

НОВАЯ ЕВРОАЗИАТСКАЯ
АВТОТРАНСПОРТНАЯ ИНИЦИАТИВА
IRU



ИТОГОВЫЙ ДОКЛАД



ПАРТНЕРЫ ПРОЕКТА



В ПРОЕКТЕ УЧАСТВОВАЛИ



**Tizgaman Jahan
Int'l Trans.Co**

ДЕГЕРТАЧ



ИТОГОВЫЙ ДОКЛАД

Результаты анализа данных, полученных
в рамках проекта NELTI в 2008 – 2009 г.г.

Доклад подготовлен Институтом исследования
транспортных проблем NEA (Нидерланды)
совместно с Международным союзом
автомобильного транспорта (IRU)



Быстрое развитие экономического сотрудничества и торговых отношений между Европой и Азией невозможно без эффективной организации перевозок. Например, согласно статистическим данным ВТО, объем экспорта из Китая с тех пор, как он присоединился в 2001 году к ВТО, увеличился в четыре раза (объем импорта увеличился более чем в три раза) и составил в торговле с Европой 264 млрд долларов США. Исторически основную роль в обеспечении перевозок между этими регионами играет морской транспорт. Однако в последнее время, для того чтобы разгрузить морской транспорт и найти более конкурентные и привлекательные решения, внимание также уделяется поиску новых, альтернативных вариантов перевозки.

Новая Евроазиатская автотранспортная инициатива IRU – NELTI – является одним из таких вариантов. В то же время, в связи с существованием других транспортных решений на этом направлении (например, проект возрождения Транссибирской магистрали) необходимо детально изучить конкурентоспособность Северного, Центрального и Южного маршрутов NELTI. Основной задачей NEA – Института транспортных проблем (Нидерланды) являлось обеспечение научной поддержки проекта. На основе ряда критериев, разработанных в соответствии с методикой ЭСКАТО, эксперты NEA проанализировали журналы водителей, участвующих в процессе мониторинга.

Полученные данные позволили осуществить сравнительный анализ маршрутов NELTI и определить ключевые факторы для продолжения успешного развития перевозок по данным направлениям. Маршруты проекта NELTI, несомненно, имеют высокий потенциал развития и представляют конкурентное решение по транспортировке грузов между Европой и Азией.

Менно Менист
Генеральный директор NEA



15 лет назад, будучи только что избранным на должность Генерального секретаря IRU, я сказал (так же как и 50 лет назад сказал Мартин Лютер Кинг по другому важному поводу): «У меня есть мечта!».

Сегодня эта мечта становится реальностью. Мы уверены, что проект NELTI – это только начало! Через несколько лет тысячи грузовиков ежедневно будут перевозить грузы по евроазиатским маршрутам, неся экономическое процветание и мир.

Мир уже никогда не будет прежним после того, как грузовики пойдут по этим маршрутам. Они будут не только способствовать развитию торговли, но и нести мир. Там, где идут грузовики, развивается торговля, а там, где развивается торговля, повышается уровень жизни. Там, где люди живут хорошо, войн не бывает.

Мартин Марми
Генеральный секретарь IRU

Перечень использованных сокращений

АПП	Автомобильный пункт пересечения границы
ВБ (WB)	Всемирный банк
ВТМО (WCO)	Всемирная таможенная организация
ВТО (WTO)	Всемирная торговая организация
ГАТС	Генеральное Соглашение по торговле услугами
ГАТТ	Генеральное Соглашение по тарифам и торговле
ГУАМ	Организация за демократию и экономическое развитие
ГЧП	Государственно-частное партнерство
ЕврАзЭС	Евразийское Экономическое Сообщество
ЕКМТ	Европейская конференция министров транспорта
ЕС	Европейские Сообщества (EC, European Communities)
ЕС	Европейский Союз
ЗСТ	Зона свободной торговли
ЕЭК ООН	Европейская экономическая комиссия ООН
МСАТ (IRU)	Международный союз автомобильного транспорта
ОЧЭС (BSEC)	Организация Черноморского экономического сотрудничества
ОЭСР	Организация экономического сотрудничества и развития
РНБ	Режим наибольшего благоприятствования
СНГ	Содружество Независимых Государств
ШОС (SCO)	Шанхайская Организация сотрудничества
ЭКО (ECO)	Организация экономического сотрудничества
ЭСКАТО ООН	Экономическая и социальная Комиссия ООН для Азии и Тихого Океана
ЮНКТАД	Конференция Организации объединенных Наций по торговле и развитию
ADB	Азиатский Банк Развития
CAREC	Программа Центрально-Азиатского регионального экономичес-кого сотрудничества (Central Asia Regional Economic Cooperation)
TRACECA	Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия

СОДЕРЖАНИЕ

1. Новая Евразийская Автотранспортная Инициатива IRU – предпосылки и показатели реализации	6
Северный маршрут	12
Центральный маршрут	14
Южный маршрут	16
2. Анализ проблем в автомобильных перевозках между Азией и Европой	22
3. Государственно-частное партнерство – движущая сила развития международных автомобильных перевозок между Азией и Европой	38
4. Заключение	56
Приложения	60



РАЗДЕЛ 1

Новая евроазиатская автотранспортная инициатива IRU – предпосылки и показатели реализации

1. История

Вопросы использования потенциала автомобильного транспорта для развития евро-азиатских транспортных связей обсуждаются на международном уровне с конца 90-х годов XX века. Проекту IRU NELTI предшествовала большая аналитическая и практическая работа, которая может быть условно разделена на три направления:

Направление	Результат
Аналитические исследования перспектив автомобильных перевозок Европа – Азия, в т. ч. с участием Торговой палаты США [1], а также Представительства IRU в регионе СНГ [2].	Определены перспективная грузовая база и корреспонденции грузопотоков, оценено состояние дорог, потенциал автотранспортных компаний и т. д.
Крупные международные конференции и встречи министров, посвященные развитию евро-азиатских транспортных связей, включая четыре евро-азиатские конференции по автомобильному транспорту, проведенные IRU:	Определены основные направления сотрудничества международных организаций, государств, частного бизнеса по развитию перевозок грузов между Азией и Европой, также определены основные барьеры и направления гармонизации законодательства, было рекомендовано перейти к практическим шагам по развитию евро-азиатских транспортных связей. Решения, принятые на встречах министров были зафиксированы в соответствующих Министерских декларациях.
Демонстрационные автокараваны:	Доказана практическая осуществимость коммерческих автоперевозок между Азией и Европой и определены основные направления устранения административных барьеров в сфере международных автоперевозок.

Логически следующим шагом должны были стать пилотные коммерческие регулярные автомобильные перевозки между Азией и Европой по маршрутам Великого шелкового пути. Для этого с 2006 г. была начата подготовка Проекта IRU NELTI, представляющего собой качественно новый шаг в рамках международной политики по развитию евро-азиатских транспортных связей.

1) Land Transport Options Between Europe and Asia: Commercial Feasibility Study. US Chamber of Commerce. Rambol. Washington and Copenhagen, 2006.

2) Возрождение Великого шелкового пути в XXI веке: от теории к практике. Совместный проект Международного союза автомобильного транспорта и редакции www.polpred.com. Москва, 2007 г.



2. Описание Проекта IRU NELTI и основные этапы его разработки

Разработка проекта осуществлялась в 2006-2008 гг. Эта работа включала:

отбор автотранспортных компаний для участия в проекте;

формирование национальных координационных центров для поддержки перевозчиков и оперативного решения возникающих проблем;

организация взаимодействия с ассоциациями международных автомобильных перевозчиков, правительственными органами стран Азии и Европы, международными организациями и структурами региональной экономической интеграции;

планирование конференций и других информационных и PR событий во время осуществления проекта.

Целью проекта является запуск регулярных автомобильных перевозок грузов между Китаем и Европой, содействие реализации транзитного потенциала государств Центральной Азии, Кавказа и др., увеличение ими экспорта транспортных услуг, а также повышение информированности государств и бизнеса о возможностях осуществления трансконтинентальных автомобильных перевозок.

Основные задачи проекта:

вклад в реализацию Целей тысячелетия ООН и ее Алма-атинской программы по развитию транзитных перевозок для стран, не имеющих выхода к морю и стран транзита, а также целей других международных организаций по развитию евро-азиатских наземных транспортных связей;

содействие бизнесу, развивающему производство товаров в Азии и заинтересованному в развитии ниши ускоренных мелко- и средне- партионных перевозок грузов между Азией и Европой, в организации маршрутов доставки, альтернативных морскому транспорту;

содействие развитию торговли стран и регионов, не имеющих выхода к морю, и расширению доступа их товаров на международные рынки;

увеличение вклада автомобильного транспорта в международную торговлю и социально-экономическое развитие.

О ф и ц и а л ь н ы й
старт проекта состоялся 16 сентября 2008 года в г. Ташкенте (Республика Узбекистан).

Перевозки в рамках Проекта IRU NELTI осуществляются с использованием процедуры МДП (TIR).

3. Организаторы и участники

Организатором проекта является Международный союз автомобильного транспорта (IRU).

Проект осуществлялся в тесном взаимодействии с ассоциациями международных автомобильных перевозчиков – членами IRU.

Участники проекта – 12 автотранспортных компаний из 8 государств:

«AtrimLogistik» (Россия);
«Azatika» (Киргизская Республика);
«B.K.Intrans» (Республика Узбекистан);
«Bunyod» (Республика Узбекистан);
«Central Asia Trans» (Республика Узбекистан);
«Tizgaman Jahan Int'l Trans.Co» (Исламская Республика Иран);
«Karadeniz» (Турция);
«Oshmejtrans» (Киргизская Республика);
«Yanstrong» (Республика Беларусь);
«МГАТП №7» (Киргизская Республика);
«Дегертач» (Республика Таджикистан);
«КазАвтоТранс» (Республика Казахстан);
«УкрТранс» (Украина).

Партнеры проекта:

«Евро-азиатский транспортный проект» – генеральный экспедитор
«Ингострах» – страховая компания

4. Политическая поддержка

Проект получил поддержку на следующих уровнях:

автотранспортный бизнес (автотранспортные компании и ассоциации международных автомобильных перевозчиков);

производственный бизнес, генерирующий спрос на автоперевозки (ассоциации европейского и американского бизнеса в различных странах);

правительства стран Азии и Европы;

международные межправительственные организации:

- Организация Объединенных Наций (ООН) в лице ее региональных комиссий – ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН;
- Всемирная таможенная организация (WCO);
- Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ);
- Организация Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС) и др.

структуры региональной экономической интеграции:

- Организация за демократию и экономическое развитие (ГУАМ);
- Евразийское экономическое сообщество (ЕврАзЭС);
- Шанхайская организация сотрудничества (ШОС);
- Координационное транспортное совещание СНГ (КТС СНГ) и др.

5. Координационные центры

Для реализации проекта в 12 странах (в 10 государствах-участниках СНГ, а также в Турции и Исламской Республике Иран) были созданы Координационные центры, в состав которых входят представители ассоциаций международных автомобильных перевозчиков, а также назначенные эксперты транспортных ведомств, таможенных служб и органов внутренних дел.



Координационные центры осуществляли информационное и иное содействие перевозчикам, участвующим в Проекте IRU NELTI, а также оказывали необходимую помощь в разрешении возникающих проблем.

За время реализации проекта перевозчики неоднократно отмечали факты весьма ценной помощи, которую оказали им координационные центры, особенно в Республике Беларусь, Республике Казахстан, Киргизской Республике и Российской Федерации.

6. Экономический фон и конъюнктура товарных рынков во время реализации проекта

Реализация Проекта IRU NELTI началась в сложный для мировой торгово-экономической системы период. Осенью 2008 г. началась острая стадия кризиса в финансовой системе мира, приведшая к параличу кредитования как потребителей, так и производителей товаров и услуг. В результате обвального снижения спроса (производственного и потребительского) произошел коллапс международной торговли и следом за ней – трансконтинентальных морских перевозок, объемы которых между Европой и Азией в помесечном выражении сократились к концу 2008 г. началу 2009 г. на 30-40 %, а ставки фрахта на перевозку контейнеров – в 3-4 раза (достигли 15-летнего минимума).²⁾

В этих условиях начало осуществления Проекта IRU NELTI было подвержено целому ряду рисков от снижения грузопотоков и ставок фрахта за перевозку грузов до подрыва финансовой устойчивости работы автотранспортных компаний.

