и в большинстве случаев составляли более 50-60% всей стоимости перевозки.

### **В) Различия в стоимости топлива**

Вопросники, собранные в ходе реализации проекта, подтвердили очень большую разницу в ценах на топливо в странах-членах ОЭС. Это вело к частым проверкам уровня топлива в грузовиках в пунктах пересечения границ, что, в свою очередь, увеличивало время, проведенное на границе, и было причиной неофициальных платежей для облегчения прохождения контроля.

### **С) Доступность**

Большие расстояния между заправочными станциями и такими сооружениями, как авторемонтные мастерские и места отдыха / ночлега – это общая проблема в ряде исследуемых маршрутов.

## **РЕКОМЕНДАЦИИ**

Учитывая пункты А-С, указанные выше, рекомендуется:

- Любые действия по снижению цены на топливо будут иметь положительное влияние на конкуренцию и приведут к снижению общей стоимости транзитных перевозок в регионе. Первым очевидным шагом в этом направлении является модернизация парка грузовиков в регионе, чтобы он стал современным и более энергоэффективным. Во-вторых, необходимо прилагать больше усилий по улучшению дорожной инфраструктуры в регионе, учитывая ее роль в повышении энергоэффективности.
- Учитывая специфические особенности стран в вопросах пересечения границ, вызванные различными ценами на топливо, рекомендуется провести отдельное исследование этого вопроса.
- Рекомендуется подготовить и осуществить региональный проект для разработки парковок TIR в регионе ОЭС, чтобы сделать более доступными топливо и другие услуги вдоль автотранспортных коридоров ОЭС.

## **СТРАХОВКА**

В исследовании сообщалось, что страхование ответственности владельцев транспортных средств перед третьими лицами было обязательным во всех странах-членах ОЭС, за исключением Республики Кыргызстан. В большинстве случаев в страховой полис водителя было включено ответственность за причинение телесных повреждений, смерть и причинение имущественного ущерба третьим лицам. Практически, очень небольшое количество этих полисов применялось в некоторых странах-членах ОЭС.

В большинстве стран-членов ОЭС процедура компенсации третьим лицам была совершенно ясной и прозрачной. Диапазон лимита страхового покрытия по каждой жертве в странах был от \$250 до \$125 000. Самые высокие лимиты страхового покрытия были в Иране и Турции. За исключением Ирана, лимиты страховой ответственности по каждому случаю во всех странах заранее определены или зависят от количества пострадавших людей или типов транспортных средств. Однако в Иране сумма ответственности на каждый случай не ограничена.

За исключением Ирана и Турции, которые являются членами международной страховой системы «Зеленая карта», иностранные транспортные средства, въезжающие в страны, должны покупать полисы страхования ответственности владельцев транспортных средств перед третьими лицами на пунктах пересечения границ.

Сообщалось, что стоимость страховых полисов на маршруте N1 составляла от \$0 до \$400, на маршруте N2 – \$21-\$370, на маршруте S2a – \$19-\$280, и на маршруте S2b – \$0-\$525. В среднем расходы на страховку составляли около 15% от стоимости транзита на всех маршрутах в рамках проекта ECO RMT/NELTI-3.

Чтобы закончить с результатами наблюдений по страховке, следует отметить, что следующие основные проблемы требуют принятия срочных мер в контексте ОЭС:

1. В двух странах, рассматриваемых в исследовании в рамках проекта ECO RMT/NELTI-3, обязательная страховка либо отсутствует, либо не применялась. Цифра «0» в анализе расходов, упомянутая выше, указывает на этот факт.
2. Нынешняя практика продажи страховых полисов на пограничных пунктах (в отсутствие региональных или международных страховых схем) способствует увеличению расходов на страховку в общей стоимости транзитной перевозки, в частности при осуществлении рейсов через две страны и более.

## **РЕКОМЕНДАЦИИ**

- Рекомендуется срочно внедрить программу наращивания потенциала для оказания помощи странам-членам ОЭС, в которых обязательное страхование ответственности владельцев транспортных средств перед третьими лицами не действует.
- Для того чтобы снизить стоимость страховок для транспортных средств, осуществляющих транзитные перевозки, рекомендуется, чтобы в долгосрочной перспективе все страны-члены ОЭС присоединились к международной страховой системе «Зеленая карта», что Иран и Турция уже сделали.

В краткосрочной перспективе создание временной региональной схемы обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств перед третьими лицами является практическим решением, таким как временные договоренности, принятые в Статье 22 Рамочного соглашения ОЭС по транзитным перевозкам и его Приложении V, а также в схеме ОЭС «Белая карта».

## **ОЖИДАНИЕ В ОЧЕРЕДИ**

Обзорный анализ всех бортовых журналов, полученных в ходе реализации проекта ECO RMT/NELTI-3, показал, что только около 60% всего времени перевозки тратилось на вождение, периоды отдыха, еду и ночлег.

Ожидание в очереди и время, потраченное на все виды процедур, связанных с контролем и проверками, занимают до 30% всего времени перевозки.

Большую часть потерянного времени занимает ожидание в очередях. Согласно данным, полученным в ходе реализации проекта, в среднем из 9,1 дней, которые требовались



для одного грузовика на осуществление перевозки, около 1,5 дней грузовик проводил в очереди.

Зарегистрированное время ожидания на Северном маршруте на одной границе варьировалось от 30 минут до 175 часов (больше одной недели). Время ожидания на китайской стороне было основным препятствием на этом маршруте. Среднее время ожидания на различных пунктах пересечения границ на Южном маршруте варьировалось от 3 часов до 148 часов (6 дней).

Анализ водительских бортовых журналов Южного маршрута показал, что среднее время ожидания для грузовиков на границах для таможенного контроля, миграционных процедур и проведения досмотров составляет 62 часа при использовании книжек МДП и 69 часов для грузовиков, не использующих книжки МДП. Одним из главных преимуществ книжек МДП является то, что они позволяют сократить время ожидания на границах.

### **РЕКОМЕНДАЦИИ**

- Сокращение времени ожидания вполне возможно путем упорядочения политики работы и двусторонних соглашений наряду с постепенным совершенствованием инфраструктуры пунктов пересечения границ. При условии, что удастся снизить время ожидания, это может привести к 17% снижению всего времени транзита в регионе. Это внесет серьезный вклад в повышение конкурентоспособности региона с точки зрения транзитных автомобильных перевозок.
- Необходимо срочно обратить внимание на вопросы обеспечения водителей, вынужденных ожидать в очередях на границах длительное время, хотя бы минимальными услугами, такими как безопасные места для парковки и отдыха, основные медицинские услуги, телекоммуникации, питание и туалеты.
- Как показывают результаты исследования, книжки МДП сокращают время ожидания на границах как минимум на 10%, при том что недавно разработанная электронная система МДП для обмена информацией еще не установлена на большинстве пунктов пересечения границ в регионе ОЭС. Поэтому рекомендуется активизировать работу системы МДП и ускорить установку в регионе электронной системы МДП для обмена информацией.

### **СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ**

Средняя «скорость движения» была около 43 км/ч на рейс для всех маршрутов, исследованных в ходе реализации данного проекта. Средняя скорость движения для стран на Северном маршруте была в диапазоне от 35 до 43,5 км/ч. На Южном маршруте средняя скорость составляла от 35 до 52 км/ч. В общей сложности, только 40% всего времени перевозки было потрачено на вождение.

### **РЕКОМЕНДАЦИИ**

- Эти результаты ясно показывают, что необходимо увеличить среднюю скорость движения в регионе ОЭС, учитывая, что в некоторых других регионах средняя скорость движения составляет 70 км/ч.
- Улучшение дорожных условий может рассматриваться как основная стратегия для

повышения средней скорости движения грузовиков в регионе наряду с другими мерами, такими как обновление парка грузовиков и устранение нефизических барьеров. Причиной необходимости улучшения дорожной инфраструктуры является тот факт, что, согласно наблюдениям, средняя скорость движения сильно различалась в каждой стране.

Следует также обратить внимание на тот факт, что «средняя скорость», включающая время, проведенное на остановках, была почти в два раза ниже, чем «средняя скорость вождения». Это указывает на то, что водители провели много времени на остановках, причем большую часть времени они потратили при пересечении границ, а не на отдых и еду. В этом отношении политика должна быть направлена на устранение нефизических барьеров, которые рассматриваются в различных разделах данного доклада.

### **НЕОФИЦИАЛЬНЫЕ ПЛАТЕЖИ**

Бортовые журналы показывают, что неофициальные платежи были очень велики. Около 20% всех расходов водителей на маршруте N1 были неофициальными. На маршруте N2 неофициальные платежи составили 28%, на маршруте S1a – 7%, и на маршруте S1b – 17%. В пересчете на километры сумма неоправданных сборов, выплаченных каждым водителем, составляла около 0,22 долларов США/км. На Южном маршруте она составляла 0,24 долларов США/км и на Северном маршруте – 0,15 долларов США/км.

Неофициальные платежи и неоправданные сборы выплачивались водителями, чтобы:

- i) Избежать обработки документов и упростить таможенное оформление,
- ii) Ускорить различные проверки, такие как паспортный контроль, санитарный и фитосанитарный контроль, разрешения, страховка,
- iii) Не учитывались чрезмерная загрузка или избыток топлива и игнорировались нарушения технических спецификаций и габаритов,
- iv) Проехать без очереди,
- v) Избежать проверки на дорогах,
- vi) Другое.

### **РЕКОМЕНДАЦИИ**

- Неоправданные сборы в большинстве случаев возможно избежать и урегулировать национальными и региональными мерами. Учитывая правовые и технические параметры этого вопроса, предлагается провести более детальное изучение этой проблемы, чтобы предоставить его Координационному совету ОЭС по транзитным перевозкам и его вспомогательным техническим комитетам, в частности комитетам по автомобильному транспорту, транзитной торговле и страхованию, с конкретными примерами и решениями. Однако следующие рекомендации могут быть представлены в той мере, насколько это позволяют сделать результаты данного исследования.
- Настоятельно рекомендуется улучшить инфраструктуру проведения проверок, в частности оборудование и инструменты на большинстве пунктов пересечения границ. На некоторых пунктах пересечения границ с большим ежедневным трафиком нет соответствующего оборудования для проведения физической инспекции.
- Первостепенное значение следует уделить автоматизации процедур пересечения границ и превращения существующей сложной и избыточной документации в



простую и прозрачную систему. Целью должна быть минимизация участия человека в процедурах при пересечении границ, чтобы ликвидировать почву для бюрократизма.

- Присутствие сильных бизнес сообществ, союзов, ассоциаций или любых других типов частного сектора будет играть важную роль при предоставлении информации о неоправданных сборах и решении этого вопроса. В этом отношении Федерация ассоциаций поставщиков логистических услуг ОЭС, которая находится на стадии создания, может быть очень полезной.
- Преимущества выполнения конвенции МДП во всех аспектах, наряду с недавно внедренными инструментами электронного обмена данными, такими как EPDI и SAFETIR, также могут рассматриваться с точки зрения их роли в сокращении неофициальных платежей благодаря упрощению и гармонизации транзитной документации.
- Особое значение необходимо уделить распространению достоверной информации о процедурах и требованиях при пересечении границ в различных странах-членах ОЭС. Обо всех дополнительных требованиях или изменениях в документах, процедурах, технических спецификациях и параметрах грузовиков и т.д. необходимо заблаговременно предупреждать другие страны-члены ОЭС, что соответствует положениям Рамочного соглашения по транзитным перевозкам.

### ТАМОЖЕННЫЕ ПРОЦЕДУРЫ

Оформление документов и другие процедуры пересечения границ были одними из самых затратных статей по стоимости и времени.

### РЕКОМЕНДАЦИИ

- Рекомендуется продолжить прилагать активные усилия под эгидой Комитета ОЭС по транзитной торговле по упрощению таможенного контроля, консолидации и унификации документов и устранить требования, которые могут считаться чрезмерными и не служащими никакой конкретной цели.
- Введение системы «единого окна» для подачи, обработки и проверки документов на грузы и транспортные средства в пунктах пересечения границ.
- Введение на границах единого контроля транспортных средств и грузов.
- Обучение и контроль деятельности таможенных органов с целью повышения эффективности их работы и гарантии их честности.

### ВЕС И ГАБАРИТЫ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Водители сообщали, что на контроль веса и габаритов транспортных средств требовались значительные время и средства. Что касается времени, было замечено, что контроль веса и габаритов вместе с санитарным, фитосанитарным и ветеринарным контролем занимал на некоторых пунктах пересечения границ до 2 часов 15 минут. Что касается расходов, в некоторых случаях сборы за контроль веса и габаритов взимались неофициально.

Что касается веса и габаритов транспортных средств, то здесь особенностью является тот факт, что в некоторых странах применяются разные стандарты, которые иногда отличаются от стандартов страны, в которой зарегистрировано транспортное средство. Еще одной проблемой является отсутствие распространения соответствующей информации об этих стандартах и спецификациях или о самых последних изменениях в этой области.

### **РЕКОМЕНДАЦИИ**

- Рекомендуется, чтобы регулярно отслеживалась и контролировалась реализация в полном объеме Приложения IV Рамочного соглашения ОЭС по транзитным перевозкам в отношении технических требований к транспортным средствам. Таблицы должны широко распространяться между всеми заинтересованными сторонами, деловыми кругами, торговыми палатами, транспортными ассоциациями и другими соответствующими органами. Также следует предпринять усилия для постепенной унификации этих требований. В таблицах вышеуказанного Приложения подробно представлены технические требования в отношении габаритов, максимального общего веса с грузом, нагрузке на ось и других параметров для транспортных средств, используемых при автомобильных транзитных перевозках для каждой Договаривающейся стороны. Эти таблицы регулярно обновляются при получении последних изменений от стран-членов ОЭС.
- Страны-члены ОЭС также могут рассмотреть вопрос реализации пилотного проекта по введению Международного весового сертификата транспортного средства ЕЭК ООН на основных торговых маршрутах в регионе ОЭС, в частности вдоль маршрутов КТАІ (Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран) и ІТІ (Исламабад – Тегеран – Стамбул).

### **ПРИМЕНЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРАВОВЫХ ИНСТРУМЕНТОВ ДЛЯ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

- Рекомендуется прилагать больше усилий для обеспечения выполнения в полном объеме Рамочного соглашения ОЭС по транзитным перевозкам, чтобы увеличить объемы региональных автоперевозок, гармонизировать и упростить формальности и процедуры и установить общие стандарты при сохранении согласованности с международными конвенциями. Для этого требуется сильная политическая поддержка стран-членов ОЭС, а также партнерство и поддержка международных организаций, таких как система ООН и ее различные органы и IRU, региональных организаций и партнеров по развитию, таких как Исламский банк развития, Всемирный банк, Азиатский банк развития, Банк торговли и развития ОЭС
- Страны-члены ОЭС должны стать Договаривающимися сторонами и/или внедрить большинство соответствующих инструментов ООН в области упрощения торговли и автомобильного транспорта и Конвенции Всемирной таможенной организации, такие как:
  - Международная Конвенция о дорожном движении 1968 года
  - Международная Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года
  - Конвенция МДП 1975 года. Также рекомендуется активизировать применение процедур и инструментов, которые были введены IRU с целью дальнейшего упрощения пересечения границ с использованием книжек МДП, включая



применение «Зеленых полос» для грузовиков, перевозящих грузы с использованием книжек МДП и введение электронной системы предварительного информирования (TIR-EPD) для грузов под покрытием книжек МДП.

- Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (CMR) от 19 мая 1956 года и Протокол к этой Конвенции (Женева, 5 июля 1978 года).
- Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров 1972 года.
- Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года и ее Приложение 8 по автомобильному транспорту.
- Соглашение о принятии единообразных условий официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств 1958 года.
- Соглашение о перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС) 1970 года.
- Международная конвенция об упрощении и согласовании таможенных процедур (Пересмотренная Киотская конвенция) 1999 года.
- Международный договор страхования автогражданской ответственности (Зеленая карта).
- Приложение II и III Европейского соглашения о международных автомагистралях (AGR) 1975 года, учитывая дополнения к ним, которые вступили в силу 24 июня 1989 года. Названия этих Приложений: а) Условия, которым должны отвечать международные автомагистрали (Annex-II, ECE/TRANS/16/Amend.2); и b) Идентификация и маршрутные марки для обозначения дорог E (Annex-III, ECE/TRANS/16/Amend.2).

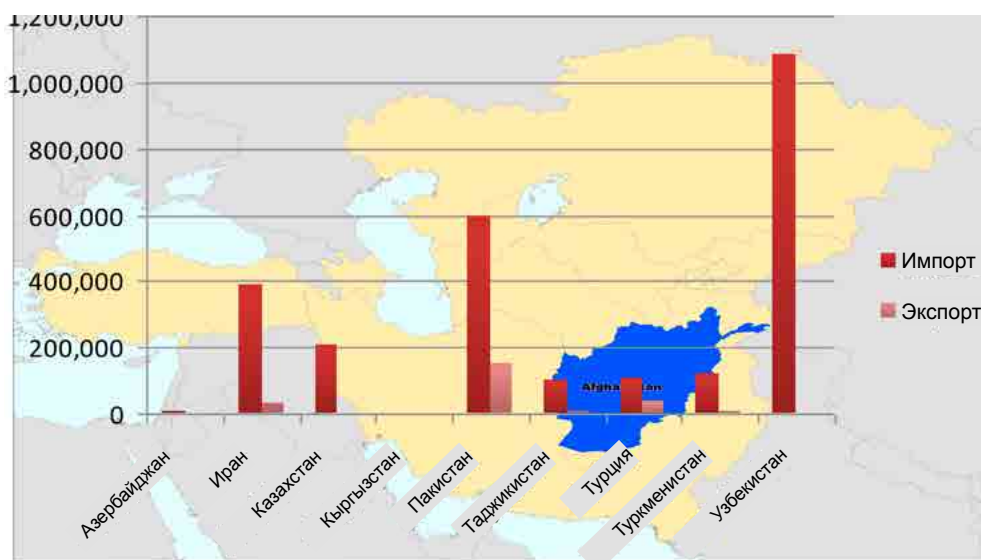
## ПРИЛОЖЕНИЕ 1

# ВНЕШНЕТОРГОВАЯ СТАТИСТИКА ПО СТРАНАМ

### Афганистан

Общий объем торговли Афганистана в 2010 году составил 5,5 млрд. долларов США, из которых 93% приходится на импорт и 7% – на экспорт. Доля внутренней региональной торговли со странами-членами ОЭС составила 51,8% от общего объема торговли: 50,7% всего импорта и 66,7% всего экспорта. На рисунке 3.1 показано, что крупнейшим торговым партнером Афганистана в регионе ОЭС является Узбекистан, затем следуют Пакистан и Иран.

Рисунок 3.1 Торговля Афганистана внутри региона ОЭС, 2010 год (объем)

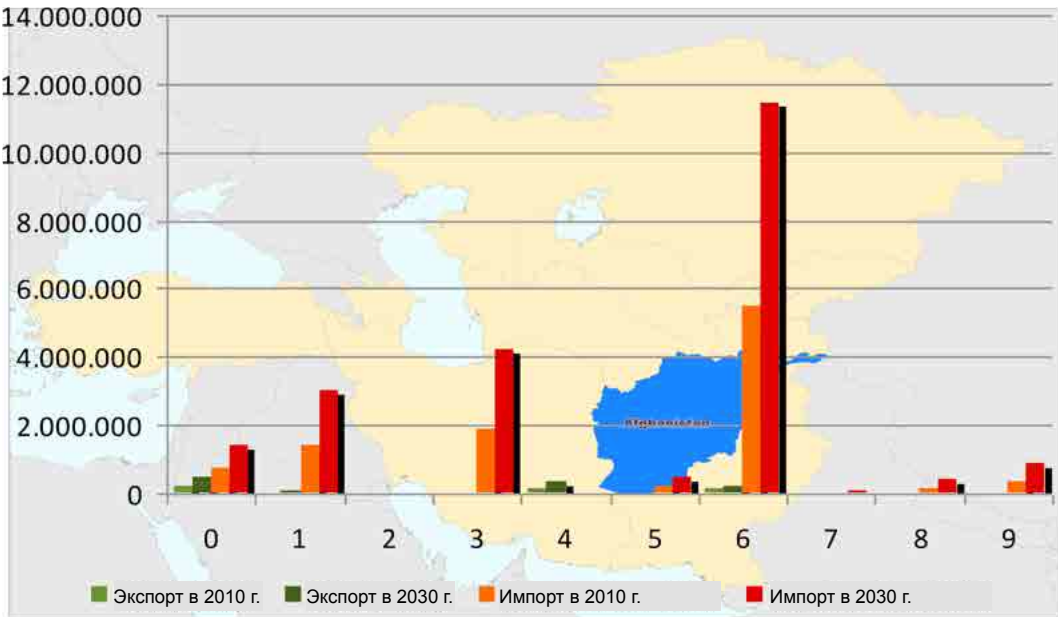


Подготовлено Panteia, Бизнес подразделением NEA, основано на данных ECOISI 2011 и WTC



На рисунке 3.2 показаны объемы торговли Афганистана внутри региона ОЭС в 2010 году и прогноз до 2030 года по товарным группам. Импорт товаров из группы 6 – сырая нефть, искусственные минералы и строительные материалы – образуют основные потоки грузов, затем следует импорт нефтепродуктов и продуктов питания.

Рисунок 3.2 Торговля Афганистана внутри региона ОЭС в 2010 г. и к 2030 году (в тоннах по товарным группам)



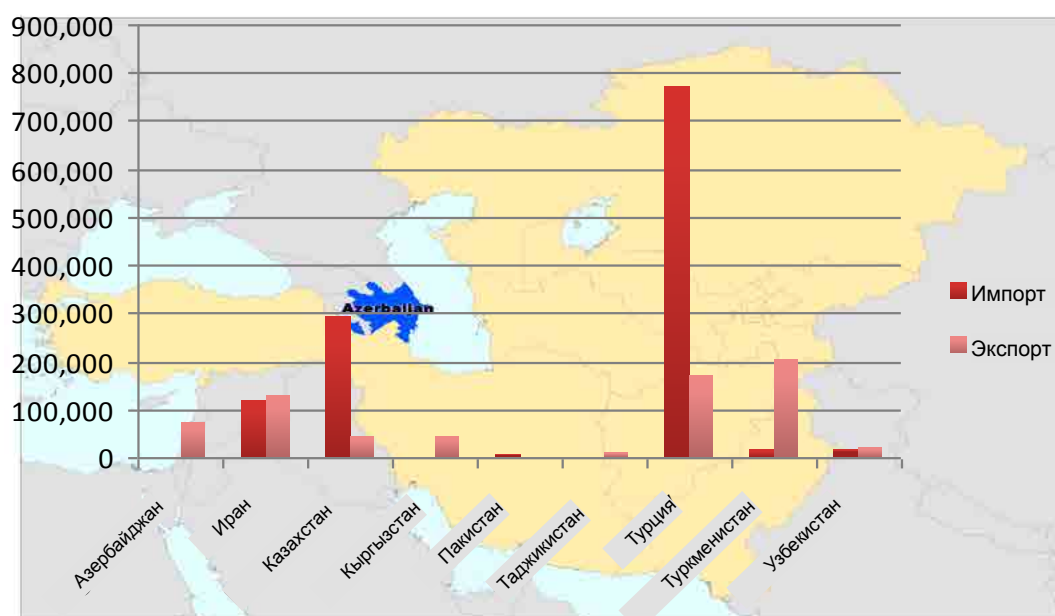
- 0 Сельскохозяйственные продукты и живые животные
- 1 Продукты питания и корма
- 2 Твердое минеральное топливо
- 3 Нефтепродукты
- 4 Металлы и отходы металлов
- 5 Металлопродукция
- 6 Сырая нефть и искусственные минералы, строительные материалы
- 7 Удобрения
- 8 Химикаты
- 9 Машинное и транспортное оборудование, промышленные товары и другие товары

Источник: Panteia, Бизнес подразделение NEA

## Азербайджан

Общий объем торговли Азербайджана в 2010 году составил 28,0 млрд. долларов США, из которых 24% приходится на импорт и 76% – на экспорт. Доля региональной торговли со странами-членами ОЭС составила 6,8% от общего объема торговли: 18,4% всего импорта и 3,2% всего экспорта. На рисунке 3.3 показано, что крупнейшим торговым партнером Азербайджана в регионе ОЭС является Турция, из которой Азербайджан импортировал товары общей стоимостью на 771 млрд. долларов США.

Рисунок 3.3 Торговля Азербайджана внутри региона ОЭС, 2010 год (объем)

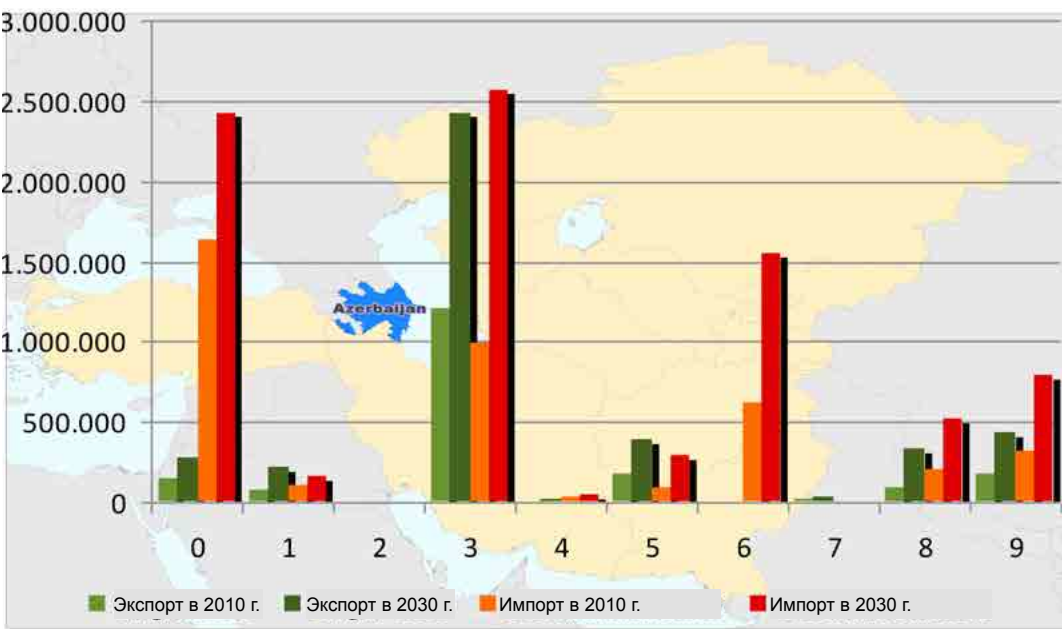


Подготовлено Panteia, Бизнес подразделением NEA, основано на данных ECOKSI 2011 и WTC



На рисунке 3.4 показаны объемы торговли Азербайджана внутри региона ОЭС в 2010 году и прогноз до 2030 года по товарным группам. Азербайджан экспортирует нефтепродукты в другие страны-члены ОЭС, при этом он также импортирует подобные объемы из стран региона ОЭС.