Тем не менее, перевозки в рамках Проекта IRU NELTI были успешно начаты, причем их динамика и объемы перевезенных грузов значительно превысили все ожидания. Глобальный экономический кризис не смог воспрепятствовать успешной реализации Проекта IRU NELTI.

7. Мониторинг

Важным элементом Проекта IRU NELTI является мониторинг осуществляемых перевозок. За основу его принята методика ЭСКАТО ООН, которая была адаптирована к сектору международных автомобильных сообщений.

Были разработаны дневники водителей (рис. 1), в которых фиксируются все данные о передвижениях, пересечении границ, вынужденных остановках, состоянии автодорожной и вспомогательной инфраструктуры, официальных сборах и незаконных поборах, а также возникающих проблемах и нарушениях.

После заполнения дневников они предоставлялись Представительству IRU в регионе СНГ для анализа и статистической обработки. Перевозчики заполнили дневники примерно по 36% всех осуществленных кругорейсов.



Рис. 1. Обложка Дневника водителя Проекта IRU NELTI

2) UNCTAD Transport Newsletter, No. 41, Forth quarter 2008. Geneva, January, 2009

8. Инструменты информационной поддержки

Созданы инструменты информационной поддержки перевозок по маршрутам Великого шелкового пути. Запущен специальный web сайт проекта www.iru-nelti.org, на котором все участники рынка могут почерпнуть всю необходимую справочную и практическую информацию (рис. 2). Сайт также явился важным элементом мониторинга перевозок в рамках NELTI.



Рис. 2. Главная страница web сайта Проекта www.iru-nelti.org

Высокую эффективность показали другие инструменты информационной поддержки – конференции и PR акции, проведенные в разных странах и направленные на развенчивание распространенных «мифов» о невозможности евроазиатских автомобильных перевозок. Был также распространен вопросник о барьерах, имеющихся в сфере перевозок между Азией и Европой. Таким образом, по существу, запущен новый бренд «IRU NELTI», символизирующий конкурентоспособность автомобильных евроазиатских перевозок по сравнению с другими видами транспорта.

9. География и маршруты перевозок

Перевозки в рамках Проекта IRU NELTI осуществлялись по трем основным маршрутам и их ответвлениям, проходящим по территории 24 государств (рис. 3).



Рис. 3. Маршруты перевозок грузов в рамках Проекта IRU NELTI и географический охват перевозками стран Азии и Европы



Северный маршрут

Северный маршрут (длина маршрута приблизительно 6500 км) проходит от границы Китая через Узбекистан, Казахстан, Россию и Беларусь в Европейский Союз. Он проходит по территории 13 стран и трем различным региональным сегментам: Средней Азии, России и Белоруссии, а также Европейскому Союзу. Результаты мониторинга показали, что в зависимости от места происхождения груза и места назначения водителям требуется от 10 до 18 дней, чтобы проехать этот маршрут в одну сторону. В табл. 1, приводимой ниже, сравнивается фактическое время выборочных рейсов, которое водители потратили на проезд по маршруту, с тем временем, которое им пришлось бы потратить для проезда такого же расстояния в Западной Европе. Расчет строился на том, что в среднем в Европе грузовик проезжает 750 км в день.

Важные направления перевозок по Северному маршруту NELTI

Таблица 1

Маршрут	Расстояние	Прохождение границы	Общее количество дней с европейской скоростью *	Реальное количество дней
Варшава – Бишкек	5910	4	7,5	10
Ташкент – Антверпен	6257	6	8,5	16
Ташкент – Ульм	7758	5	10.5	15
Алматы – Минск	6081	2	8.5	12

* Под европейской скоростью здесь и далее понимается средняя скорость движения по автомобильным дорогам государств ЕС, Исландии, Норвегии и Швейцарии, включая 2 часа ожидания на границе

Согласно результатам мониторинга, основными причинами такой разницы во времени движения на Северном маршруте являются:

- длительное ожидание на границах;
- плохие участки дорог.

Эти факторы сокращают расстояние, которое на Северном маршруте грузовик проезжает за день – до 489 км, по сравнению с 750 км, которые грузовик в среднем проезжает в день в Европе.

В табл. 2 приводятся пересекаемые границы на Северном маршруте и результаты мониторинга по этим границам.

Таблица 2

Пересекаемые границы Северного маршрута

Граница	Время ожидания
Кыргызстан – Казахстан	От 1 до 12 часов
Кыргызстан – Узбекистан	От 10 до 96 часов
Узбекистан – Таджикистан	От 3 до 41 часов
Узбекистан – Казахстан	От 4, свыше 48 часов
Казахстан – Россия	От 4, свыше 60 часов
Беларусь – Польша	От 4 до 16 часов
Беларусь – Литва	От 5 до 7 часов

Среди границ с наибольшим временем ожидания можно выделить:

- 1. Пограничные переходы Казахстан – Россия:** среднее время ожидания на основных пунктах пересечения границы превышает 5-6 часов. На наиболее часто используемом на Северном маршруте пограничном автомобильном пункте пропуска Петухова / Жана Жол время ожидания составляет от 4 до 60 часов, в среднем 21 час.
- 2. Пограничные переходы Узбекистан – Казахстан:** в среднем время ожидания превышает 15 часов, от 4 до 48 часов. По результатам мониторинга выявлено, что водители грузовиков, участвующие в проекте NELTI, чаще всего едут через пограничный автомобильный пункт пропуска Тажен/Даутата
- 3. Пограничные переходы Республика Беларусь – Польша:** среднее время ожидания превышает 6 часов, и наиболее часто используется пограничный автомобильный пункт пропуска Кукурыки / Козловичи.
- 4. Пограничные переходы Узбекистан – Таджикистан:** среднее время ожидания превышает 11 часов. На пограничном автомобильном пункте пропуска Андархан / Патар время ожидания составляет от 3 до 8 часов, на погранпереходе Ойбек / Фотехобод – от 7 до 41 часа.
- 5. Пограничный переход Узбекистан – Кыргызская Республика:** время ожидания на совместном пограничном автомобильном пункте Достук, как правило, превышает 24 часа.

По результатам других наблюдений в среднем водители тратили полчаса на заправку грузовиков. Остановки дорожной полицией / инспекцией также обычно не превышают 30 минут. За время каждого рейса машину в среднем останавливают 4-5 раз.

Что касается структуры издержек, то общие расходы водителей на северном маршруте составляют от 500 до 3000 долларов США. Наибольшая статья расходов – расходы на топливо. За ними следуют платежи при пересечении границ, на которые может приходиться до 30% всех расходов. В среднем 70% всех платежей, уплачиваемых при пересечении границ на Северном маршруте, являются неофициальными. В некоторых случаях они могут достигать 97% от всех платежей, выплачиваемых на границах.

Для того чтобы проанализировать относительную скорость и время, которые водители затрачивают на прохождение маршрута NELTI, мы использовали методологию ООН по оценке времени/расходов – расстояния. Эта методология применялась ко всем путевым журналам, которые вели водители. Она помогает выявить самые узкие места на маршруте.

1) Необходимо принять во внимание, что информация в журналах водителей не полная, что означает, что некоторые остановки, которые водитель совершал во время рейса, могут быть пропущены на карте.



В качестве примера по Северному маршруту мы взяли рейс из Ташкента (Узбекистан) в Ульм (Германия) через Казахстан, Россию, Беларусь, Литву и Польшу (см. Приложение 1). Точками на графике обозначены места, где водитель останавливался (на ночь, пересечение границ, дорожная полиция, обед, заправка).¹ Водителю потребовалось 12 дней, чтобы проехать 7234 км. Самая большая задержка в пути была на границе между Россией и Казахстаном, на которой время ожидания составило более 14 часов.

На графике 1 (Приложение 1) показано применение методологии ООН по оценке времени/расходов – расстояния по параметру времени для данного рейса NELTI. Скорость работы операторов в Казахстане была довольно низкой: потребовалось около трех дней, чтобы проехать 1300 км. В данном случае Россия является хорошим «сухопутным мостом» – по ее территории водитель проезжал около 600 км в день. В Польше и в Германии скорость движения транспортных средств была выше, чем в регионе СНГ. Общее время ожидания на границах у оператора этой перевозки составило около 24 часов. Расходы на топливо в течение рейса составили 64% всех расходов, за ними следуют платежи на границах (26%) и другие расходы (10%).

Центральный маршрут

Длина Центрального маршрута – около 5100 км, он состоит из нескольких отрезков пути, расходящихся от Черного моря. Маршрут пролегает от Центральной Азии через Туркменистан, Азербайджанскую Республику и Грузию в Европу. Хотя официально прогнозируемое время в пути на этом маршруте варьируется от 14 до 18 дней, результаты мониторинга показывают, что водителям требуется иногда до 27 дней пути.

В приводимой ниже таблице показано реальное время и теоретически необходимое количество дней для проезда по Центральному маршруту.

Важные направления перевозок по Центральному маршруту NELTI

Таблица 3

Маршрут	Расстояние	Прохождение границы	Общее количество дней с европейской скоростью *, **	Реальное количество дней
Ташкент – Дензил	5436	3	9	13
Алмата – Стамбул	6060	4	9,5	18
Стамбул – Бишкек	5669	4	9,5	15
Алмата – Самсун	5382	4	8.5	16

* Под европейской скоростью здесь и далее понимается средняя скорость движения по автомобильным дорогам государств ЕС, Исландии, Норвегии и Швейцарии, включая 2 часа ожидания на границе
* * делается предположение о том, что для паромного пересечения Черного и Каспийского морей требуется 24 часа

Средняя скорость на центральном маршруте составляет 366 км в день. Разница во времени движения довольно значительна по следующим причинам:

- Пересечение Черного и Каспийского морей;
- Длительное время ожидания на границах;
- Регулярные остановки дорожной полицией / инспекцией.

По результатам мониторинга самыми большими нефизическими преградами на этом маршруте являются паромные переправы на Каспийском и Черном морях . Было изучено 9 поездок по данному маршруту и в каждом случае время ожидания на границе при паромном пересечении (Самсун (Турция), Новороссийск (Россия) (на Черном море), Туркменбаши (Туркменистан) или Баку (Азербайджанская Республика)) превышало 24 часа. В одном случае время ожидания парома составило 5 дней.

Время ожидания на основных погранпереходах Центрального маршрута показано в табл. 4.

Пересекаемые границы Центрального маршрута

Таблица 4

Граница	Время ожидания
Туркменистан – Азербайджан	От 24 до 144 часов
Туркменистан – Узбекистан	От 3 до 14 часов

На туркменско-азербайджанской границе самое большое время ожидания отмечено на пограничных автомобильных пунктах пропуска в порту Туркменбаши – до 6 суток.

Еще одним фактором, задерживающим водителей на Центральном маршруте, являются остановки дорожной полицией / инспекцией: за весь рейс водитель может потерять в пути до 17 часов. У некоторых операторов количество вынужденных остановок составляло 19 остановок на один рейс.

Общие расходы на Центральном маршруте в среднем составляют 2600 евро. Более 2/3 из них приходится на топливо. Вторая статья расходов – пересечение границ, здесь сумма расходов составляет от 135 до 565 долларов США (почти в каждом случае более 85% этой суммы приходится на неофициальные выплаты). Третья статья расходов – оплата за паромную переправу.

В Приложении 2 приводится характеристика наиболее характерного рейса по Центральному маршруту, по которому проехали участники Проекта IRU NELTI за время мониторинга.

Самым большим недостатком Центрального маршрута является зависимость от паромной переправы и связанные с ней вопросы перегрузки. Время ожидания отхода парома очень длительное, что приводит к значительным задержкам: 6 наблюдателей, которые вели журналы NELTI, отметили, что среднее время ожидания паромов составило 41 час. В одном исключительном случае потребовалось 5 полных дней (120 часов), прежде чем удалось пересечь Черное море.



В большинстве случаев водители предпочитают выбирать Северный или Южный маршруты, а не ехать через Узбекистан, Туркменистан, Каспийское море, Азербайджанскую Республику и Черное море. Таким образом они сокращают количество пересекемых границ и, соответственно, время в пути и финансовые потери.