Рисунок 3.4 Торговля Азербайджана внутри региона ОЭС в 2010 г. и к 2030 году (в тоннах по товарным группам)



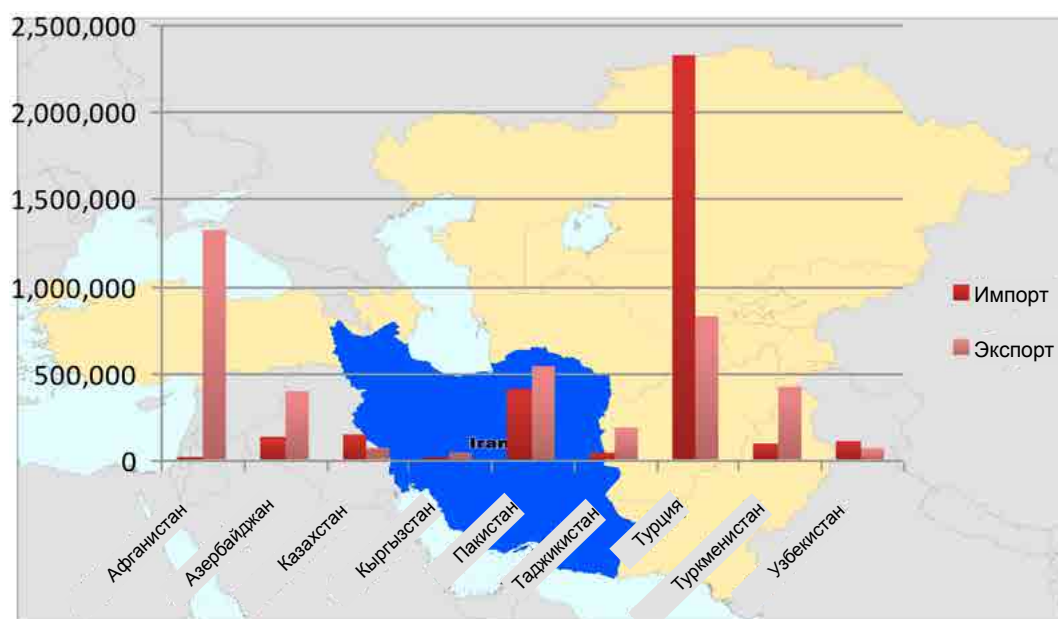
- 0 Сельскохозяйственные продукты и живые животные
- 1 Продукты питания и корма
- 2 Твердое минеральное топливо
- 3 Нефтепродукты
- 4 Металлы и отходы металлов
- 5 Металлопродукция
- 6 Сырая нефть и искусственные минералы, строительные материалы
- 7 Удобрения
- 8 Химикаты
- 9 Машинное и транспортное оборудование, промышленные товары и другие товары

Источник: Panteia, Бизнес подразделение NEA

## Иран

Общий объем торговли Ирана в 2010 году составил 173,5 млрд. долларов США, из которых 37% приходится на импорт и 63% – на экспорт. Доля региональной торговли со странами-членами ОЭС составила 4,3% от общего объема торговли: 5,1% всего импорта и 3,8% всего экспорта. На рисунке 3,5 показано, что крупнейшим торговым партнером Ирана в регионе ОЭС является Турция, затем – Афганистан.

Рисунок 3.5 Торговля Ирана внутри региона ОЭС, 2010 год (объем)



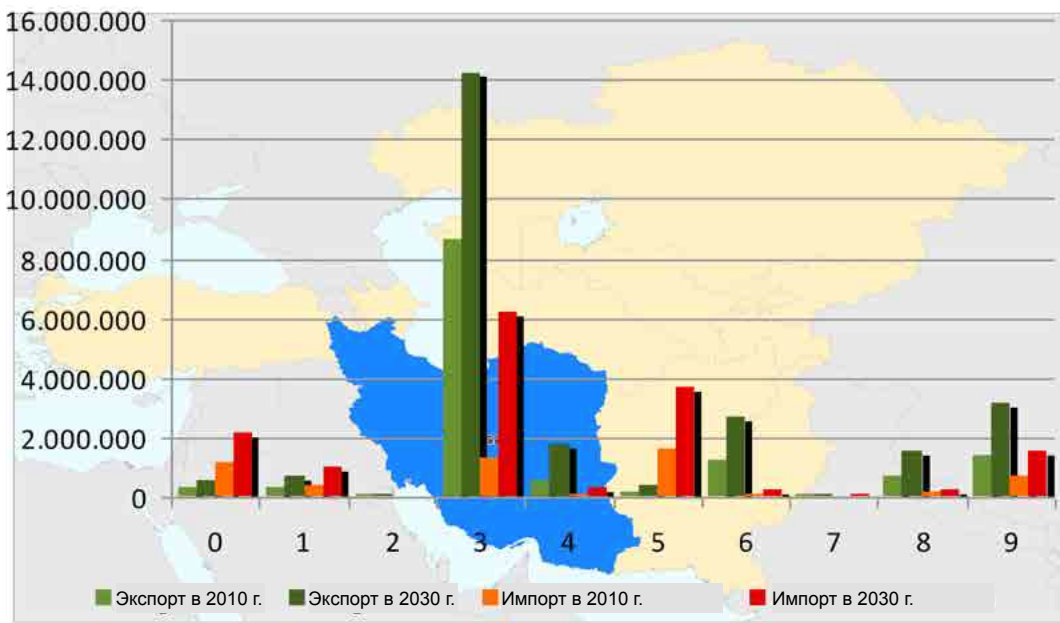
Подготовлено Panteia, Бизнес подразделением NEA, основано на данных ECOKSI 2011 и WTC

<sup>1</sup> Экспорт из Ирана в страны-члены ОЭС за исключением нефти и газа.



На рисунке 3.6 показаны объемы торговли Ирана внутри региона ОЭС в 2010 году и прогноз до 2030 года по товарным группам. Иран является важным экспортером нефтепродуктов в регионе ОЭС.

Рисунок 3.6 Торговля Ирана внутри региона ОЭС в 2010 г. и к 2030 году (в тоннах по товарным группам)



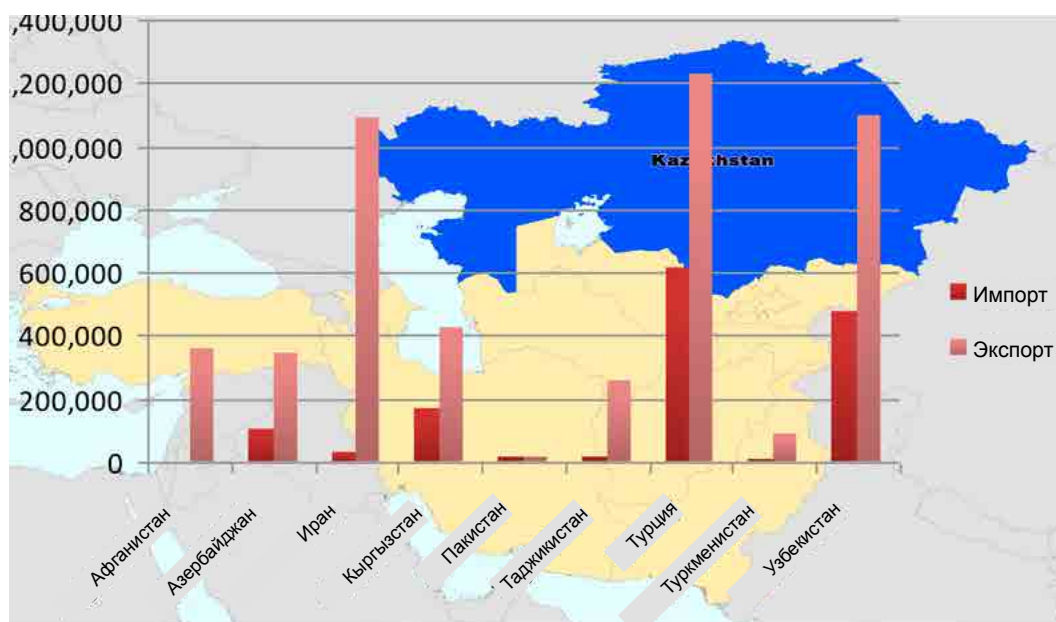
- 0 Сельскохозяйственные продукты и живые животные
- 1 Продукты питания и корма
- 2 Твердое минеральное топливо
- 3 Нефтепродукты
- 4 Металлы и отходы металлов
- 5 Металлопродукция
- 6 Сырая нефть и искусственные минералы, строительные материалы
- 7 Удобрения
- 8 Химикаты
- 9 Машинное и транспортное оборудование, промышленные товары и другие товары

Источник: Panteia, Бизнес подразделение NEA

## Казахстан

Общий объем торговли Казахстана в 2010 году составил 81,3 млрд. долларов США, из которых 30% приходится на импорт и 70% – на экспорт. Доля региональной торговли со странами-членами ОЭС составила 7,8% от общего объема торговли: 5,9% всего импорта и 8,6% всего экспорта. На рисунке 3.7 показано, что крупнейшими торговыми партнерами Казахстана в регионе ОЭС являются Турция, Узбекистан и Иран.

Рисунок 3.7 Торговля Казахстана внутри региона ОЭС, 2010 год (объем)

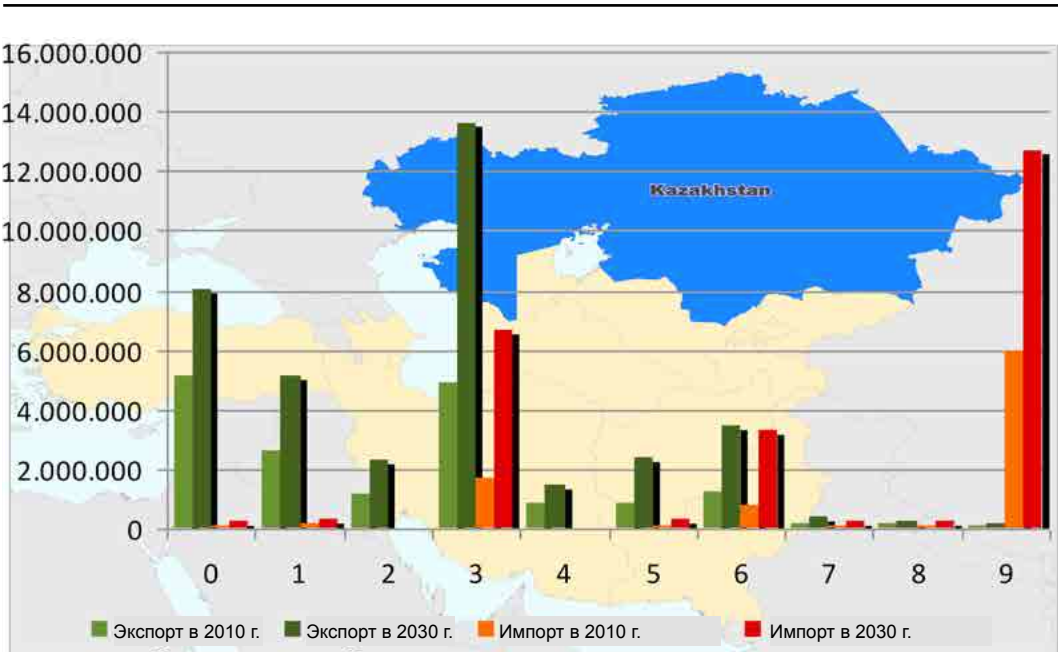


Подготовлено Panteia, Бизнес подразделением NEA, основано на данных ECOKSI 2011 и WTC



На рисунке 3.8 показаны объемы торговли Казахстана внутри региона ОЭС в 2010 году и прогноз до 2030 года по товарным группам. Казахстан является крупным импортером товаров группы 9 – машинное и транспортное оборудование, промышленные товары и другие товары – из региона ОЭС. Он экспортирует в основном сельскохозяйственные продукты и живых животных, продукты питания и нефтепродукты в регион ОЭС.

Рисунок 3.8 Торговля Казахстана внутри региона ОЭС в 2010 г. и к 2030 году (в тоннах по товарным группам)



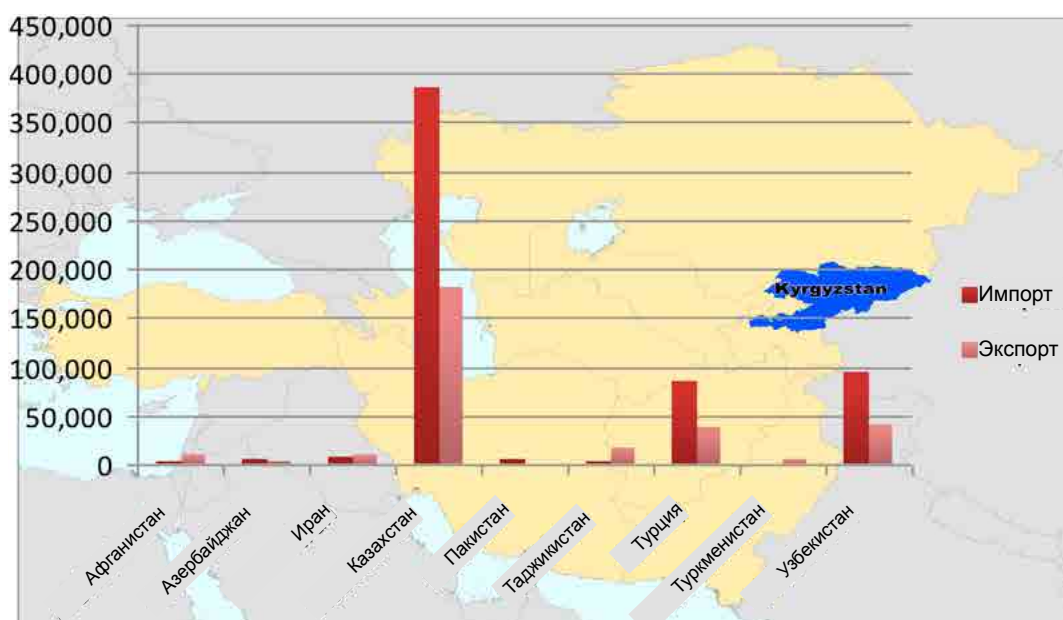
- 0 Сельскохозяйственные продукты и живые животные
- 1 Продукты питания и корма
- 2 Твердое минеральное топливо
- 3 Нефтепродукты
- 4 Металлы и отходы металлов
- 5 Металлопродукция
- 6 Сырая нефть и искусственные минералы, строительные материалы
- 7 Удобрения
- 8 Химикаты
- 9 Машинное и транспортное оборудование, промышленные товары и другие товары

Источник: Panteia, Бизнес подразделение NEA

## Кыргызстан

Общий объем торговли Кыргызстана в 2010 году составил 5,0 млрд. долларов США, из которых 65% приходится на импорт и 35% – на экспорт. Доля региональной торговли со странами-членами ОЭС составила 17,8% от общего объема торговли: 18,2% всего импорта и 17,2% всего экспорта. На рисунке 3.9 показано, что крупнейшим торговым партнером Кыргызстана в регионе ОЭС является Казахстан, на его долю приходится 64% общего объема торговли.

Рисунок 3.9 Торговля Кыргызстана внутри региона ОЭС, 2010 год (объем)

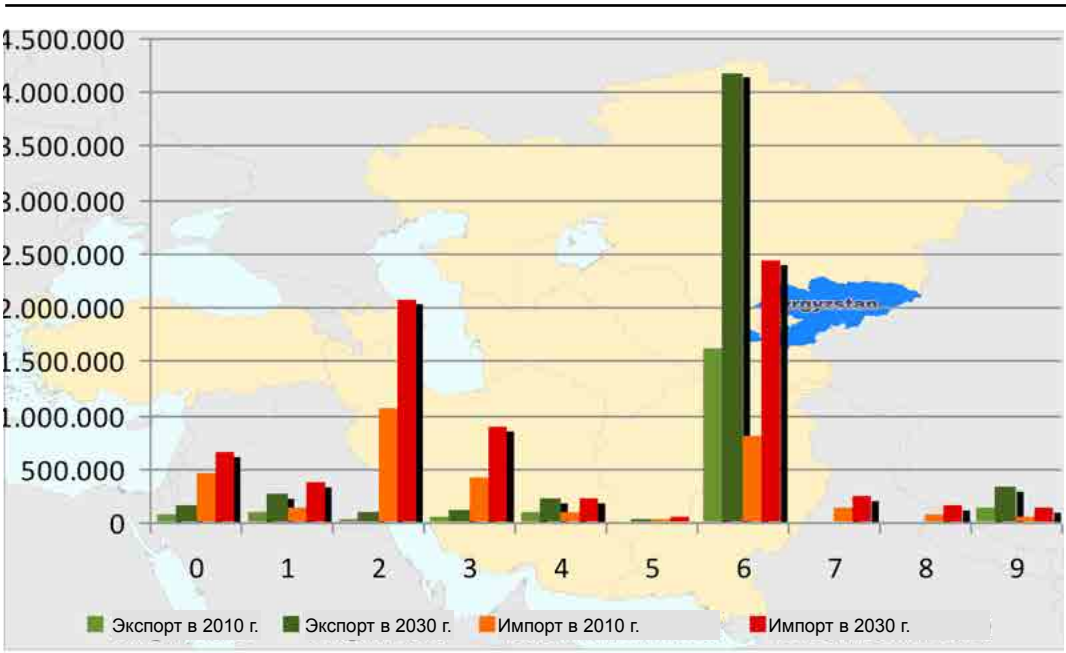


Подготовлено Panteia, Бизнес подразделением NEA, основано на данных ECOKSI 2011 и WTC



На рисунке 3.10 показаны объемы торговли Кыргызстана внутри региона ОЭС в 2010 году и прогноз до 2030 года по товарным группам. Основная торговля товарами Кыргызстана в регионе ОЭС – это товары группы 6 (импорт сырой нефти и экспорт строительных материалов). Также значительную долю составляет импорт твердого минерального топлива из стран-членов ОЭС.

Рисунок 3.10 Торговля Кыргызстана внутри региона ОЭС в 2010г. и к 2030 году (в тоннах по товарным группам)



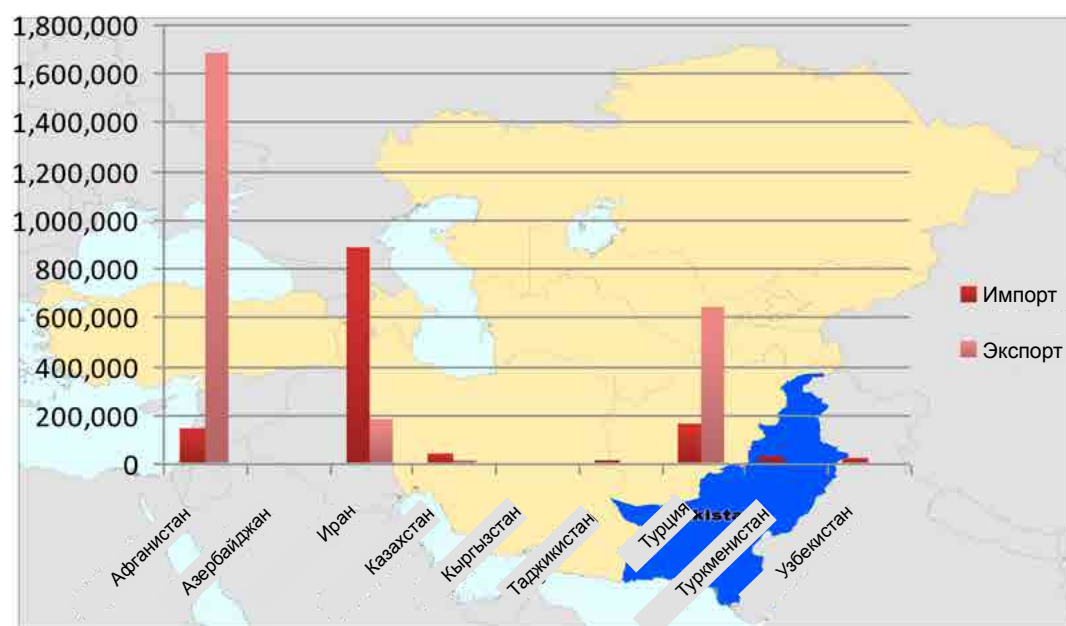
- 0 Сельскохозяйственные продукты и живые животные
- 1 Продукты питания и корма
- 2 Твердое минеральное топливо
- 3 Нефтепродукты
- 4 Металлы и отходы металлов
- 5 Металлопродукция
- 6 Сырая нефть и искусственные минералы, строительные материалы
- 7 Удобрения
- 8 Химикаты
- 9 Машинное и транспортное оборудование, промышленные товары и другие товары

Источник: Panteia, Бизнес подразделение Panteia/NEA

## Пакистан

Общий объем торговли Пакистана в 2010 году составил 54,0 млрд. долларов США, из которых 64% приходится на импорт и 36% – на экспорт. Доля региональной торговли со странами-членами ОЭС составила 4,1% от общего объема торговли: 3,8% всего импорта и 4,6% всего экспорта. На рисунке 3.11 показано, что крупнейшим торговым партнером Пакистана в регионе ОЭС является Афганистан, затем Иран и Турция.

Рисунок 3.11 Торговля Пакистана внутри региона ОЭС, 2010 год (объем)

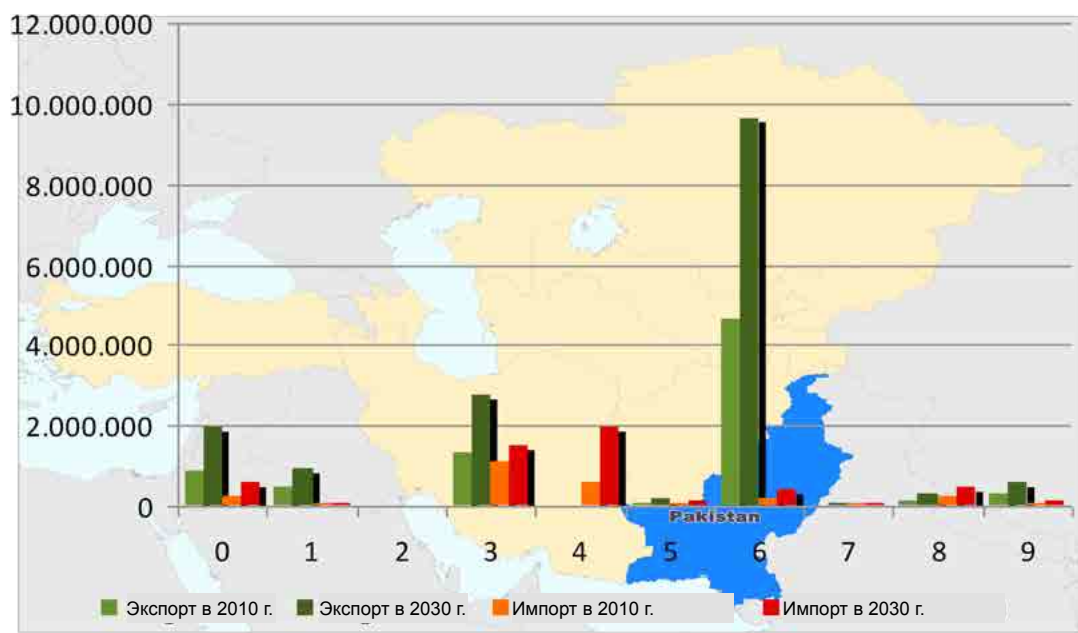


Подготовлено Panteia, Бизнес подразделением NEA, основано на данных ECOKSI 2011 и WTC



На рисунке 3.12 показаны объемы торговли Пакистана внутри региона ОЭС в 2010 году и прогноз до 2030 года по товарным группам. Внутри региона ОЭС торговля Пакистана в основном состоит из экспорта товаров группы 6 – сырой нефти, искусственных минералов и строительных материалов.