Расходы на топливо составляют 83% всех расходов, которые несет оператор за рейс. 10% расходов приходится на другие официальные выплаты, которые включают расходы на оплату перевозки паромом от Новороссийска до Самсуна. И, наконец, 7% всех расходов приходится на выплаты при пересечении границ.

Южный маршрут

Южный маршрут NELTI является самым коротким, его длина – около 4000 км. Он начинается в Кыргызской Республике и проходит через Узбекистан, Туркменистан, Исламскую Республику Иран и Турцию в Европейский Союз. Теоретически на прохождение этого маршрута требуется 12-14 дней. Хотя Южный маршрут проходит вдоль наименее стабильного ближневосточного региона, он широко используется, так как в Исламской Республике Иран существует относительно надежная инфраструктура. Оценки экспертов подтверждают, что 50% ежегодных 8000 рейсов из Турции в Казахстан проходят по Южному маршруту. Однако, из Казахстана ежегодно только 300 автомашин используют Южный маршрут до Турции, остальные предпочитают Северный маршрут через Россию.

В табл. 5 показано, что реальное время в пути на Южном маршруте составляет 12-17 дней в зависимости от места происхождения и места назначения рейса. Разница во времени, которое водители потратили на проезд по Средней Азии, с тем временем, которое им бы потребовалось для проезда такого же расстояния в Западной Европе очевидна.

Важные направления перевозок по Южному маршруту NELTI

Таблица 5

Маршрут	Расстояние	Прохождение границы	Общее количество дней с европейской скоростью *	Реальное количество дней
Стамбул – Алмата	6219	4	9	17
Стамбул – Ош	4600	5	7	12
Ташкент – София	4545	4	6	13
Стамбул – Атырау	5190	4	8	14

* Под европейской скоростью здесь и далее понимается средняя скорость движения по автомобильным дорогам государств ЕС, Исландии, Норвегии и Швейцарии, включая 2 часа ожидания на границе

Основными причинами такой разницы во времени являются:

- Время ожидания на границе;
- В некоторых районах – ограничения вождения.

В приводимой ниже табл. 6 показаны результаты мониторинга времени ожидания при пересечении границ во время поездок по Южному маршруту:

Пересекаемые границы Южного маршрута

Таблица 6

Граница	Время ожидания
Кыргызстан – Узбекистан	От 1, свыше 96 часов
Узбекистан – Таджикистан	От 3 до 41 часа
Туркменистан – Узбекистан	От 3 до 14 часов
Исламская Республика Иран – Туркменистан	От 2 до 122 часов
Исламская Республика Иран – Турция	От 14 до 32 часов

В целом время ожидания на границах на Южном маршруте – самое большое по сравнению с другими маршрутами Проекта IRU NELTI. По наблюдениям 7 поездок, среднее время, которое оператор тратит при пересечении границ, составляет более 80 часов на рейс, что приравнивается к 3,5 дням потери времени в пути.

Пограничные автомобильные пункты пропуска на Южном маршруте, на которых больше всего тратится время на ожидание:

- 1. **Пограничные переходы Исламская Республика Иран – Турция:** среднее время ожидания здесь свыше 30 часов: чаще всего используется пограничный автомобильный пункт пропуска Лютфабад (Исламская Республика Иран) – Артык (Турция).
- 2. **Пограничные переходы Узбекистан – Таджикистан:** здесь среднее время ожидания на границе составляет более 18 часов.

Также водители отметили, что иранская транзитная виза выдается только на 7 дней, что явно не достаточно, чтобы пересечь страну, так как в некоторых регионах проезд разрешен только с 6 часов утра до 9 часов вечера. Возможным решением этой проблемы является выдача транзитных виз сроком на 14 дней.

В Приложении 3 представлен наиболее типичный рейс южного маршрута NELTI между Стамбулом (Турция) и Ош (Кыргызстан) через Узбекистан, Туркменистан и Исламскую Республику Иран. Для того чтобы проехать расстояние 4600 км потребовалось 18 дней.

В Приложении 3 показано, что водители теряют как минимум по одному дню на каждой границе между Ираном и Турцией, Ираном и Туркменистаном и Туркменистаном и Узбекистаном. Это приводит к увеличению на 20% (18 дней вместо 15) общего времени в пути. Кроме того, горизонтальные отрезки на графике показывают короткие расстояния, которые проезжаются каждый день. Это происходит в Турции, а также в Исламской Республике Иран, Таджикистане и Узбекистане. Средняя скорость оператора во время рейса была очень низкой, и составила 255 км в день.

Плата за пересечение границ на Южном маршруте является самой высокой по сравнению с другими маршрутами NELTI. В случае этого оператора она составила более 40% его расходов. 59% расходов пришлось на топливо и только 1% на другие, не предусмотренные траты.

Основываясь на результатах мониторинга, можно сделать следующие выводы при сравнении Северного, Центрального и Южного маршрутов Проекта IRU NELTI.



1. Центральный маршрут используется операторами меньше всего. Больше всего журналов наблюдений было получено с Северного и Южного маршрутов NELTI.

2. Чем дальше от Европейского Союза, тем значительно увеличивается время перевозки. Время перевозки на километр пути на 25% больше, если груз перевозится в Москву, по сравнению с перевозкой груза в Варшаву. В Средней Азии эта разница еще более ощутима; фактор времени увеличивается на +80% когда груз перевозится из Москвы в Ташкент. Это приводит к тому, что средняя скорость на дороге составляет в государствах-участниках СНГ только 37,5 км/час, в то время как в ЕС скорость составляет 70 км/час. Среднее расстояние, которое водители проезжают в день на Северном маршруте составляет 490 км, на Центральном и Южном маршрутах – около 360 км и 250 км в день соответственно. Эту разницу можно объяснить лучшей инфраструктурой на Северном маршруте и лучшей ситуацией на пунктах пересечения границ.

3. Время ожидания на разных границах сильно отличаются друг от друга, но практически во всех случаях время ожидания превышает 3-4 часа. В некоторых экстремальных случаях водителей останавливали на границе более чем на 5 дней. В Главе 2 показаны минимальное, среднее и максимальное время ожидания на границах. Эти данные основаны на результатах мониторинга.

4. Для того, чтобы совершить рейс из Казахстана / Кыргызской Республики в Европу по любому из трех маршрутов требуется приблизительно одинаковое количество дней (от 12 до 17). Однако если пункт назначения находится в Европе, то предпочтительнее использовать Северный маршрут, так как в этом случае меньше пересечений границ. Если конечный пункт назначения расположен в Турции, Болгарии или Румынии, то водители предпочитают использовать Южный маршрут.

5. Структура расходов на трех маршрутах отличается незначительно. В целом примерно 75% расходов приходится на топливо, затем следуют расходы на пересечение границ и другие официальные выплаты. На Центральном маршруте статья официальных расходов самая высокая, так как сюда входит плата за паром на Черном и Каспийском морях. Расходы на пересечение границ самые высокие на Южном маршруте, где они могут достигать до 3000 долларов США на один рейс в одну сторону. В среднем расходы на пересечение границ на Северном маршруте составляют около 520 долларов США на один рейс, на Центральном маршруте – 370 долларов США и на Южном маршруте – 2000 долларов США на один рейс. На каждом из исследуемых маршрутов были проблемы из-за попытки получения наживы официальными лицами таможенных, пограничных и иных органов. В некоторых случаях неофициальные выплаты при пересечении границ достигали 95% всей суммы, уплаченной на границе, или 25% всех расходов на рейс.

10. Основные показатели

В ходе реализации Проекта IRU NELTI были получены конкретные данные, подтверждающие коммерческую эффективность перевозок между Азией и Европой, в т. ч. об уровне фрахта (в размере 4-5 тыс. долл. в одну сторону в зависимости от маршрутов), структуре этого фрахта, основных проблемах и т. д.

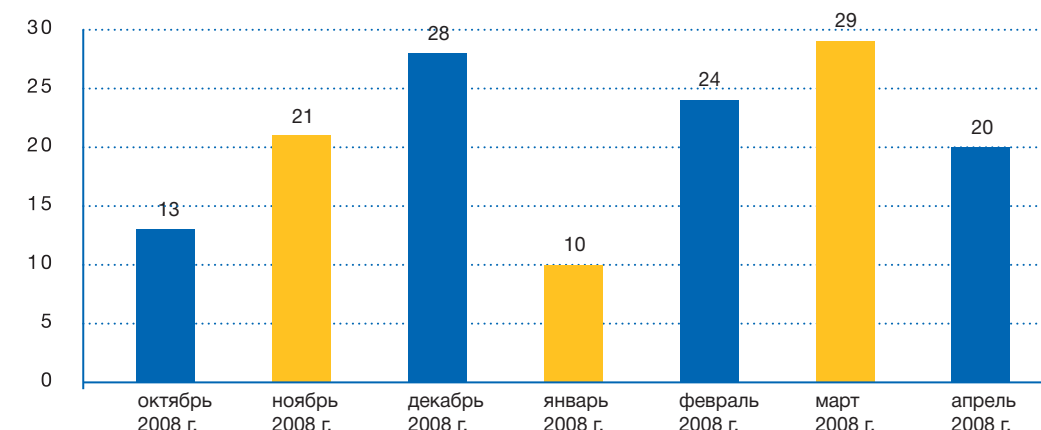


Рис. 4. Число полностью завершённых кругорейсов 3) по месяцам (по состоянию на апрель 2009 г.)

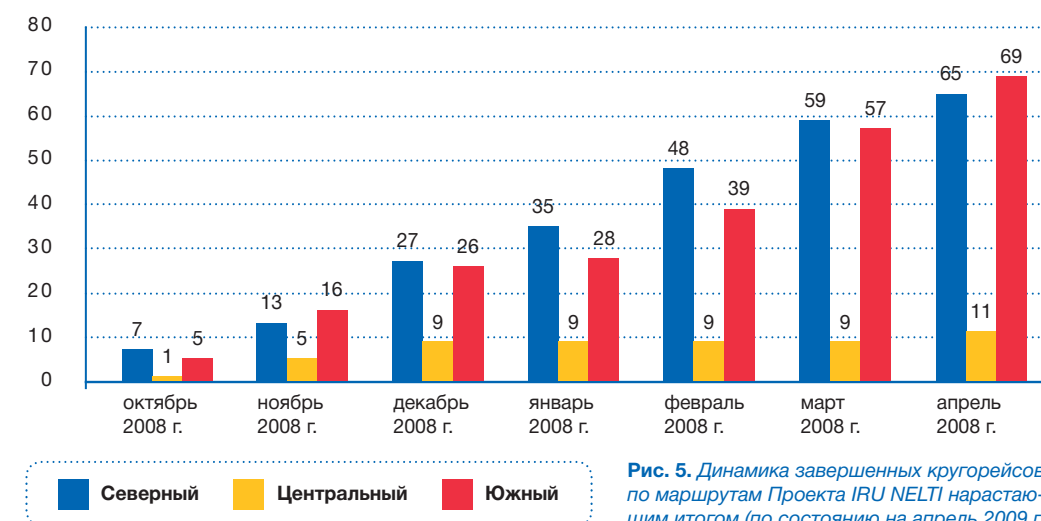


Рис. 5. Динамика завершённых кругорейсов по маршрутам Проекта IRU NELTI нарастающим итогом (по состоянию на апрель 2009 г.)

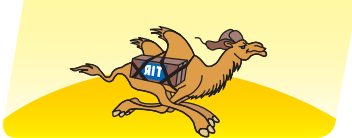
Перевозки осуществлялись непрерывно в течение полугода на общих основаниях, они носили полностью коммерческий характер. Никакие преференции в виде «зеленого коридора» или иных режимов наибольшего благоприятствования перевозчикам не предоставлялись.

Интенсивность перевозок по трем маршрутам различалась.

Более интенсивно перевозки осуществлялись по Северному и Южному маршрутам (рис. 4). На Южном маршруте интенсивность перевозок снижалась зимой в силу традиционных сезонных колебаний.

На развитие перевозок по Центральному маршруту повлияли проблемы доступа автоперевозчиков к морским паромным переправам на Каспийском море, работающим преимущественно в интересах железных дорог (рис. 5).

3) Здесь и далее под кругорейсом понимается поездка автомобиля из пункта отправления в пункт назначения и обратно, т. е. кругорейс включает две поездки на направлении Азия–Европа – прямую и обратную.



Общее количество автотранспортных средств, участвующих в проекте NELTI, составляло в среднем **20** единиц в месяц. В марте 2009 г. количество участвующих машин возросло до **45** за счет отправки компанией «Central Asia» 20 грузовиков по Южному маршруту, а также вхождения в состав участников проекта 2 новых компаний.

Общее расстояние, которое преодолели перевозчики, превысило **1,56 млн км.** Таким образом, среднее расстояние, которое преодолело одно транспортное средство за один среднестатистический кругорейс, составляет порядка **10,740 тыс. км (5370 км** в один конец). Общий объем перевезенных грузов превысил **4,2 тыс. тонн**, что соответствует средней загрузке одной автомашины в **14,4 тонн** в один конец (**28,8 тонн** за кругорейс).

Номенклатура перевозимых в рамках проекта грузов чрезвычайно широка – от продовольственных товаров (кондитерские изделия, каперсы, сахар, овощи, фрукты, сухофрукты и др.) и промышленных полуфабрикатов (шерсть, пряжа, резина, запасные части и др.) до медикаментов, оборудования, дипломатических и военных грузов, бытовой техники и электроники (рис. 6).

11. Затраты времени и средств

Наиболее характерными показателями барьеров, возникающих на пути международных автомобильных перевозок, являются удельный вес вынужденных простоев в общем времени перевозки грузов и удельный вес затрат, которые несут перевозчики в пути и на границах (официальные платежи и неофициальные поборы). Фактические данные по результатам осуществления Проекта IRU NELTI представлены в табл. 1 и на рис. 7-8.

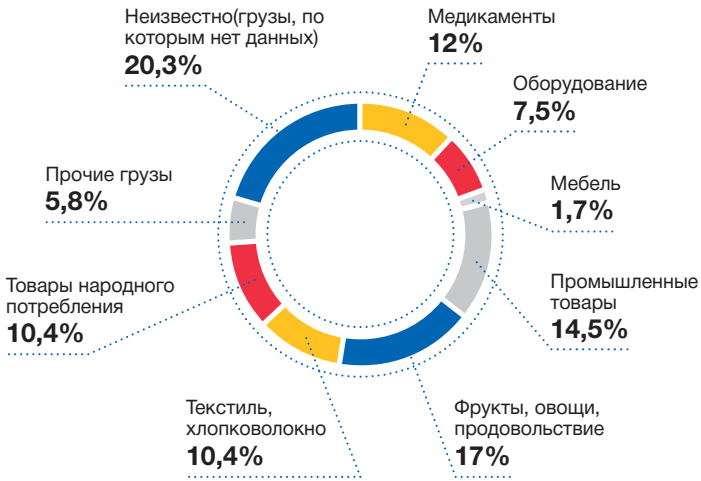


Рис. 6. Структура грузов, перевезенных между Азией и Европой в рамках Проекта IRU NELTI, по отдельным группам товарной номенклатуры

Отдельные показатели, характеризующие затраты времени и средств автотранспортных компаний, участвующих в осуществлении Проекта IRU NELTI

Таблица 7

Показатель	Фактическое значение *)
Общая сумма уплаченных официальных сборов и платежей, за исключением затрат на топливо, проживание и питание водителей, тыс. долл. США	167,2
Общая сумма уплаченных необоснованных поборов, взяток и вымогательств с водителей, тыс. долл. США	143,7
Время работы водителей автотранспортных средств, тыс. часов	60,5
Время в пути автотранспортных средств, дней	4167
Количество остановок в пути следования (более, чем на 15 мин.), раз	5917
Количество пересечений государственных границ раз	1084
Продолжительность простоев на маршруте, дней	1880

*) суммарно по всем маршрутам

Порядка 25 % от величины фрахта и свыше 39% от времени доставки грузов составляют «непроизводительные» затраты автомобильных перевозчиков. Снижение уровня этих двух показателей, характеризующих уровень барьеров на маршрутах, позволит сократить продолжительность транспортировки, снизить стоимость фрахта и повысить эффективность перевозок, что автоматически будет означать повышение конкурентоспособности автомобильного транспорта на направлении Азия – Европа.

В то же время указанные «непроизводительные» затраты времени и средств перевозчиков имеют различную природу и могут отличаться от страны к стране. Их анализу посвящена следующая глава Отчета.

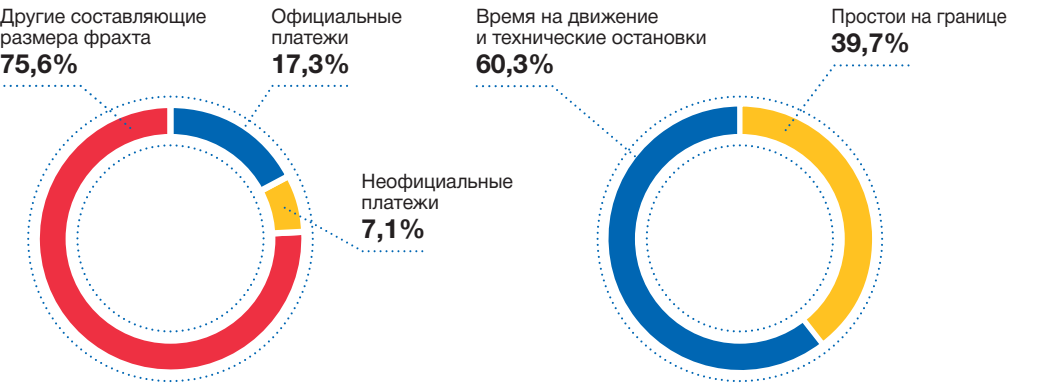


Рис. 7. Удельный вес официальных платежей и неофициальных поборов в средней величине фрахта одного транспортного средства, %

Рис. 8. Удельный вес простоев в общем времени движения автотранспортных средств по маршрутам Проекта IRU NELTI, %

РАЗДЕЛ 2

Анализ проблем в автомобильных перевозках между Азией и Европой

Проект IRU NELTI позволил идентифицировать ряд барьеров и серьезных проблем, препятствующих развитию перевозок по Великому шелковому пути. Часть этих проблем вызвана «врожденными пороками» действующей системы регулирования международных автомобильных сообщений в транзитных странах. Другие проблемы хоть и носят частный характер, например, в виде различных злоупотреблений, тем не менее являются очень болезненными для перевозчиков, ведут к увеличению стоимости перевозок и времени доставки грузов, а также к разнообразным ограничениям в доступе на рынок.

С учетом этого Проект IRU NELTI рассматривается как важнейший элемент последовательной политики IRU по облегчению международных автомобильных перевозок и ликвидации барьеров в сфере автомобильного транспорта. Он призван, с одной стороны, стать «лакмусовой бумажкой», которая на практике покажет самые «болевые точки» на каждом евро-азиатском автодорожном маршруте, с другой стороны – послужит механизмом по устранению этих «болевых точек» через реализацию «Дорожной карты» развития евро-азиатских автотранспортных связей.

Ниже рассмотрены 7 основных блоков проблем, сгруппированных по принципу «от общего к частному».

1. Двусторонние разрешительные системы

Правовую основу осуществления международных автомобильных перевозок грузов на маршрутах Азия – Европа в настоящее время составляют двусторонние межправительственные соглашения о международном автомобильном сообщении.

Они регламентируют порядок и условия осуществления международных перевозок, содержат положения о преференциальных режимах, создаваемых для перевозчиков на взаимной основе, и условиях трансграничного доступа на рынок, в т. ч. условиях осуществления транзитных перевозок.



На основе двусторонних соглашений национальные компетентные органы выдают своим перевозчикам определенное число («согласованный контингент») разрешений, дающих право на проезд по территории этих государств.

Транзитные государства Великого шелкового пути имеют в настоящее время более 140 заключенных двусторонних соглашений со странами Европы и Азии, из которых 75 регулируют перевозки между парами транзитных государств. Вступление в силу еще 3 соглашений ожидается в ближайшем будущем (табл. 1). Еще в 27 случаях двусторонние соглашения вообще не заключены, что делает либо невозможным осуществление прямых международных автомобильных перевозок, либо приводит к необходимости использования различных «серых» схем доставок.

Индикативный перечень заключенных между государствами Великого шелкового пути двусторонних межправительственных соглашений о международном автомобильном сообщении

Таблица 8

	Транзитные государства с Запада на Восток													
	UA	BY	RUS	TR	GE	AM	AZ	IR	TM	KZ	UZ	KS	TJ	PRC
MD	+	-	+	+	*	+	+	-	-	+	+	+	*	-
UA		+	+	+	+	-	+	+	+	+	+	+	-	-
BY			+	+	+	+	+	+	-	+	+	+	+	-
RUS				+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	-
TR					+	-	+	+	+	+	+	+	-	-
GE						+	+	+	+	+	+	+	-	-
AM							-	+	+	-	-	+	-	-
AZ								+	+	+	+	-	-	-
IR									+	+	+	+	-	-
TM										+	+	+	-	-
KZ												+	+	+
UZ												+	-	+
KS													+	+
TJ														+

Примечания:

- 1. Синим цветом обозначены действующие соглашения, желтым цветом – отсутствующие или недоступные соглашения
- 2. Обозначения государств:

AM – Республика Армения
AZ – Азербайджанская Республика
BY – Республика Беларусь
GE – Грузия

IR – Исламская Республика Иран
KS – Киргизская Республика
KZ – Республика Казахстан
MD – Республика Молдова
PL – Республика Польша
PRC – Китайская Народная Республика
RUS – Российская Федерация
TJ – Республика Таджикистан
TM – Туркменистан
TR – Турция
UA – Украина
UZ – Республика Узбекистан

3.* – Проект соглашения либо соглашение не вступило в силу

Необходимо отметить, что на начальном этапе формирования национальных рынков международных автомобильных перевозок в транзитных государствах эти соглашения сыграли свою положительную роль, создав правовые рамки для работы перевозчиков. Однако в условиях развития перевозок на длинные расстояния между Азией и Европой транзитом по территории многих государств двусторонняя система все больше демонстрирует свои недостатки, связанные с многочисленными ограничениями доступа на рынок, наличием «серых зон» регулирования, и, самое главное, с отсутствием механизма развития системы в условиях динамично меняющейся международной экономической конъюнктуры и происходящих интеграционных процессов.

Таким образом, с точки зрения дальнейшего развития автомобильных перевозок на большие расстояния между Азией и Европой существующая система двусторонних соглашений представляет собой «дырявое лоскутное одеяло», вступает в противоречие с принципами Национального режима и Режим наибольшего благоприятствования (РНБ) ВТО и сдерживает развитие перевозок по Великому шелковому пути на системном уровне. Главные проблемы заключаются в следующем:

1. Межправительственные двусторонние соглашения об автомобильном сообщении закладывают **различные правовые режимы осуществления перевозок грузов между парами отдельных стран**. Это касается как преференций в отношении налогов и сборов, так и характера действующих схем выдачи разрешений. Были проанализированы 9 из 75 двусторонних соглашений, заключенных на взаимной основе транзитными государствами Великого шелкового пути. Несмотря на маленький разброс времени заключения этих соглашений (1992-2000 гг.), все они характеризуются существенными различиями в предоставляемых преференциальных режимах (табл. 2).
2. Ряд соглашений (например, соглашения, заключенные с Китаем) указывает на маршруты и автомобильные пункты пропуска, через которые могут осуществляться перевозки, и запрещают въезд перевозчиков через автомобильные пункты пропуска с третьими странами. Это приводит к **ограничению выбора маршрутов доставки**.