Рисунок 3.12 Торговля Пакистана внутри региона ОЭС в 2010 г. и к 2030 году (в тоннах по товарным группам)



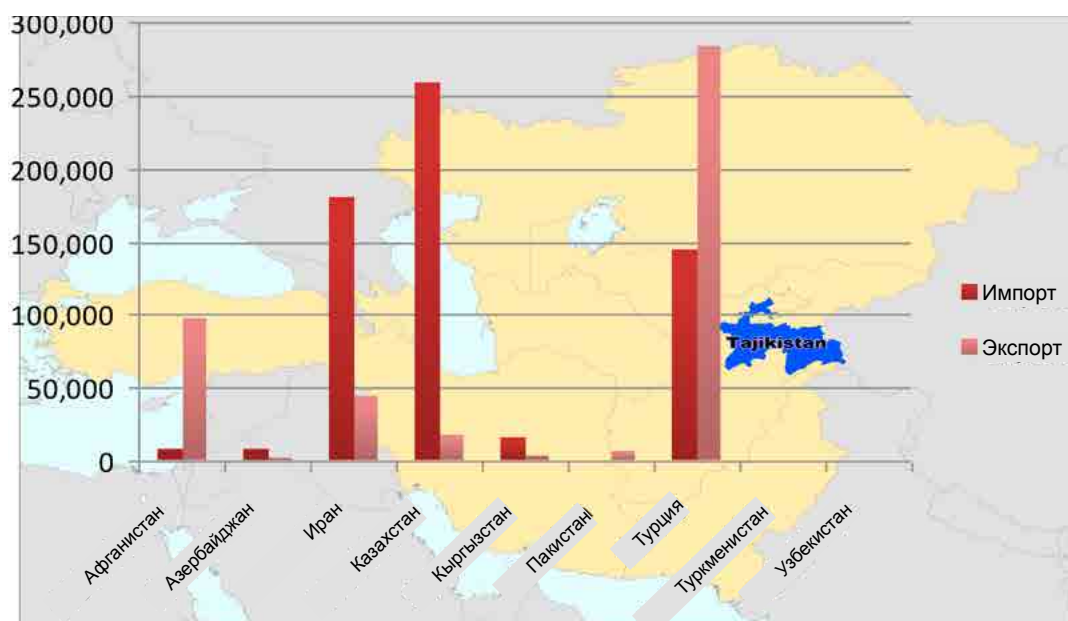
- 0 Сельскохозяйственные продукты и живые животные
- 1 Продукты питания и корма
- 2 Твердое минеральное топливо
- 3 Нефтепродукты
- 4 Металлы и отходы металлов
- 5 Металлопродукция
- 6 Сырая нефть и искусственные минералы, строительные материалы
- 7 Удобрения
- 8 Химикаты
- 9 Машинное и транспортное оборудование, промышленные товары и другие товары

Источник: Panteia, Бизнес подразделение Panteia/NEA

## Таджикистан

Общий объем торговли Таджикистана в 2010 году составил 2,5 млрд. долларов США, из которых 57% приходится на импорт и 43% – на экспорт. Доля региональной торговли со странами-членами ОЭС составила 50,0% от общего объема торговли: 50,0% всего импорта и 50,0% всего экспорта. На рисунке 3.13 показано, что у Таджикистана различные торговые партнеры в регионе ОЭС: Турция, Казахстан, Иран и Афганистан. С другими странами региона ОЭС у Таджикистана практически нет никаких торговых отношений.

Рисунок 3.13 Торговля Таджикистана внутри региона ОЭС, 2010 год (объем)

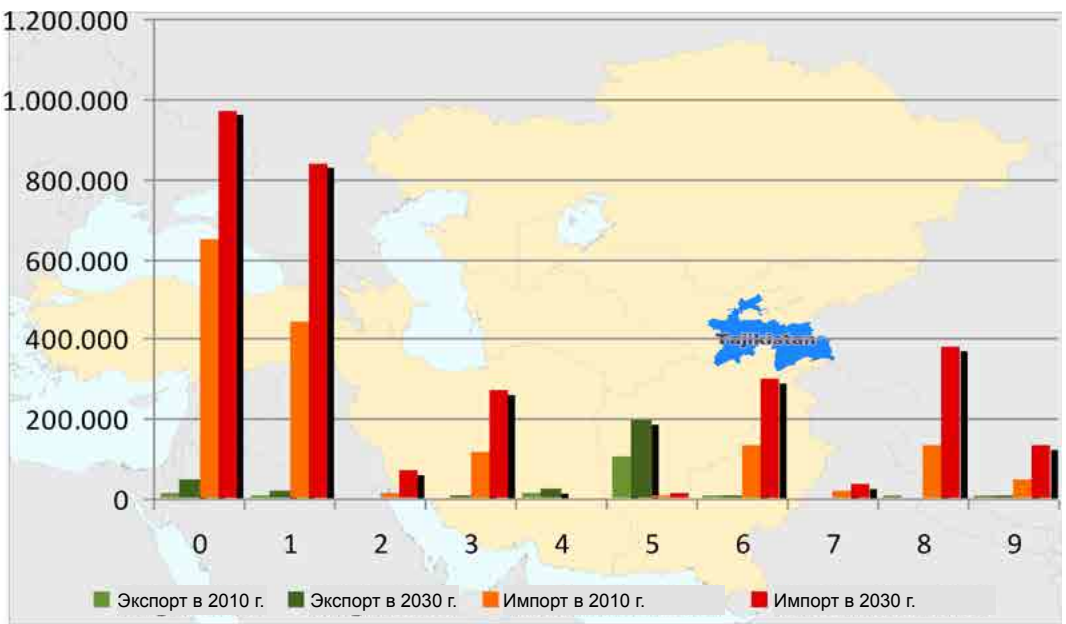


Подготовлено Panteia, Бизнес подразделением NEA, основано на данных ECOKSI 2011 и WTC



На рисунке 3.14 показаны объемы торговли Таджикистана внутри региона ОЭС в 2010 году и прогноз до 2030 года по товарным группам. Таджикистан экспортирует металлопродукцию в другие страны-члены ОЭС. Основными товарами импорта из других стран-членов ОЭС являются товары из группы 0 и группы 1.

Рисунок 3.14 Торговля Таджикистана внутри региона ОЭС в 2010 г. и к 2030 году (в тоннах по товарным группам)



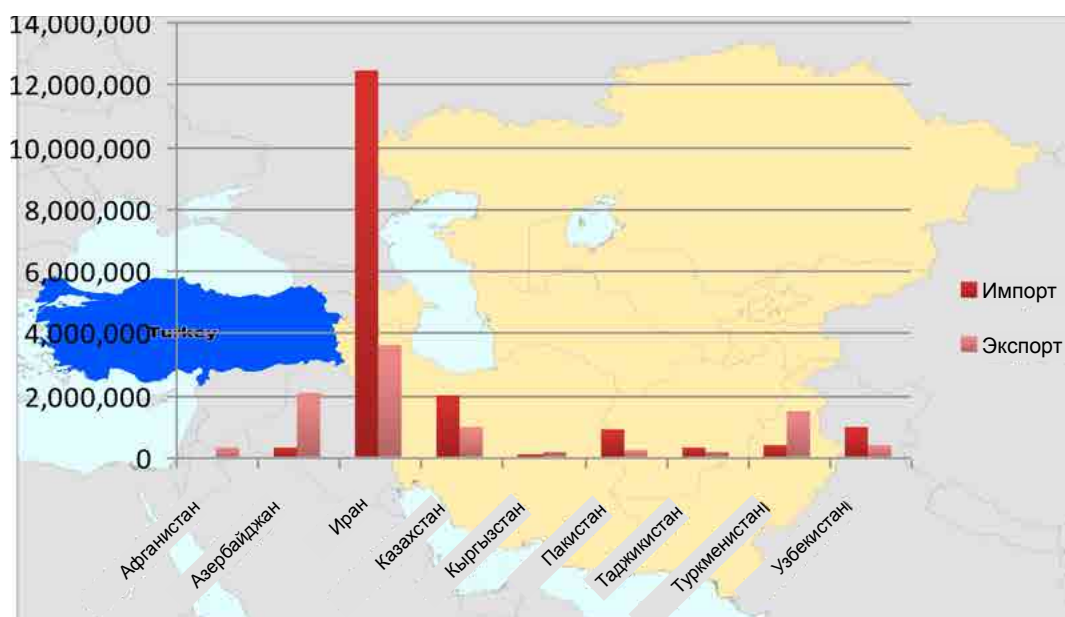
- 0 Сельскохозяйственные продукты и живые животные
- 1 Продукты питания и корма
- 2 Твердое минеральное топливо
- 3 Нефтепродукты
- 4 Металлы и отходы металлов
- 5 Металлопродукция
- 6 Сырая нефть и искусственные минералы, строительные материалы
- 7 Удобрения
- 8 Химиаты
- 9 Машинное и транспортное оборудование, промышленные товары и другие товары

Источник: Panteia, Бизнес подразделение Panteia/NEA

## Турция

Общий объем торговли Турции в 2010 году составил 299,4 млрд. долларов США, из которых 62% приходится на импорт и 38% – на экспорт. Доля региональной торговли со странами-членами ОЭС составила 6,4% от общего объема торговли: 6,3% всего импорта и 6,7% всего экспорта. На рисунке 3.15 показано, что основным торговым партнером Турции в регионе ОЭС является Иран, общий объем импорта из Ирана составляет 12,5 млрд. долларов США.

Рисунок 3.15 Торговля Турции внутри региона ОЭС, 2010 год (объем)

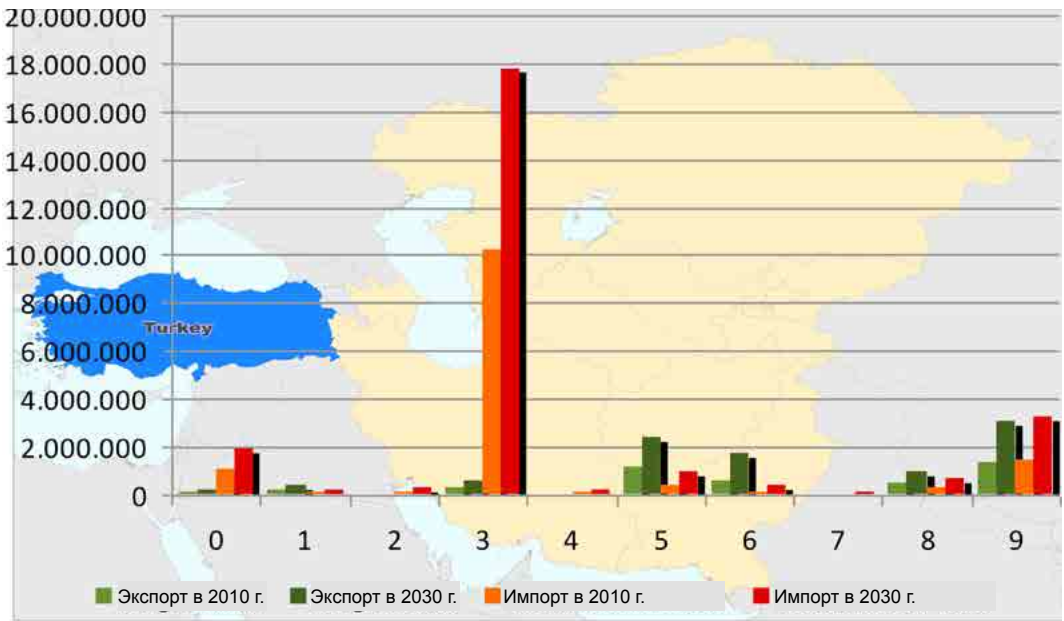


Подготовлено Panteia, Бизнес подразделением NEA, основано на данных ECKSI 2011 и WTC



На рисунке 3.16 показаны объемы торговли Турции внутри региона ОЭС в 2010 году и прогноз до 2030 года по товарным группам. В объеме торговли Турции внутри региона ОЭС в значительной степени преобладает импорт нефтепродуктов из Ирана.

Рисунок 3.16 Торговля Турции внутри региона ОЭС в 2010 г. и к 2030 году (в тоннах по товарным группам)



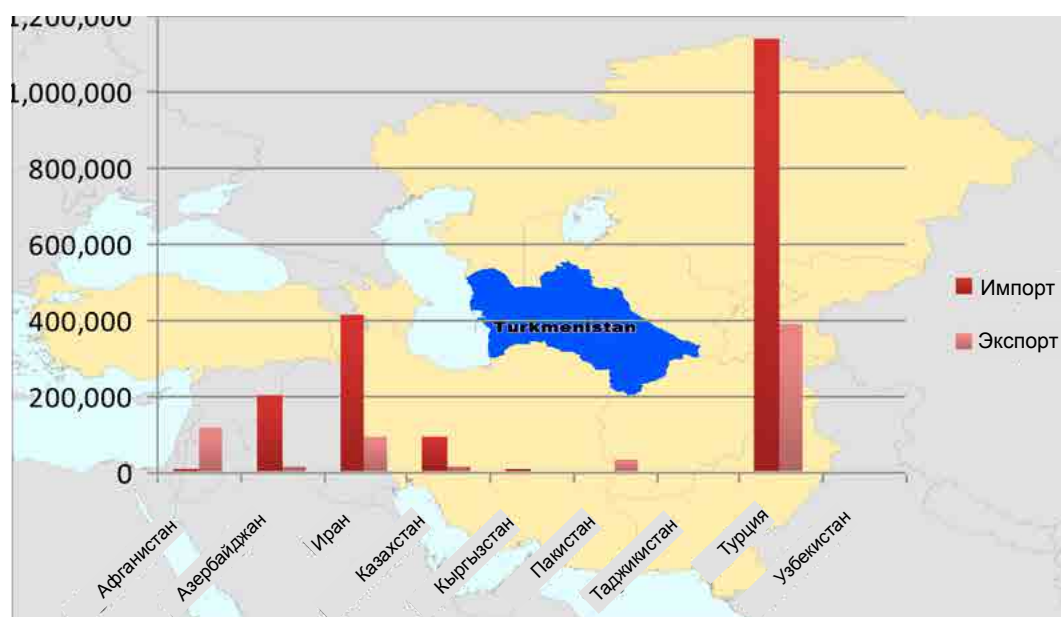
- 0 Сельскохозяйственные продукты и живые животные
- 1 Продукты питания и корма
- 2 Твердое минеральное топливо
- 3 Нефтепродукты
- 4 Металлы и отходы металлов
- 5 металлопродукция
- 6 Сырая нефть и искусственные минералы, строительные материалы
- 7 Удобрения
- 8 Химикаты
- 9 Машинное и транспортное оборудование, промышленные товары и другие товары

Источник: Panteia, Бизнес подразделение Panteia/NEA

## Туркменистан

Общий объем торговли Туркменистана в 2010 году составил 7,3 млрд. долларов США, из которых 64% приходится на импорт и 36% – на экспорт. Доля региональной торговли со странами-членами ОЭС составила 34,3% от общего объема торговли: 39,6% всего импорта и 24,8% всего экспорта. На рисунке 3.17 показано, что основным торговым партнером Туркменистана в регионе ОЭС является Турция, в частности по импорту товаров, затем следуют Иран и Азербайджан.