Сравнительный анализ отдельных двусторонних межправительственных соглашений о международном автомобильном сообщении, заключенных между транзитными странами Великого шелкового пути

Таблица 9

Мера	BY-KZ	BY-KS	BY-RUS	BY-TJ	BY-UZ	KZ-KS	KZ-RUS	KS-RUS	KS-UZ
1. Безразрешительная система перевозок грузов в двустороннем сообщении	-	-	+	-	-	+	+	+	+
2. Безразрешительная система транзитных перевозок грузов	-	-	+	-	-	+	+	+	+
3. Безразрешительная система перевозок в третьи страны	-	-	-	-	-	-	-	-	н.о.
4. Освобождение от налогов и сборов за проезд, за исключением проезда по платным дорогам, мостам и тоннелям	+	-	+	-	+	+	+	+	+
5. Освобождение от налогов и таможенных платежей за временно ввезенные топливо, ГСМ, запчасти	+	+	+	+	-	+	+	+	+
6. Национальный режим создания и функционирования транспортных и транспортно-экспедиционных компаний	-	+	+	+	-	-	-	-	-
7. Учреждение представительств транспортных компаний	-	+	+	-	-	-	-	-	-

Примечания:

- + преференциальный режим
- +/- преференциальный режим с изъятиями
- преференциальный режим отсутствует
- н.о. – в рамках соглашения режим не определен

*) двусторонние соглашения о международном автомобильном сообщении обозначены:

BY – KZ – Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан от 16/09/1992

BY – KS – Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Киргизской Республики от 26/06/1995

BY – RUS – Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Российской Федерации от 20/07/1992

BY – TJ – Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Таджикистан от 05/04/2000

BY – UZ – Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Узбекистан от 22/12/1994

KZ – KS – Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Киргизской Республики от 26/10/1993

KZ – RUS – Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Российской Федерации от 23/03/1992

KS – RUS – Соглашение между Правительством Киргизской Республики и Правительством Российской Федерации от 10/02/1992

KS – UZ – Соглашение между Правительством Киргизской Республики и Правительством Республики Узбекистан от 04/09/1996

3. Необходимость согласовывать контингент выдаваемых разрешений ведет к необходимости проводить многочисленные раунды переговоров, нехватка разрешений приводит к значительным простоям перевозчиков перед отправкой в рейс и на границе. Распределение разрешений зачастую сопряжено с коррупцией и дискриминацией отдельных перевозчиков. **Квотирование перевозок**, т. е. взаимно ограничиваемое по согласованию сторон количество выдаваемых разрешений, **является торговым барьером в чистом виде и подлежит последовательному устранению** в соответствии с требованиями Всемирной торговой организации.

4. Двусторонние соглашения **препятствуют реализации принципа «свободы транзита»** (вследствие процедур выдачи транзитных разрешений, ограничения их количества и т. д.). Тем самым подрывается транзитный потенциал как самих государств, заключивших такие соглашения, так и всего Великого шелкового пути в целом. Выдача разрешений на осуществление транзитных перевозок по территории государств-участников СНГ и их квотирование противоречат положениям статьи V Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ) «Свобода транзита» – базовой нормы ВТО1).

5. Серьезным барьером при доступе на рынок является также ограничение (через квотирование или запрет) перевозок в «третьи страны». Распределение или продажа разрешений на «третьи страны» часто осуществляется с нарушением принципа недискриминации и сопровождается коррупцией.

6. Процедуры согласования и выдачи разрешений зачастую сопряжены с бюрократическим произволом и злоупотреблениями.

Решение указанных проблем могло бы быть найдено через принятие многосторонних региональных соглашений о международном автомобильном сообщении, которые создавали бы гармонизированные условия перевозок по Великому шелковому пути. Необходима также модернизация действующих соглашений для приведения их в соответствие с современными реалиями и снятия ограничений, препятствующих массовым перевозкам на направлении Азия – Европа, в т. ч. при транзитном сообщении.

2. Таможенное регулирование

Таможенные процедуры являются неизменным спутником международных автомобильных перевозок, осуществляемых через государственные границы. Как показала реализация Проекта IRU NELTI, с прохождением таможенных процедур связаны наибольшие совокупные задержки транспортных средств, осуществляющих доставку грузов по маршруту Азия – Европа:

1) Несмотря на действие обновленной в 1999 году Киотской таможенной конвенции, а также Международной Конвенции 1982 года о согласовании условий проведения контроля грузов на границах и, особенно, ее Приложения 8, таможенное регулирование в транзитных странах на практике продолжает отличаться в части предъявляемых требований и процедур.

1) Следующие государства, расположенные вдоль Великого шелкового пути являются по состоянию на май 2009 года членами ВТО: Республика Армения, Китайская Народная Республика, Грузия, Кыргызская Республика, Республика Молдова, Монголия, Турция, Украина. Страны, которые находятся на различных стадиях присоединения к ВТО: Азербайджанская Республика, Афганистан, Республика Беларусь, Исламская Республика Иран, Республика Казахстан, Российская Федерация, Республика Таджикистан, Республика Узбекистан



2) Отсутствуют интегрированные информационные системы, позволяющие заблаговременно доводить информацию о грузах и транспортных средствах на всем пути следования. Таможенные органы транзитных стран используют информационные системы, которые отличаются друг от друга и в ряде случаев устарели.

3) В некоторых транзитных государствах таможенные посты плохо оборудованы, используется устаревшее программное обеспечение, что приводит к задержкам и большим очередям из автотранспортных средств.

4) Отсутствие координации между таможенными органами сопредельных государств, слабое распространение в транзитных странах практики проведения совместного таможенного досмотра, синхронизации времени работы сопредельных таможенных постов и технологии «единого окна».

5) Ограничения по объему ввозимого топлива в бензобаках автотранспортных средств. В зависимости от норм, зафиксированных в двусторонних межправительственных соглашениях о международном автомобильном сообщении, в некоторых транзитных странах ограничивается ввоз топлива в бензобаках грузовиков. Размеры ограничений колеблются от 200 до 1000 литров (стандартный бензобак допускает 1000 литров дизельного топлива).

6) Несвоевременное доведение изменений, происходящих в сфере таможенного регулирования, до всех участников рынка международных перевозок (см. врезку 1) в нарушение упомянутых в пункте 1 положений международных соглашений и конвенций.

Введение обязательного конвоирования транспортных средств, перевозящих табак-сырец транзитом по территории Республики Беларусь

Табак-сырец является одним из товаров, которые перевозятся из Азии в Европу. В рамках Проекта IRU NELTI такие перевозки осуществлялись российской компанией из Узбекистана в Германию через территорию Республики Беларусь. До ноября 2008 г. не требовалось таможенного сопровождения (конвоя) этого груза по территории Республики Беларусь.

Обязательный конвой этого груза был введен с 1 декабря 2008 г. Декретом Республики Беларусь без предварительного уведомления участников транспортного рынка. Один из автопоездов NELTI въехал на территорию Республики Беларусь за день до введения Декрета, не имея информации о введении нового регулирования. При выезде с территории Республики Беларусь груз был арестован, а на компанию наложен штраф.

Благодаря усилиям IRU, ассоциации ВАМАР и Координационного центра NELTI на территории Республики Беларусь был инициирован процесс пересмотра этого дела в судебном порядке. Суд постановил возвратить груз перевозчику. Несмотря на справедливое решение белорусского суда, груз был отчужден у компании на несколько месяцев со всеми вытекающими финансовыми последствиями для перевозчика и грузовладельца.

3. Визовые процедуры

Перевозки в рамках Проекта IRU NELTI показали, что визовые процедуры оказывают серьезное негативное влияние на перевозки грузов в направлении Азия – Европа (см. врезку 2):

1) Учитывая пересечение границ нескольких государств, водители в ряде случаев (особенно на Южном и Центральном маршрутах NELTI) должны получать несколько виз транзитных государств.

2) В некоторых государствах визы водителям выдаются не на границах, а в консульских отделах посольств, что приводит к временному изъятию паспортов у водителей (а это потеря потенциального рабочего времени). Кроме того, вероятны задержки в пути следования, если визу нужно получать уже на маршруте в другом транзитном государстве (с этим, например, сталкиваются киргизские, таджикские, турецкие перевозчики на маршрутах, проходящих через Туркменистан).

3) Процедуры выдачи виз очень часто носят дискриминационный характер – при прочих равных условиях водители из одних стран могут получить визу быстрее и с меньшим перечнем формальностей, чем водители из других стран.

4) Визовые процедуры в транзитных странах Великого шелкового пути не гармонизированы (по перечню необходимых документов, стоимости, срокам оформления).

5) От водителей, осуществляющих международные автомобильные перевозки, в ряде случаев требуют больший перечень документов по сравнению с обычными туристами (например: лицензию компании, водительские удостоверения, информацию о транспортном средстве и др.).

6) Долгосрочные визы, действительные для многократного въезда, в некоторых транзитных странах не оформляются.

7) Длительные сроки оформления виз и высокие консульские сборы (например, въездная виза в Исламскую республику Иран оформляется до 2 недель, транзитная виза выдается максимум на 10 дней).

Ситуация с въездными визами в Туркменистан

Автопоезда нескольких автотранспортных компаний из Киргизской Республики, перевозящих грузы по Южному маршруту NELTI в Турцию, длительное время (более 3 недель) простаивали в г. Ташкенте в ожидании получения виз на въезд в Туркменистан. Визы не выдавал консульский отдел Посольства Туркменистана в Ташкенте без объяснения причин.

Как свидетельствуют узбекские перевозчики, участвовавшие в доставке грузов по Центральному маршруту NELTI, туркменская виза выдается на 3 дня. В случае если выезд с территории Туркменистана задерживается по каким-либо причинам, например из-за длительного ожидания парома в порту Туркменбаши, водители с просроченной визой депортируются из страны с последующим запретом на въезд в течение длительного времени.

Вклад безвизового режима в функционирование Великого шелкового пути

Безвизовый режим является существенным положительным фактором для развития перевозок по Великому шелковому пути. Ряд транзитных стран имеет соглашения о безвизовом режиме.

В частности, въезд на территорию Узбекистана является безвизовым для перевозчиков Азербайджана, Армении, Республики Беларусь, Грузии, Казахстана, Молдовы, России, Украины, а также Киргизской Республики (на срок до 60 дней).

Кроме того, Турция отменила визы для граждан Узбекистана, въезжающих на срок менее 30 дней.



4. Время ожидания на границах

Как показывает многолетний опыт функционирования международного автомобильного транспорта, чем проще процедуры пересечения границ и меньше простои, тем эффективнее международная автомобильная доставка товаров и ниже ее стоимость.

В ходе научных исследований и расчетов было установлено, что 1 доллар США, потерянный перевозчиками от барьеров, в т.ч. при прохождении границ, приводит к упущенным возможностям для бизнеса, эквивалентным 2 долларам США^{*)}

Опыт осуществления Проекта NELTI показал, что процедуры пересечения границ являются одним из главных сдерживающих факторов развития автомобильных перевозок на дальние расстояния между Азией и Европой. Они оказывают крайне негативное влияние на сроки доставки и стоимость фрахта автотранспортных средств.

Анализ перевозок в рамках Проекта IRU NELTI позволяет сделать следующие выводы:

1) Простои на границах занимают до трети от общего времени в пути на маршрутах из Азии в Европу. Это равнозначно снижению коммерческой скорости движения автомобилей на треть (поскольку простои на границах происходят в дневное рабочее время). Это также равнозначно соответствующему снижению эффективности работы автоперевозчиков, что находит свое выражение в величине стоимости фрахта.

2) Финансовые затраты перевозчиков на пересечение границ очень велики и в среднем составляют около 25 % от стоимости фрахта. В ряде случаев, главным образом из-за больших поборов, они очень велики и достигают до 40 % от стоимости фрахта. На некоторых наиболее проблемных границах официальные платежи составляют лишь 5% от тех сумм, которые перевозчики платят официальным лицам за право пересечь границу.

3) Пересечение границ в большинстве транзитных стран является двойным и включает процедуры в пункте пропуска государства выезда и аналогичные процедуры в пункте пропуска государства въезда (характерный пример сопредельные пункты пропуска Красный Яр и Котляевка на российско-казахской границе). Слабое использование практики совместного контроля, а также низкий уровень взаимодействия таможенных, пограничных и иных органов сопредельных государств являются одним из основных факторов увеличения времени простоя и финансовых затрат перевозчиков.

4) Значительная географическая дифференциация времени простоя на границах и финансовых затрат перевозчиков. Пересечение границ транзитных стран с ЕС менее обременительно по сравнению с пересечением границ транзитных государств в Центральной Азии и Каспийском регионе (табл. 3, 4).

5) Наличие «легких» и «трудных» пунктов пересечения границ на границе одних и тех же государств. Это свидетельствует о значительном влиянии

человеческого фактора, а также недостаточных усилий национальных правительств по содействию международным перевозкам и устранению недостатков и злоупотреблений (см. врезку 4).

6) Затраты времени и средств на проезд порожних автомобилей меньше, чем автомобилей с грузом, но при этом также весьма существенны. Целый ряд порожних рейсов в рамках Проекта IRU NELTI был сопряжен с простоями на границах, а также затратами перевозчиков. В этом случае поездки, которые не генерировали дохода, приводили к дополнительным затратам, что плохо отражается на финансовых результатах деятельности автоперевозчиков.

7) В большинстве транзитных государств не используются методики мониторинга времени простоя на границах. Имели место разовые случаи мониторинга в рамках отдельных международных проектов и программ, в частности TRACECA, CAREC и др. Однако непрерывный и в режиме реального времени мониторинг пока не внедрен. Это затрудняет идентификацию наиболее проблемных пограничных пунктов и видов пограничных процедур и препятствует устранению барьеров на границах.

8) Не используемый потенциал по снижению времени и стоимости пересечения границ. Приятным исключением на общем негативном фоне является опыт Республики Узбекистан. В период реализации Проекта IRU NELTI благодаря договоренностям руководства IRU и правительства Республики Узбекистан были отменены сборы (около 300 долл. США) с киргизских перевозчиков.

«Легкие» и «трудные» границы на маршруте Азия – Европа

По данным перевозчиков, участвовавших в Проекте NELTI, низкие затраты времени и финансовых средств характерны для следующих границ («легкие» границы):

Российская Федерация – Республика Беларусь (большинство видов контроля отменено)

Республика Молдова – Украина

Украина – Польша

Грузия – Турецкая Республика

Польша – Республика Беларусь

Наибольшее время ожидания и затраты перевозчиков характерны для следующих границ («трудные» границы):

Туркменистан – Азербайджанская Республика

Российская Федерация – Республика Казахстан

Республика Казахстан – Киргизская Республика

Исламская Республика Иран – Турция

Киргизская Республика – Узбекистан

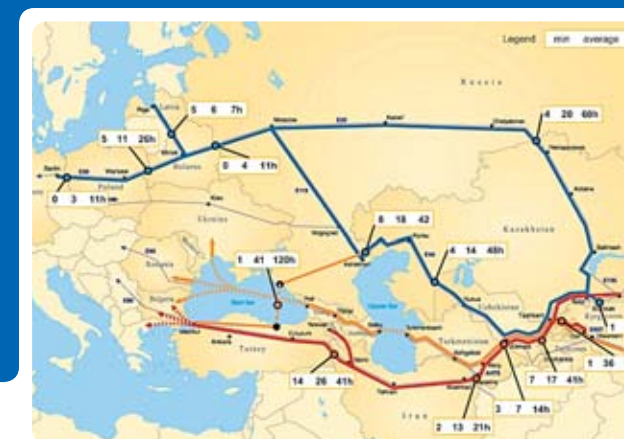


Рис. 8. Время ожидания на границах по маршрутам Проекта NELTI

^{*)} The Hague study on the IRU's bookshop



Матрица средних финансовых затрат на пересечение границы ^{*)}, приходящихся на одно автотранспортное средство, долларов США ^{***)} ^{****)}

Таблица 10

В: из:	PL	BY	UA	MD	RUS	KZ	UZ	KS	PRC	TM	IR	TR	AZ	AM	GE	TJ
PL		0-50	0-50		...****)											
BY	25-35		0		0											
UA	0-50	0		0	0-100						0-100**)				0-100**)	
MD			0													
RUS	...****)	0	0-50			100-1100			...****)	...****) **)	...****) **)	50-370	...****)		...****)	
KZ					100-1100		150-600	150	Нет данных	140-500			...****)			
UZ						150-600		50-600		100-300					Нет данных	
KS						150-600	200-400		Нет данных						Нет данных	
PRC					...****)	Нет данных		Нет данных							...****)	
TM					...****) **)	150-380	100-700				150-780		100-300**)			
IR					...****) **)				100-620		120-590	Нет данных	Нет данных			
TR			0-100**)		150-250					200-1100		Нет данных	...****)	Нет данных	Нет данных	
AZ					...****) **)	...****) **)				100-150**)	Нет данных	Нет данных	Нет данных	Нет данных	Нет данных	
AM									Нет данных	...****)	Нет данных	Нет данных	Нет данных	Нет данных	Нет данных	
GE			0-100**)		...****)						Нет данных	Нет данных	Нет данных	Нет данных		
TJ							Нет данных	Нет данных	...****)							

Примечания:

- ^{*)} на прохождение всех видов контроля на пограничных пунктах, расположенных по обе стороны границы каждой пары рассматриваемых государств
- ^{**)} морская граница с учетом паромных переправ на Черном и Каспийском морях
- ^{***)} интервальное значение затрат указывает на то, что затраты варьировались у большинства перевозчиков при прохождении соответствующей границы в указанном диапазоне (различия могли быть вызваны страной происхождения груза и транспортного средства, особенностями конкретных пограничных пунктов, временем года и др.)
- ^{****)} перевозки через границы соответствующих государств в рамках Проекта IRU NELTI не осуществлялись
- ^{*****)} обозначения стран приведены в табл. 8 в пункте а) настоящей Главы

Матрица сводного времени ожидания автотранспортных средств при пересечении границы ^{*)}, приходящегося на одно автотранспортное средство, в часах ^{***)} ^{****)}

Таблица 11

В: из:	PL	BY	UA	MD	RUS	KZ	UZ	KS	PRC	TM	IR	TR	AZ	AM	GE	TJ
PL		2-8	2-20		...****)											
BY	2-16		0		0											
UA	1-6	0-2		0-1	2-20							1-8**)			2-16**)	
MD			0													
RUS	...****)	0	0-3			24-48			...****) **)	...****) **)	...****) **)	2-16	...****)		...****)	
KZ					16-24		2-8	4-20	Нет данных	2-9			...****) **)			
UZ						2-8		10-72		2-12						Нет данных
KS						4-20	10-72		Нет данных							Нет данных
PRC					...****) **)	Нет данных		Нет данных								...****)
TM					...****) **)	2-9	2-12				2-8		24-144**)			
IR					...****) **)					2-7		2-6	Нет данных	Нет данных		
TR			1-7**)		2-12						200-1100		Нет данных	...****)	Нет данных	
AZ					...****) **)	...****) **)				24-120**)	Нет данных	Нет данных	Нет данных	Нет данных	Нет данных	
AM											Нет данных	...****)	Нет данных	Нет данных	Нет данных	
GE			2-16**)		...****)							Нет данных	Нет данных	Нет данных		
TJ							Нет данных	Нет данных	...****)							

Примечания:

- ^{*)} на прохождение всех видов контроля на пограничных пунктах, расположенных по обе стороны границы каждой пары рассматриваемых государств
- ^{**)} морская граница с учетом паромных переправ на Черном и Каспийском морях
- ^{***)} интервальное значение времени ожидания указывает на то, что оно варьировалось у большинства перевозчиков при прохождении соответствующей границы в указанном диапазоне (различия могли быть вызваны страной происхождения груза и транспортного средства, особенностями конкретных пограничных пунктов, временем года и др.)
- ^{****)} перевозки через границы соответствующих государств в рамках Проекта IRU NELTI не осуществлялись
- ^{*****)} обозначения стран приведены в табл. 8 в пункте а) настоящей Главы



5. Транспортный контроль и безопасность дорожного движения

Транспортный контроль включает в себя:

Транспортные инспекции (transport inspection), подчиняющиеся министерствам транспорта и коммуникаций государств транзита. Транспортная инспекция осуществляет контроль за использованием разрешений и специальных разрешений на негабаритные, тяжеловесные и опасные грузы, весовой контроль (weight control) и др. (в этой связи очень важным является введение Международного весового сертификата, предусмотренного Приложением 8 к Международной конвенции 1982 года о гармонизации процедур контроля грузов на границах).

Контроль за безопасностью дорожного движения, который осуществляется дорожной полицией (подразделением органов внутренних дел) транзитных стран. Объектами контроля выступают скоростной режим, выполнение правил дорожного движения, парковки, использование знаков и сигналов на транспортном средстве и др.

Как показал опыт реализации Проекта IRU NELTI, перевозки на направлении Азия – Европа осуществлялись без нарушений действующих разрешительных систем и в большинстве случаев с соблюдением весовых и габаритных норм. Подтверждена **высокая безопасность перевозок** между Азией и Европой. В ходе осуществления Проекта NELTI за полгода не произошло ни одного дорожно-транспортного происшествия с участием автопоездов NELTI.

Вместе с тем обобщение результатов опроса водителей и представителей компаний, участвовавших в Проекте IRU NELTI, позволило выявить следующие ключевые проблемы:

- 1) отсутствие гармонизации в системах весового контроля в транзитных странах, фрагментарное действие весового сертификата СНГ (полный путь транспортных средств весовым сертификатом не покрывается, в частности на Южном маршруте NELTI);
- 2) негармонизированные сборы за превышение веса и габаритов;
- 3) взимание сборов за въезд на территорию населенных пунктов, экологических сборов, местных сборов в некоторых транзитных странах;
- 4) вымогательства со стороны представителей органов, осуществляющих транспортных контроль и контроль безопасности дорожного движения, за фактически несовершенные действия.

6. Автодорожная и вспомогательная инфраструктуры

Проект IRU NELTI позволил сделать вывод о том, что инфраструктура автомобильных дорог на основных направлениях, связывающих Азию и Европу, отвечает требованиям международного грузового движения и не является сдерживающим фактором в развитии автомобильных перевозок по Великому шелковому пути. Все важнейшие автомагистрали (за исключением одного участка магистрали Е-40) удовлетворяют требованиям и нормам Европейского соглашения 1975 года о важнейших между-

народных магистралях (European Agreement on Main International Traffic Arteries, 1975) и Межправительственного соглашения 2004 года об Азиатских шоссейных дорогах (Intergovernmental Agreement on the Asian Highway Network, 2004).

Среди основных проблем инфраструктурного характера наибольшее значение имеют:

- 1) отсутствие современных логистических центров вдоль маршрутов Великого шелкового пути, особенно в регионе Центральной Азии и на границе с Китаем (где перегрузка грузов из китайских транспортных средств в транспортные средства других государств является обязательным условием);
- 2) недостаточное развитие инфраструктуры вспомогательного автомобильного сервиса, в т. ч. современных и безопасных автомобильных стоянок, мест отдыха водителей и др.;
- 3) необходимость доведения участка Атырау (Республика Казахстан) – Ургенч (Республика Узбекистан) автомобильной дороги Е-40 до полного соответствия требованиям Европейского соглашения 1975 года о важнейших международных магистралях и обеспечения ее круглогодичного функционирования.

7. Развитие интермодальных перевозок

Одной из основных проблем Центрального маршрута NELTI стало использование автомобильно-морских паромных переправ на Каспийском и Черном морях.

Ситуация с паромами на Черном море в настоящее время является стабильной. Суда-паромы украинской компании «UkrFerry» связывают Грузию с Турцией и Украиной, а также с другими черноморскими странами. Расписание движения паромов соблюдается. Этими паромными переправами неоднократно пользовалась турецкая автотранспортная компания «Karadeniz», участвовавшая в Проекте IRU NELTI.

В то же время ситуация на Каспийском море является значительно более сложной. Паромные перевозки автопоездов, следующих в направлении Азия – Европа, сдерживаются отсутствием информации о расписании, а также ориентацией паромов на перевозку железнодорожных вагонов (железнодорожным вагонам оказывается режим наибольшего благоприятствования). Маленькая квота мест для грузовых автомобилей на пароме приводит к формированию очередей и длительным простоям в портах, что усугубляется коротким сроком действия туркменских транзитных виз для водителей.

С целью решения указанной проблемы IRU провел несколько раундов переговоров с руководством Азербайджанского Государственного Каспийского морского пароходства («КАСПАР») – монопольного оператора услуг паромной перевозки на Каспийском море. Были достигнуты договоренности об упорядочении перевозок грузов по Центральному маршруту с использованием автомобильно-морских паромных переправ, а также о размещении на интернет-сайте NELTI информации о расписании курсирования паромов между портами Баку, Актау и Туркменбаши.



Вместе с тем в случае серьезного увеличения потока машин по Центральному маршруту NELTI проблема паромных переправ Баку Туркменбаши и Баку – Актау вновь станет очень острой из-за их невысокой провозной способности. Учитывая это обстоятельство, в ближайшем будущем развитию интермодальных автомобильно-морских паромных сообщений на Каспийском море должно быть уделено особо пристальное внимание, возможно, следует реализовать самостоятельный проект в рамках одной из организаций региональной интеграции.