Рисунок 3.17 Торговля Туркменистана внутри региона ОЭС, 2010 год (объем)

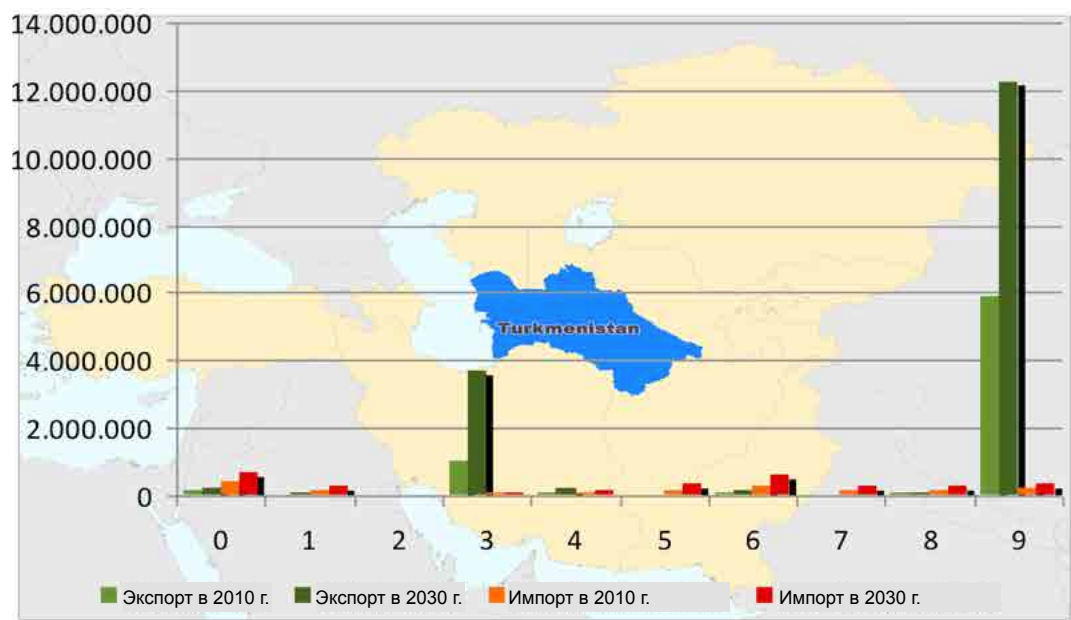


Подготовлено Panteia, Бизнес подразделением NEA, основано на данных ECOKSI 2011 и WTC



На рисунке 3.18 показаны объемы торговли Туркменистана внутри региона ОЭС в 2010 году и прогноз до 2030 года по товарным группам. Туркменистан почти не импортирует товары из других стран-членов ОЭС. Однако он экспортирует большой объем товаров в регион ОЭС – почти 6 млн. тонн товаров из группы 9 и почти 1 млн. тонн товаров из группы 3.

Рисунок 3.18 Торговля Туркменистана внутри региона ОЭС в 2010 г. и к 2030 году (в тоннах по товарным группам)



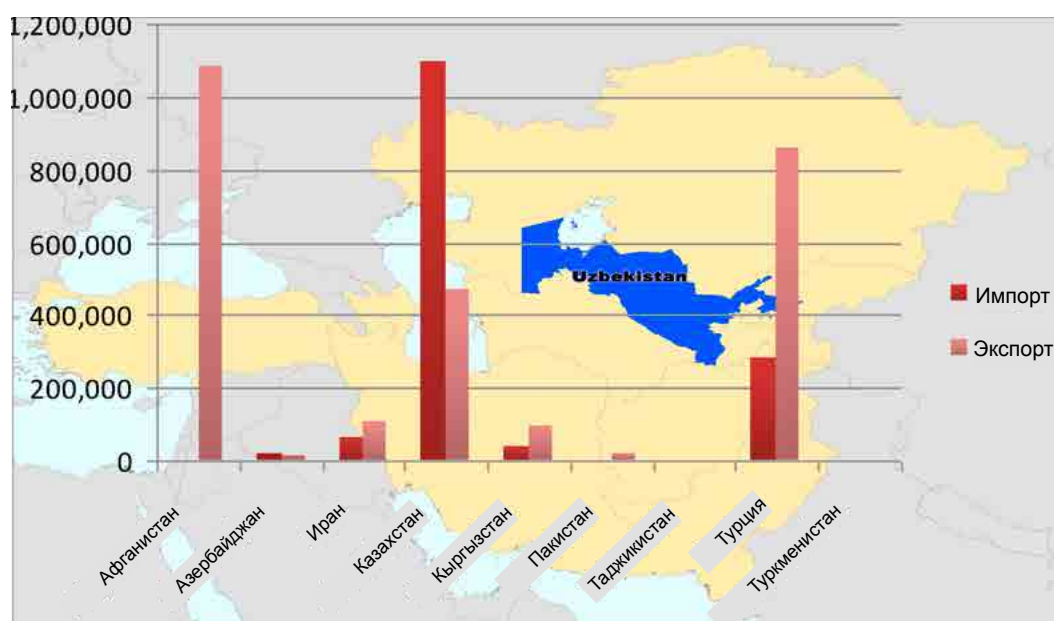
- 0 Сельскохозяйственные продукты и живые животные
- 1 Продукты питания и корма
- 2 Твердое минеральное топливо
- 3 Нефтепродукты
- 4 Металлы и отходы металлов
- 5 Металлопродукция
- 6 Сырая нефть и искусственные минералы, строительные материалы
- 7 Удобрения
- 8 Химикаты
- 9 Машинное и транспортное оборудование, промышленные товары и другие товары

Источник: Panteia, Бизнес подразделение Panteia/NEA

## Узбекистан

Общий объем торговли Узбекистана в 2010 году составил 21,8 млрд. долларов США, из которых 40% приходится на импорт и 60% – на экспорт. Доля региональной торговли со странами-членами ОЭС составила 22,2% от общего объема торговли: 17,8% всего импорта и 25,1% всего экспорта. На рисунке 3.19 показано, что крупнейшими торговыми партнерами Узбекистана в регионе ОЭС являются Казахстан, Турция и Афганистан (в основном экспорт). Торговые отношения с другими странами-членами ОЭС – очень ограниченные.

Рисунок 3.19 Торговля Узбекистана внутри региона ОЭС, 2010 год (объем)

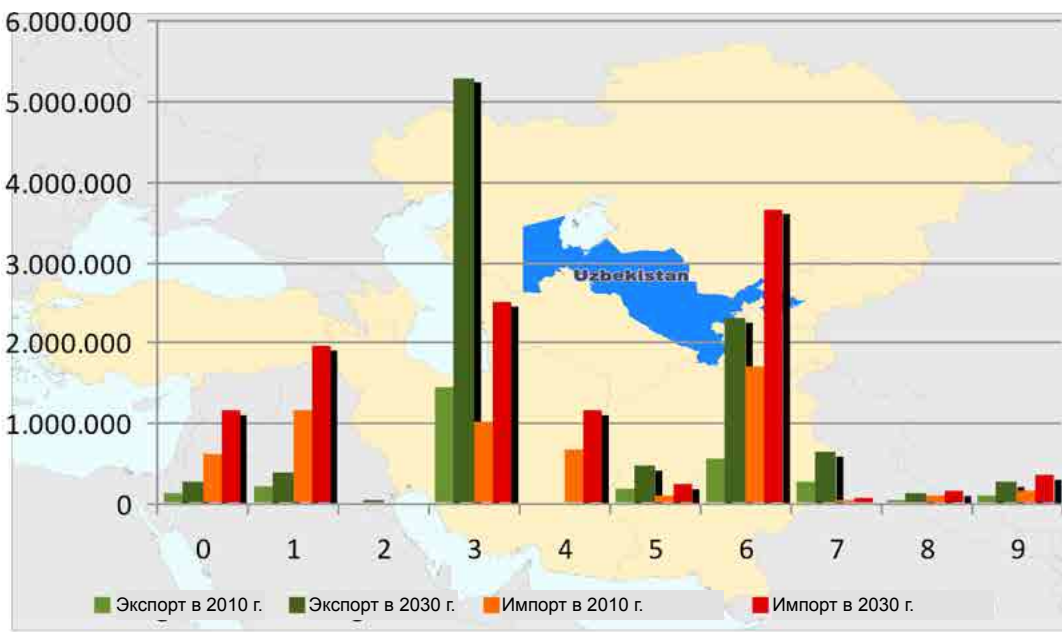


Подготовлено Panteia, Бизнес подразделением NEA, основано на данных ECOSI 2011 и WTC



На рисунке 3.20 показаны объемы торговли Узбекистана внутри региона ОЭС в 2010 году и прогноз до 2030 года по товарным группам. Основные группы товаров, торговлю которыми ведет Узбекистан – это товары из групп 3 и 6, а также группы 3, 0 и 4.

Рисунок 3.20 Торговля Узбекистана внутри региона ОЭС в 2010 г и к 2030 году (в тоннах по товарным группам)



- 0 Сельскохозяйственные продукты и живые животные
- 1 Продукты питания и корма
- 2 Твердое минеральное топливо
- 3 Нефтепродукты
- 4 Металлы и отходы металлов
- 5 Металлопродукция
- 6 Сырая нефть и искусственные минералы, строительные материалы
- 7 Удобрения
- 8 Химикаты
- 9 Машинное и транспортное оборудование, промышленные товары и другие товары

Источник: Panteia, Бизнес подразделение Panteia/NEA

## ПРИЛОЖЕНИЕ 2

# ПЕРСПЕКТИВЫ ЛОГИСТИКИ В ОЭС

### Введение

Упрощение торговли крайне важно для экономического развития и конкурентоспособности. Мир становится все более взаимосвязанным и взаимозависимым. Глобальные и региональные цепочки поставок становятся все более и более интегрированными, и международная торговля превратилась в круглосуточную деятельность. Страны во всем мире должны принять логистические системы, которые доставляют товары на рынки эффективным, надежным и экономически выгодным способом. Для того чтобы оставаться конкурентоспособными в нынешней ситуации, страны должны снизить стоимость торговли, повысить экспортную конкурентоспособность и проводить политику, направленную на поддержание торговли. Страны с лучшей организацией логистических услуг могут развиваться быстрее, стать более конкурентоспособными и увеличить свой уровень инвестирования.

Оценка логистических услуг может стать важным инструментом для упрощения торговли и перевозок товаров на экспорт, импорт, транзитных перевозок и перевозок на внутреннем рынке. Логистика зависит от качества нескольких аспектов, таких как транспортная инфраструктура, транспортные операции, правила торговли и бизнеса, таможенные процедуры и другие требования к проведению проверок.

Совершенствование логистических услуг стало важной целью политики развития многих стран. В 2007 году Всемирный банк разработал Индекс эффективности логистики для стран. В 2010 году Индекс эффективности логистики (LPI) был опубликован во второй раз, и в 2012 – в третий. LPI измеряет работу всей цепочки поставок логистических услуг в стране. Он дает оценку состояния системы логистики. Индекс помогает странам определить задачи и возможности и улучшить работу логистической системы.

LPI является индикатором того, на каком месте стоит страна по шести ключевым показателям оценки логистики. LPI и его индикаторы обеспечивают углубленную оценку различий логистических систем внутри страны и между странами. Эффективность логистической системы оценивается по 5-бальной шкале (1 – наименьшая оценка, 5 – наибольшая).