8. Вымогательства и другие виды незаконных действий официальных представителей

С момента старта Проекта IRU NELTI перевозчики столкнулись с многочисленными случаями вымогательства при пересечении государственных границ, а также в пути следования. Основным источником вымогательства, как показал Проект IRU NELTI, являются предвзятость или открытая коррупция таможенных и иных органов при прохождении через автомобильные пункты пропуска.

1) Основные виды предлогов для вымогательства у водителей:

длительное ожидание прохождения всех процедур на границе (деньги вымогаются для ускорения процедур по оформлению документов);

угрозы «пристрастного» поиска наркотических веществ, включая сверление кузовов автомобилей, что представляется особо опасным для рефрижераторов (деньги вымогаются для снятия подобных подозрений);

необоснованные претензии к грузам и сопроводительным документам и угрозы их пристрастной проверки (деньги вымогаются для снятия претензий и недопущения ущерба перевозимым грузам, таким как фрукты или живые животные).

1) Нередкими являются прецеденты сговора представителей государственных органов, обеспечивающих таможенный, пограничный, санитарный, фитосанитарный, ветеринарный и иные виды контроля.

2) На ряде пограничных постов размер взяток, которые необходимо платить для того, чтобы безболезненно и быстро проезжать через границу, заранее «негласно» объявлены.

3) Уровень коррупции значительно отличается в разных странах и в целом возрастает при движении с Запада на Восток (на границах Грузии, Польши, Республики Беларусь коррупция отсутствует, на границах России и Казахстана размеры поборов и вымогательств иногда в 20 раз превышают официально установленные платежи).

Среди весьма характерных инцидентов (за время осуществления Проекта NELTI он происходил трижды с различными компаниями) могут быть названы случаи задержания российскими таможенными органами автопоездов нескольких компаний-участниц Проекта IRU NELTI под предлогом поиска наркотических веществ. При этом наркотики **ни разу обнаружены не были**, а расходы по перегрузкам товаров и длительным задержкам целиком возлагались на плечи перевозчиков при отсутствии какой бы то ни было ответственности со стороны таможенных органов.

Пример незаконных поборов на отдельных автомобильных пунктах пропуска

Размеры требуемых платежей на границе между Республикой Казахстан и Республикой Узбекистан (пункт выезда из Казахстана – Баянжол – Б.Кондыбаева, пункт въезда в Узбекистан – Яллама):

1. 50 евро – транспортный контроль
2. 100 евро – санитарный контроль
3. 100 евро – ветеринарный контроль
4. 250 евро – фитосанитарный контроль
5. 20 евро – таможенный контроль
6. 10000 тенге (65 евро) – паспортный контроль
7. 10000 тенге (65 евро) – иммиграционная карта
8. 10000 тенге (65 евро) – рентген
9. 10000 тенге (65 евро) – открытие шлагбаума при въезде в пограничный пункт
10. 10000 тенге (65 евро) – открытие шлагбаума при выезде из пограничного пункта
11. 10000 тенге (65 евро) – проверка кабины ...»

РАЗДЕЛ 3

Государственно-частное партнерство – движущая сила развития международных автомобильных перевозок между Азией и Европой



Очевидно, что развитие евро-азиатских автомобильных перевозок создаст много выгод для всех государств Европы и Азии, включая транзитные страны, поскольку содействует увеличению объемов международной торговли, расширению ее географии, росту занятости населения, а также получению целого ряда мультипликативных эффектов. В связи с этим анализ реализации Проекта IRU NELTI, а также выявленных проблем позволил определить меры, которые необходимо предпринять для развития автомобильных перевозок грузов на дальние расстояния между Азией и Европой.

Поскольку было установлено, что инфраструктура автомобильных дорог не является сдерживающим фактором в развитии перевозок между Азией и Европой, большая часть предлагаемых мер относится к сфере государственного регулирования и построения эффективных схем взаимодействия государства и бизнеса.

Ниже приводится перечень действий, которые должны быть предприняты на многостороннем, двустороннем и национальном уровнях для содействия развитию международных автомобильных перевозок между Азией и Европой. Поскольку принятие основополагающих решений относится к компетенции правительств государств Великого шелкового пути, предлагаемые меры открываются разделом «Меры государственной транспортной политики». Затем приводятся меры, которые должны быть предприняты бизнесом. В заключение рассматриваются шаги многостороннего характера, которые позволили бы вовлечь Китай, как крупнейшую торговую державу, в систему международных автомобильных перевозок по Великому шелковому пути.



1. Меры государственной транспортной политики

Совершенствование разрешительных систем осуществления международных автомобильных перевозок

Совершенствование разрешительных систем, на основе которых осуществляются все перевозки грузов между государствами Великого шелкового пути, относится к числу первоочередных мер системного характера. Как было установлено в предыдущем разделе отчета, большинство этих соглашений не унифицировано, не отражает потребностей в развитии евро-азиатских перевозок, содержит правовые пробелы или создает ограничения для рынка (через систему квот). Некоторые государства вообще не имеют соглашений о международном автомобильном сообщении (например, Таджикистан, Узбекистан, Киргизская Республика, Азербайджанская Республика и др.). С учетом этого представляется необходимым:

- 1) Провести всесторонний анализ всех двусторонних соглашений о международном автомобильном сообщении, действующих в государствах, по которым проходят маршруты Великого шелкового пути. Меры, которые ограничивают развитие международных перевозок, должны быть идентифицированы с целью их последующего устранения через внесение поправок или заключение новых соглашений.
- 2) Внести во все двусторонние соглашения поправки, направленные на обеспечение свободы транзита. Необходимо отменить разрешения на транзитные перевозки и тем более их количественное ограничение (квоты), а также взимание платы за их выдачу. Транзит должен стать свободным, как того требует Статья V Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ).
- 3) Постепенно, но последовательно устранить квотирование при выдаче двусторонних разрешений на международные автомобильные перевозки. Разрешения на перевозки должны выдаваться автотранспортным компаниям по мере их потребностей и не должны сдерживать торговлю.
- 4) Инициировать заключение двусторонних соглашений или завершить процедуры их согласования между государствами, автомобильные перевозки между которыми сейчас никак не регулируются. Тем самым должен быть ликвидирован правовой вакуум, который является одним из самых больших источников барьеров и произвола на границах.
- 5) Содействовать переходу от двусторонних к многосторонним межправительственным соглашениям о международном автомобильном сообщении, которые позволят гармонизировать режимы перевозок, а также либерализовать взаимный доступ на рынок. Одним из важнейших шагов в этом направлении станет заключение Межправительственного соглашения ШОС о содействии развитию международных автомобильных сообщений (будет распространяться на 6 государств – Казахстан, Китай, Киргизскую Республику, Россию, Таджикистан, Узбекистан).
- 6) Содействовать постепенному внедрению многосторонних разрешительных систем перевозок в государствах Великого шелкового пути, которые будут дополнять двусторонние разрешительные системы или заменять их.

Первым шагом, который должен быть сделан в ближайшее время, является внедрение системы многосторонних разрешений в регионе ЧЭС. Очевидно, что наиболее ощутимый эффект будет получен, когда такие многосторонние разрешения станут действовать на всем Великом шелковом пути, путем интеграции многосторонней системы ЧЭС с возможными будущими системами многосторонних квот ШОС и ЭКО.

Расширение участия в многосторонней системе соглашений и конвенций ООН

Присоединение транзитных государств Великого шелкового пути к международным конвенциям и соглашениям ООН в области транспорта обусловлено необходимостью интеграции их транспортно-дорожных комплексов в международную транспортную систему и внедрения международных норм и стандартов в области техники, технологий, процедур пересечения границ, безопасности, снижения затрат перевозчиков и уменьшения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду. Как показал анализ, транзитные государства имеют очень разный уровень участия в системе международных соглашений и конвенций ООН. В частности, Республика Беларусь, Российская Федерация и Украина присоединились примерно к 20 соглашениям и конвенциям ООН. Афганистан, Исламская Республика Иран, Киргизская Республика, Монголия, Республика Таджикистан и Туркменистан присоединились менее чем к 10 соглашениям и конвенциям ООН, касающимся автомобильного транспорта. Число конвенций и соглашений, к которым присоединились остальные транзитные государства, варьируется от 10 до 20. В настоящее время лишь 2 основополагающие конвенции действуют на всем пространстве от границ Китая до Европы – Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) и Таможенная конвенция 1975 г. о международной перевозке грузов с применением книжки МДП.

Вместе с тем некоторые транзитные страны пока не присоединились ко многим соглашениям и конвенциям, которые имеют чрезвычайно важное значение при осуществлении международных автомобильных перевозок на дальние расстояния и при пересечении границ в ходе таких перевозок. В первую очередь это относится к Международной конвенции 1982 года о согласовании условий проведения контроля грузов на границах. С учетом этого представляется необходимым:

- 1) Всем транзитным государствам ускорить процесс присоединения к соглашениям и конвенциям ООН в области транспорта, ратификации подписанных соглашений и приведения национальных законодательств в соответствие с закрепленными в них нормами и требованиями.
- 2) Отдельным транзитным государствам необходимо в первоочередном порядке присоединиться к Международной конвенции 1982 года о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, Конвенции 1968 года о дорожном движении, Конвенции 1968 года о дорожных знаках и сигналах, Межправительственному соглашению 2004 года о сети Азиатских шоссейных дорог.
- 3) Всем государствам, которые уже являются сторонами Международной конвенции 1982 года о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, необходимо в кратчайшие сроки привести национальные законодательства в соответствие



с положениями нового Приложения 8 к данной конвенции, вступившего в силу в мае 2008 года, что должно содействовать сокращению времени простоя автотранспортных средств на границах и уменьшению расходов автоперевозчиков.

4) Всем транзитным государствам, входящим в состав Содружества Независимых Государств (СНГ), необходимо завершить процедуры по введению Единого сертификата взвешивания транспортных средств, предусмотренного соответствующим Международным соглашением СНГ, на всем пространстве Содружества.

Расширение сотрудничества транзитных государств с международными организациями и структурами региональной экономической интеграции

Транзитные государства должны активизировать свое участие в международных проектах и программах, направленных на развитие евро-азиатских транспортных связей. Также следует уделить особое внимание последовательной реализации целей и задач, связанных с реализацией транзитного потенциала и наращиванием международных автомобильных перевозок и поставленных в рамках процессов региональной экономической интеграции. Сами международные организации должны более активно сотрудничать и координировать работу по вопросам развития евро-азиатских транспортных связей. Наиболее эффективным инструментом сотрудничества государств, бизнеса, международных организаций и структур региональной экономической интеграции будет являться Дорожная карта по развитию евро-азиатских транспортных связей, которую целесообразно разработать по итогам первой фазы Проекта NELTI. С учетом этого представляется необходимым:

- 1) Всем транзитным государствам активизировать свое участие в:
 - Алма-Атинской программе действий по развитию транзитных перевозок и реализации потенциала стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита;
 - Совместном Проекте ЕЭК ООН – ЭСКАТО ООН по развитию евро-азиатских транспортных связей (2002-2011 гг.);
 - Проекте IRU «Новая евро-азиатская автотранспортная инициатива» (NELTI) в его второй фазе (2009-2011 гг.).
- 2) Государствам Черноморского региона активизировать свои усилия по реализации Меморандумов о взаимопонимании по облегчению международных автомобильных перевозок и по развитию Черноморского автодорожного кольца, заключенных в рамках Организации Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС) и имеющих обязательный характер.
- 3) Государствам Центральной, Западной и Восточной Азии активизировать свое участие в Программе CAREC, реализуемой Азиатским банком развития (ADB), а также в Организации экономического сотрудничества (ECO).
- 4) Государствам, входящим в Содружество Независимых Государств, предпринимать шаги по развитию международных автомобильных перевозок и реализации транзитного потенциала, предусмотренные Приоритетными направлениями сотрудничества государств-участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года, утвержденными Решением Совета глав правительств СНГ от 14 ноября 2008 года.

5) Государствам-членам Евразийского Экономического Сообщества (ЕврАзЭС) реализовать меры по формированию единого транспортного пространства, в т. ч. по реализации совокупного транзитного потенциала. Эти меры зафиксированы в Концепции формирования Единого транспортного пространства ЕврАзЭС, принятой в январе 2008 года на уровне глав правительств.