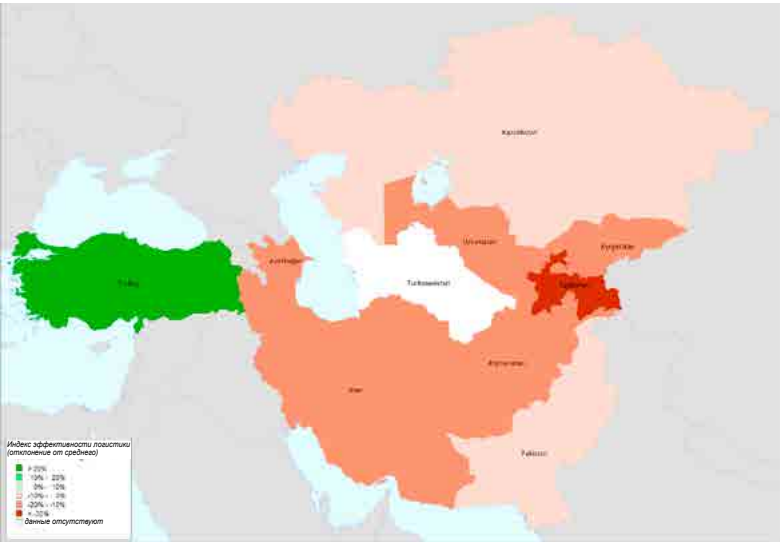
Шестью ключевыми компонентами эффективности логистической системы являются (в скобках – средние показатели для 155 стран):

- эффективность процессов таможенного оформления (2,66);
- качество инфраструктуры, связанной с торговлей и транспортом (2,77);
- простота организации конкурентных по цене международных перевозок (2,82);
- компетентность и качество логистических услуг (2,82);
- возможность отслеживания и контроля грузов (2,88) и
- частота, с которой грузы доставляются грузополучателям по расписанию или в ожидаемое время (3,26).

Страны, которые занимали верхние позиции рейтинга в 2012 году – это основные глобальные транспортные и логистические узлы (Сингапур – 4,13, Гонконг, Китай – 4,12, Нидерланды – 4,02) или являются основой для сильной отрасли логистических услуг (Финляндия – 4,05, Германия – 4,03). Логистические услуги в этих странах получают выгоду от экономии от масштаба и часто являются источниками инноваций и технологических перемен. Страны, находящиеся внизу таблицы, часто попадают в замкнутый круг зарегулированности, низкого качества услуг и слабого инвестирования.

На Рисунке А.1 представлен обзор относительных оценок стран ОЭС в сравнении со средними показателями 155 участвующих стран. Средний показатель LPI – 2,87. На рисунке показано относительное отклонение от этого среднего показателя в процентах.

Рисунок А.1 Показатели LPI для стран-членов ОЭС по сравнению со средними показателями (2012 год)



Источник: Подготовлено Panteia, Бизнес подразделением NEA

## Показатели эффективности работы логистической системы

Измерение показателей эффективности работы логистической системы служит различным целям: сопоставительный анализ с другими странами, мониторинг изменений в логистике, оценка успехов в реализации политического курса и т.д. В этом разделе представлены карты с подробными показателями эффективности работы логистической системы, как было упомянуто выше.

Следует понимать, что представленные Индексы эффективности логистики (LPI) являются относительными к средним показателям участвующих 155 стран. Они не содержат утверждения о наилучшем уровне и чего необходимо достичь. Они только дают странам рейтинг по различным компонентам работы логистической системы. Однако они действительно показывают, в какой области страны могут обменяться опытом, чтобы улучшить работу своей логистической системы, развивать логистическую отрасль и упростить торговые потоки.

## Показатели работы таможи

Показатели работы таможи отражают результативность и эффективность процесса таможенного оформления и процедур пересечения границ. На Рисунке А.2 показана работа таможи как отклонение от средних показателей работы. У Турции показатели самые высокие – +19% к средним показателям по 155 странам. Показатели Пакистана также выше средних показателей на 7%. Показатели всех остальных стран-членов ОЭС ниже средних. Некоторые рекомендации заключаются в упрощении таможенных законов и нормативных актов и других режимов проверки, введении национальных систем единого окна и содействии гармонизации процедур пересечения границ.

Рисунок А.2 Относительные показатели LPI «Работа таможи» в странах-членах ОЭС (2012 год)



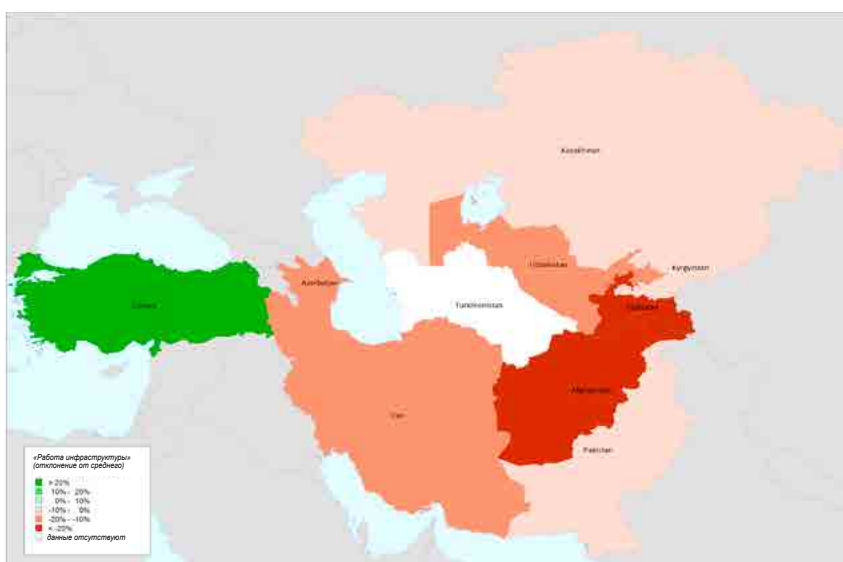
Источник: Подготовлено Panteia, Бизнес подразделением NEA



## Показатели работы инфраструктуры

Показатели работы инфраструктуры оценивают качество инфраструктуры, используемой для логистики, телекоммуникационной инфраструктуры и услуг и фиксированной транспортной инфраструктуры. На Рисунке А.3 показаны относительные показатели LPI «Работа инфраструктуры» в странах-членах ОЭС (2012 год).

**Рисунок А.3** Относительные показатели LPI «Работа инфраструктуры» в странах-членах ОЭС (2012 год)



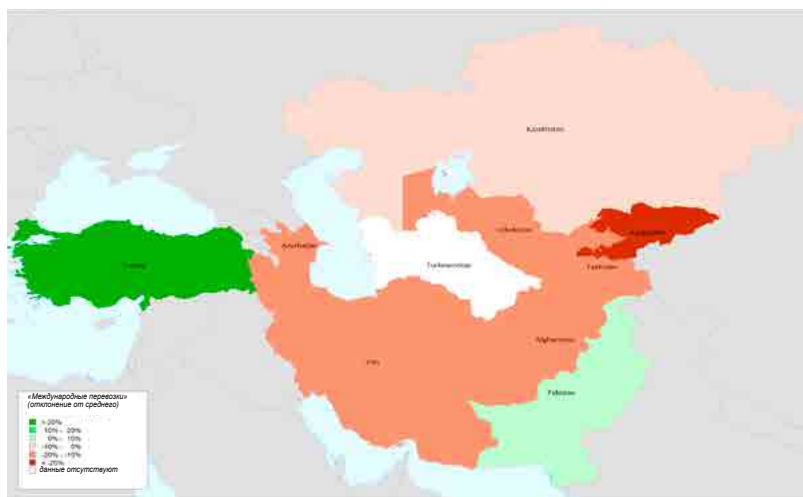
Источник: Подготовлено Panteia, Бизнес подразделением NEA

## Показатели работы в области международных перевозок

Показатели работы в области международных перевозок – это простота организации конкурентных по цене международных перевозок. Для участников ВЭД в пункте отправления или назначения цепочки поставок прежде всего важны качество и надежность логистических услуг, измеряемые предсказуемостью процесса таможенного оформления и своевременной доставкой груза в пункт назначения. Следующие специфические вопросы поднимались по странам:

- Прошли ли импортные грузы таможенное оформление и были ли доставлены по расписанию?
- Прошли ли экспортные грузы таможенное оформление и были ли доставлены по расписанию?
- Основные задержки из-за предпогрузочной инспекции.

Рисунок А.4 Относительные показатели LPI «Международные перевозки» в странах-членах ОЭС (2012 год)

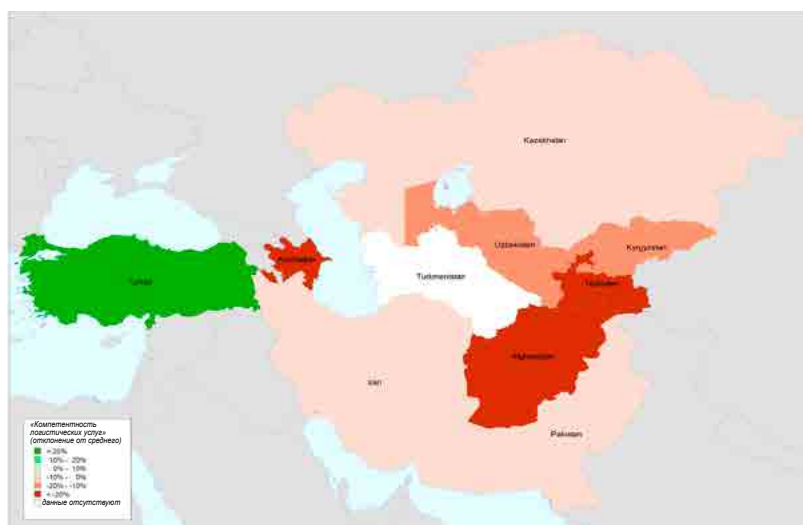


Источник: Подготовлено Panteia, Бизнес подразделением NEA

## Компетентность логистических услуг

На Рисунке А.5 представлены показатели компетентности работы в местной отрасли логистических услуг (экспедиторы, транспортные операторы, таможенные брокеры и т.д.)

Рисунок А.5 Относительные показатели LPI «Компетентность логистических услуг» в странах-членах ОЭС (2012 год)



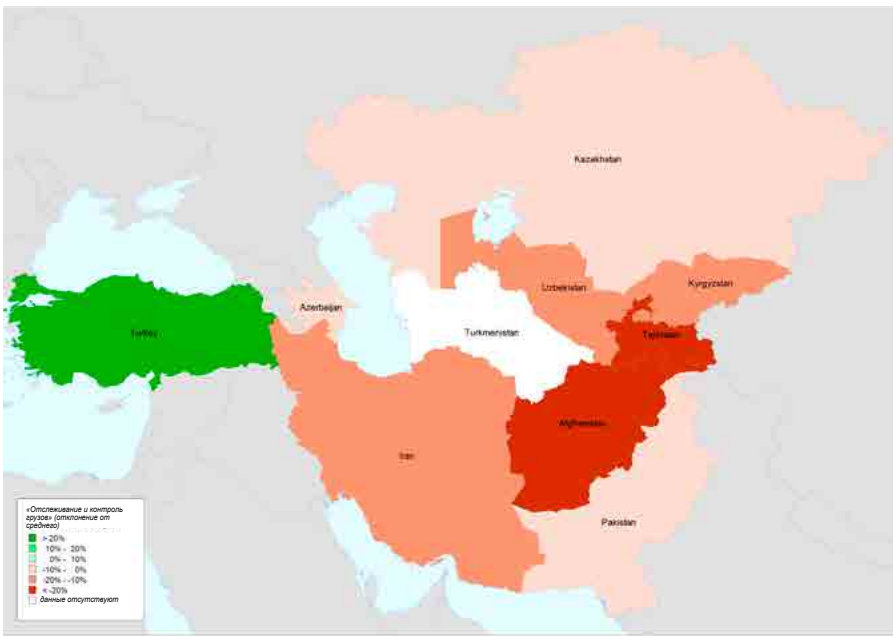
Источник: Подготовлено Panteia, Бизнес подразделением NEA



Показатели отслеживания и контроля грузов

На Рисунке А.6 представлены показатели отслеживания и контроля грузов в регионе ОЭС в 2012 году. Эти показатели свидетельствуют о возможности отслеживания и контроля перевозок.

Рисунок А.6 Относительные показатели LPI «Отслеживание и контроль грузов» в странах-членах ОЭС (2012 год)

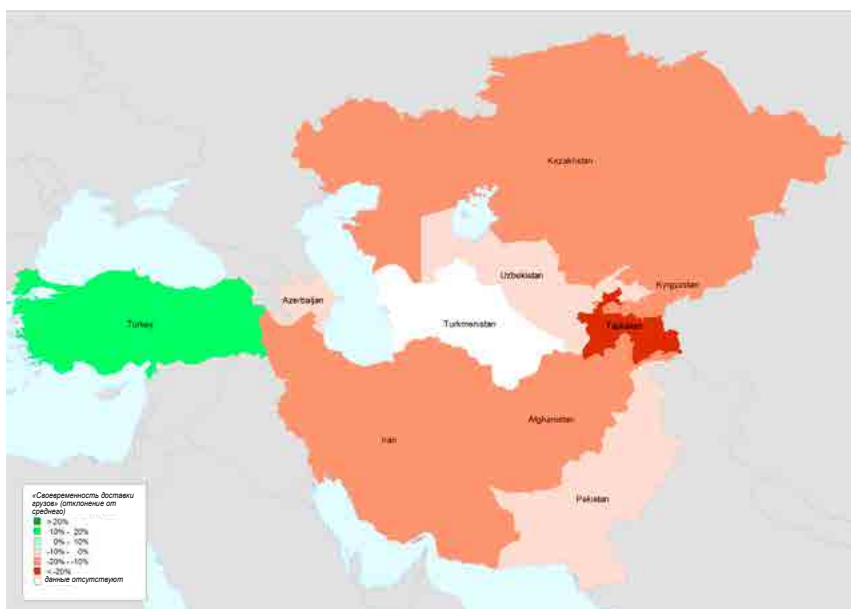


Источник: Подготовлено Panteia, Бизнес подразделением NEA

Показатели своевременности доставки грузов

Этот показатель работы показывает своевременность доставки грузов и частоту, с которой грузы поступают к грузополучателям в течение запланированного или ожидаемого времени. На Рисунке А.7 показан статус стран-членов ОЭС в отношении этого показателя в 2012 году.

Рисунок А.7 Относительные показатели LPI «Своевременность доставки грузов» в странах-членах ОЭС (2012 год)



Источник: Подготовлено Panteia, Бизнес подразделением NEA

## Выводы

Обеспечивая всестороннюю оценку различий в работе логистических систем, исследование LPI может помочь политикам, частным заинтересованным лицам и международным организациям определить количество ограничений, с которыми сталкиваются страны на глобальном уровне.

Развитие логистического сектора идет рука об руку с развитием торговли и транспорта. Сначала необходимо определить, какие товары / сектора должны быть развиты и, соответственно, определить правильный уровень инвестирования в сектор логистических услуг.

На основании карт можно увидеть, что, исходя из LPI, показатели Турции самые высокие. Это выражает мнение заинтересованных лиц, с которыми проводились консультации при определении LPI. Это является началом гораздо более тщательного исследования работы логистического сектора.



## ПРИЛОЖЕНИЕ 3

# НОРМАТИВНО-ПРАВОВАЯ БАЗА ДЛЯ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В РЕГИОНЕ ОЭС

В этой главе представлена нормативно-правовая база для развития автомобильного транспорта в регионе ОЭС. Одним из важнейших соглашений для упрощения международных автомобильных перевозок в регионе ОЭС является Рамочное соглашение ОЭС по транзитным перевозкам, которое было подписано 9 мая 1998 года

Основными целями и задачами Рамочного соглашения по транзитным перевозкам являются:

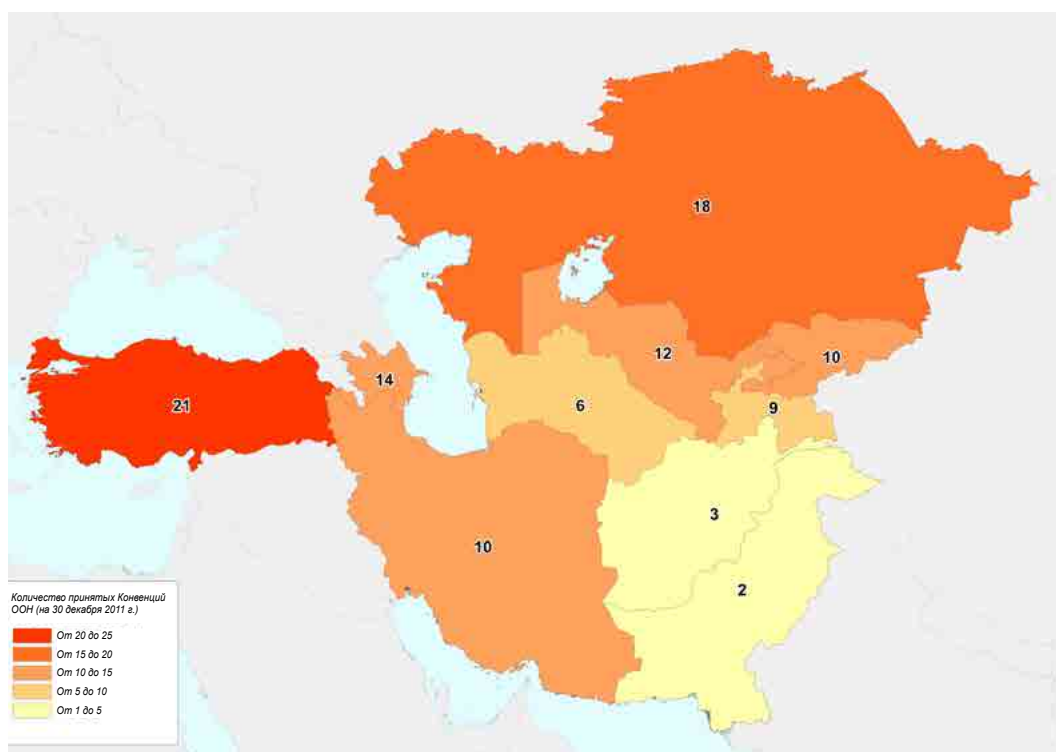
1. облегчение движения грузов, пассажиров и багажа по территориям Договаривавшихся сторон и обеспечение транзитного транспорта всеми необходимыми удобствами, согласно положениям настоящего Соглашения;
2. обеспечение сохранности грузов, пассажиров и багажа во избежание ненужных задержек при транзитных перевозках через территории Договаривающихся сторон;
3. сотрудничество и координация усилий Договаривающихся сторон во избежание случаев обмана таможенных служб и уклонений от налогов, согласование необходимых административных вопросов, имеющих отношение к транзитным перевозкам.

Рамочное соглашение ОЭС по транзитным перевозкам имеет восемь Приложений: 1) по транзитным маршрутам; 2) о минимальных технических характеристиках к автомобильным дорогам для транзитных перевозок; 3) о минимальных технических требованиях к железнодорожному транспорту для транзитных перевозок; 4) о технических требованиях к транспортным средствам, таких как нагрузки на ось; 5) о страховании автотранспортных средств от ответственности в отношении третьих лиц; 6) о правилах перевозки автомобильным транспортом; для перевозки грузов должна применяться Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ); 7) о таможенном контроле; 8) о создании Координационного совета по транзитным перевозкам. В этот Совет должны входить председатели национальных межведомственных комитетов по упрощению пересечения границ и содействию транспорту или представители высокого уровня Договаривающихся сторон, занимающиеся вопросами транзитных перевозок.



Рамочное соглашение ОЭС по транзитным перевозкам внесет большой вклад в развитие международного автомобильного транспорта, если оно будет надлежащим образом осуществляться и применяться. Это серьезная задача. На рисунке 4.1 показано количество конвенций ООН в области автомобильного транспорта, принятых странами-членами ОЭС. Он показывает, что в этой области многое еще можно сделать. Из 57 конвенций Турция приняла 21, затем следует Казахстан, принявший 18 конвенций. Афганистан и Пакистан приняли только 3 и 2 из этих конвенций соответственно.

**Рисунок 4.1** Количество конвенций ООН в области автомобильного транспорта, принятых странами-членами ОЭС (на 30 декабря 2011 года)



Источник: Panteia, Бизнес подразделение NEA

**Таблица 4.1 Список конвенций ООН в области автомобильного транспорта,  
принятых ОЭС**

| Область                                    | №  | Конвенция                                                                                                                           | AF | AZ | IR | KZ | KG | PK | TJ | TR | TM | UZ |   |
|--------------------------------------------|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|---|
| Транспортная инфраструктура:               | 01 | Декларация о строительстве основных международных автомагистралей от 16 сентября 1950 года                                          |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 1 |
|                                            | 02 | Европейское соглашение о международных автомагистральных (AGR) от 15 ноября 1975 года                                               |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 3 |
|                                            | 03 | Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях от 31 мая 1985 года                                     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 1 |
|                                            | 04 | Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах от 1 февраля 1991 года |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 2 |
| ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ, ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ, СИГНАЛЫ | 07 | Конвенция о дорожном движении от 19 сентября 1949 года (включая Заключительное соглашение и сопутствующие документы)                |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 2 |
|                                            | 08 | Конвенция о дорожном движении от 8 ноября 1968 года (сводная редакция 2006 года)                                                    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 8 |
|                                            | 09 | Протокол о дорожных знаках и сигналах от 19 сентября 1949 года                                                                      |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 1 |
|                                            | 10 | Конвенция о дорожных знаках и сигналах от 8 ноября 1968 года (сводная редакция 2006 года)                                           |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 7 |



| Область | №  | Конвенция                                                                                                                                                                   | AF | AZ | IR | KZ | KG | PK | TJ | TR | TM | UZ |   |
|---------|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|---|
|         | 11 | Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию 1968 года о дорожном движении от 1 мая 1971 года (сводная редакция 2006 года)                                                 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 1 |
|         | 12 | Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию 1968 о дорожных знаках и сигналах от 1 мая 1971 года                                                                          |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 2 |
|         | 15 | Европейское соглашение о разметке дорог от 13 декабря 1957 года;                                                                                                            |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 1 |
|         | 16 | Протокол о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах от 1 марта 1973 года                                               |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 2 |
|         | 18 | Соглашение о принятии единообразных условий официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств от 20 марта 1958 года                |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 3 |
|         | 19 | Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и взаимном признании таких осмотров от 13 ноября 1997 года |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 1 |

| Область                                                         | №  | Конвенция                                                                                                                                                                                                                            | AF | AZ | IR | KZ | KG | PK | TJ | TR | TM | UZ |   |
|-----------------------------------------------------------------|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|---|
|                                                                 | 20 | Соглашение о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и / или использованы на колесных транспортных средствах, от 25 июня 1998 года |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 4 |
| Другие правовые документы, касающиеся автомобильного транспорта | 21 | Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) от 1 июля 1970 года (текст с изменениями и дополнениями от 20 сентября 2010 года)                 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 6 |
|                                                                 | 24 | Конвенция о налоговом обложении дорожных перевозочных средств, используемых для международной перевозки грузов, от 14 декабря 1956 года                                                                                              |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 1 |
|                                                                 | 25 | Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 19 мая 1956 года                                                                                                                                              |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 8 |
|                                                                 | 26 | Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 5 июля 1978 года                                                                                                                                   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 5 |
| Внутренний водный транспорт                                     | 31 | Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся столкновения судов внутреннего плавания, от 15 марта 1960                                                                                                                       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 1 |



| Область                      | №  | Конвенция                                                                                                                                                                                       | AF | AZ | IR | KZ | KG | PK | TJ | TR | TM | UZ |   |
|------------------------------|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|---|
| Упрощение пересечения границ | 38 | Конвенция о таможенных льготах для туристов, подписанная в Нью-Йорке 4 июня 1954 года                                                                                                           |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 2 |
|                              | 39 | Дополнительный Протокол к Конвенции о таможенных льготах для туристов, касающийся ввоза относящихся к туризму осведомительных документов и материалов, подписанный в Нью-Йорке 4 июня 1954 года |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 2 |
|                              | 40 | Таможенная Конвенция о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств, подписанная в Нью-Йорке 4 июня 1954 года                                                                          |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 2 |
|                              | 41 | Таможенная Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция TIR) от 15 января 1959 года                                                                           |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 3 |
|                              | 42 | Таможенная Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция TIR) от 14 ноября 1975 года                                                                           |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 9 |
|                              | 44 | Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза дорожных транспортных средств, служащих для коммерческих целей от 18 мая 1956 года                                                            |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 5 |
|                              | 49 | Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, от 2 декабря 1972 года                                                                                                                            |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 5 |

| Область                             | №  | Конвенция                                                                                                                                    | AF | AZ | IR | KZ | KG | PK | TJ | TR | TM | UZ |     |
|-------------------------------------|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| Упрощение пересечения границ        | 50 | Европейская конвенция о таможенном режиме, применяемая к поддонам, используемым в международных перевозках, от 9 декабря 1960 года           |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 1   |
|                                     | 51 | Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 21 октября 1982 года                                |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 7   |
|                                     | 52 | Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок от 21 января 1994 года |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 1   |
| Перевозка опасных грузов            | 53 | Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) от 30 сентября 1957 года                                    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 4   |
| Перевозка скоропортящихся продуктов | 57 | Таможенная Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция TIR) от 14 ноября 1975 года                        |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 4   |
| Total                               |    |                                                                                                                                              | 3  | 14 | 10 | 18 | 10 | 2  | 9  | 21 | 6  | 12 | 105 |

AF = Афганистан  
PA = Пакистан  
AZ = Азербайджан  
TA = Таджикистан  
IR = Иран

TK = Турция  
KA = Казахстан  
TM = Туркменистан  
KY = Кыргызстан  
UZ = Узбекистан