6) Государствам ГУАМ активизировать выполнение программы действий по реализации Транскавказского транзитного потенциала и других решений Саммитов глав государств ГУАМ, которые направлены на развитие транзитных перевозок в сообществе Европа – Азия.

7) Европейской Комиссии, государствам-членам ЕС, заинтересованным финансовым институтам уделить особое внимание развитию автомобильных перевозок на дальние расстояния между ЕС, Кавказом, странами Центральной Азии и Китаем в рамках Программы TRACECA, Концепции транспортных осей ЕС, а также в рамках Программы мер по формированию «Восточного партнерства» ЕС с 6 государствами – Азербайджанской Республикой, Арменией, Республикой Беларусь, Грузией, Республикой Молдова и Украиной, каждое из которых заинтересовано в развитии транзитных перевозок грузов на направлении Азия – Европа (ЕС).

8) Призвать заинтересованные финансовые институты активнее содействовать реализации проектов, направленных на развитие автомобильных перевозок между Азией и Европой, уделяя особое внимание проблеме модернизации пограничных пунктов пропуска и упрощению процедур пересечения границ.

Либерализация международного автомобильного транспорта и расширение доступа на рынки транспортных услуг

Развитие международных автомобильных перевозок на дальние расстояния невозможно без последовательного обеспечения режима наибольшего благоприятствования для всех участвующих перевозчиков с точки зрения их доступа к рынку и без устранения любых форм дискриминации. Наличие сборов с перевозчиков, взимаемых по принципу страны происхождения, несовместимо с политикой по возрождению Великого шелкового пути. Некоторые транзитные государства уже являются членами Всемирной торговой организации (ВТО) с весьма широкими и либеральными обязательствами в области международных автомобильных перевозок (например – Грузия, Китай, Киргизская Республика, Украина). Другие государства стремятся стать членами ВТО. В любом случае, следует приветствовать принятие мер по обеспечению режима наибольшего благоприятствования, национального режима и свободы транзита в государствах Великого шелкового пути. Важной практической вехой на этом пути, которая свидетельствует о доброй воле и стремлении развивать перевозки в направлении Азия – Европа, стала отмена Правительством Республики Узбекистан сборов, взимаемых ранее с киргизских перевозчиков при въезде на территорию Узбекистана. Принимая во внимание необходимость продолжать движение в этом направлении, представляется целесообразным:

- 1) Всем транзитным государствам отменить любые сборы, взимаемые с иностранных перевозчиков, если аналогичные сборы не взимаются с национальных перевозчиков (т. е. обеспечить национальный режим) при въезде, выезде, транзите,



пользовании объектами инфраструктуры и других операциях, связанных с международными перевозками.

2) Всем транзитным государствам отменить любые формы дискриминации в отношении зарубежных перевозчиков вне зависимости от страны происхождения грузов или транспортных средств (обеспечить режим наибольшего благоприятствования) при их въезде, выезде, транзите, пользовании объектами инфраструктуры и других операциях, связанных с международными перевозками.

3) Поощрять усилия транзитных государств, находящихся в процессе присоединения к ВТО, по внедрению в национальную практику мер недискриминационного и благоприятного доступа к рынку услуг международных автомобильных перевозок, предусмотренных соглашениями ВТО.

Совершенствование таможенного регулирования

Как показал анализ итогов реализации Проекта IRU NELTI, таможенные процедуры, отсутствие четкого взаимодействия между таможенными органами транзитных государств, а также злоупотребления и вымогательства на таможенных постах являются одним из главных административных барьеров на пути международных автомобильных перевозок. Совершенствуя процедуры таможенного регулирования, возможно значительно сократить простои автотранспортных средств на границах, а также снизить расходы перевозчиков, что приведет к повышению эффективности международного автомобильного транспорта, снижению стоимости фрахта и росту объемов перевозок. С учетом этого представляется целесообразным:

1) Активизировать процесс гармонизации в транзитных государствах таможенных процедур, правил и документации, необходимой при пересечении государственных границ, с международными нормами.

2) Ускорить процесс модернизации таможенных постов на границах, процесс оснащения их современными средствами контроля (сканирования автотранспортных средств и др.), а также компьютерными средствами, позволяющими использовать современные информационные технологии и осуществлять обмен информацией с таможенными органами других государств.

3) В кратчайшие сроки ввести в действие предварительное таможенное декларирование грузов, следующих по маршрутам Великого шелкового пути, на основе внедрения системы TIR-EPD.

4) Для искоренения вымогательства и других незаконных действий со стороны чиновников на местных таможенных постах таможенным органам транзитных государств стоит использовать успешный опыт и механизмы, внедренные в частности в Грузии и ЕС, по борьбе с коррупцией в таможенной сфере.

Пункты пересечения границ

Практика функционирования пунктов пересечения границ между Европейским Союзом и соседними государствами свидетельствует о возможности значительно

сократить время, затрачиваемое автоперевозчиками на границе. Представляется целесообразным использовать накопленный опыт на маршрутах Великого шелкового пути, в частности:

1) Внедрить процедуры совместного досмотра грузов и автотранспортных средств с компетентными органами сопредельных государств, в первую очередь на автомобильных пунктах пропуска, расположенных на основных маршрутах, связывающих Азию и Европу.

2) Содействовать внедрению совместных процедур контроля грузов на границах на основе принципа «одного окна», а также единого административного документа, применяемого в ЕС.

3) Расширить использование опыта ЕС и ряда стран по внедрению современных процедур управления и контроля работы пунктов пересечения границ.

Выдача въездных и транзитных виз водителям

Многие транзитные государства Великого шелкового пути (в частности – государства-участники СНГ за исключением Туркменистана) имеют безвизовый режим въезда, что, безусловно, является положительным фактором при развитии автомобильных перевозок по Великому шелковому пути. Однако профессиональные водители из государств СНГ должны получать визы для въезда в ЕС и Турцию, а также наоборот – водители из государств ЕС и Турции должны получать визы для въезда на территорию практически всех государств СНГ. К тому же все перевозчики нуждаются в транзитных визах Туркменистана и Ирана. При активном вовлечении Китая в систему евроазиатских перевозок, возможно, возникнет проблема получения профессиональными водителями китайских виз, а также китайскими профессиональными водителями виз транзитных государств. С целью уменьшения этого барьера в развитии автомобильных перевозок по маршруту Азия – Европа представляется целесообразным:

1) Расширить во всех государствах, заинтересованных в развитии Великого шелкового пути, практику выдачи профессиональным водителям многократных виз длительного срока действия (на 1 год и более).

2) Увеличить сроки возможного пребывания водителей, следующих транзитом, особенно в странах, где могут возникать задержки при осуществлении интермодальных (автомобильно-морских паромных) сообщений.

3) Упростить процедуры выдачи виз водителям, добросовестность которых подтверждается предыдущей практикой использования ими выданных виз, а также гарантируется (нотами или рекомендательными письмами) соответствующими ассоциациями международных автомобильных перевозчиков.

4) Рассмотреть возможность заключения соответствующего соглашения и введения специальной визы Великого шелкового пути, которая выдавалась бы зарекомендовавшим себя профессиональным водителям и была бы действительна на всем протяжении от границ Китая до границ ЕС (с учетом имеющейся проработки вопроса о сквозной визе TRACECA).



Вопросы безопасности дорожного движения

Гарантия безопасности дорожного движения является необходимым условием для наращивания объемов международных автомобильных перевозок по Великому шелковому пути. Несмотря на то, что в ходе осуществления проекта NELTI не было зафиксировано ни одного дорожно-транспортного происшествия, опыт международных перевозок свидетельствует о том, что аварийность остается по-прежнему высокой в Российской Федерации и некоторых государствах Центральной Азии. В целях последовательного снижения числа и тяжести дорожно-транспортных происшествий представляется целесообразным рекомендовать правительствам транзитных стран:

- 1) Реализовывать целевые программы по повышению безопасности дорожного движения. В рамках этой работы использовать общепринятую международную методологию оценки причин дорожно-транспортных происшествий с участием грузовиков (ETAC – European Truck Accident Causation), разработанную совместно IRU и EC.
- 2) Привести национальные законодательства в полное соответствие с требованиями международных соглашений и конвенций, предусматривающих стандарты в области автодорожной инфраструктуры, дорожного движения, знаков и сигналов.
- 3) Активно внедрять современные технологии видеонаблюдения и контроля за безопасностью движения, а также передовой опыт ЕС и ряда государств по эффективной организации дорожного движения.
- 4) Содействовать выводу грузового движения за пределы крупных городов путем реализации инвестиционных проектов по строительству развязок и объездных дорог.

Защита от актов незаконного вмешательства

В ходе осуществления Проекта NELTI не было зафиксировано никаких противоправных действий в отношении водителей, грузов или автотранспортных средств, следующих по маршрутам Великого шелкового пути. Вместе с тем в условиях устойчивого развития евро-азиатских автотранспортных связей проблемам предупреждения, выявления, пресечения и расследования преступной деятельности и терроризма на транспорте должно уделяться пристальное внимание государственных органов, деловых и общественных кругов. Автомобильные «караваны», следующие по Великому шелковому пути, должны быть надежно защищены от террористических атак, перевозки оружия и наркотиков, нелегальных мигрантов и контрафактной продукции. Вместе с тем, не менее важными проблемами безопасности на транспорте остаются коммерческая и таможенная безопасность. В последние годы был достигнут существенный прогресс по всем аспектам безопасности на автомобильном транспорте, в том числе в сфере предотвращения мошенничества и злоупотреблений, путем более широкого распространения системы контроля за доставкой грузов SafeTIR, используемой при осуществлении международных автоперевозок по процедуре МДП. С учетом этого представляется необходимым:

- 1) Государственным органам транзитных стран осуществлять на постоянной основе обмен информацией об угрозах, возникающих на автомобильном транспорте.

2) Содействовать внедрению в практику соответствующих контролирующих пограничных служб на автомобильных пунктах пропуска принципиально новых средств технического контроля, предназначенных для выявления наркотических и психотропных средств, оружия, незаконных мигрантов, а также контрафактной продукции.

3) Осуществлять сотрудничество в области подготовки кадров, обмена наилучшей практикой, и разработки мероприятий, направленных на предотвращение террористических актов и незаконной деятельности на транспорте.

4) Поддерживать функционирование глобальной системы международного таможенного транзита системы TIR на территории всего Великого шелкового пути, а также системы контроля за доставкой перевозимых грузов – системы Safe TIR. Система TIR должна быть использована для эффективного внедрения стандартов таможенной безопасности, установленных Всемирной Таможенной организацией.

Развитие автодорожной и вспомогательной инфраструктуры

Реализация масштабных евро-азиатских автомобильных перевозок невозможна без развития современных и безопасных дорог, а также инфраструктуры автомобильных пунктов пропуска, логистических центров, объектов сервиса на дорогах и др. Проект NELTI доказал достаточность существующей инфраструктуры для запуска регулярных автомобильных перевозок грузов на направлении Азия – Европа. Вместе с тем, как показал анализ, имеются узкие места автодорожной инфраструктуры вблизи пунктов пересечения границы и крупных городов. Кроме того, на всем протяжении Великого шелкового пути ощущается недостаток логистических и транспортно-распределительных центров, которые позволяли бы оптимизировать потоки, а также наладить эффективное взаимодействие автомобильного и железнодорожного транспорта. В настоящее время во многих государствах реализуются национальные программы развития автомобильных дорог, которые в ряде случаев софинансируются ведущими международными финансовыми институтами, в частности Европейским банком реконструкции и развития (EBRD), Азиатским банком развития (ADB) и др. В то же время в большинстве транзитных государств до сих пор не используется механизм строительства новых платных альтернативных дорог с привлечением частного бизнеса. При этом в отдельных государствах имеются планы по переводу существующих международных трасс в разряд платных без обеспечения гарантированного альтернативного объезда.

С учетом анализа результатов Проекта NELTI, изложенных в предыдущей главе, а также выявленных тенденций и направлений развития автодорожной инфраструктуры в регионе, могут быть сформулированы следующие рекомендации для транзитных государств:

- 1) Последовательно выполнять взятые обязательства по строительству и реконструкции автомобильных дорог, зафиксированные в национальных программах и мастер-планах развития транспортных систем.
- 2) В случаях, когда это представляется необходимым из-за перегруженности существующих автомобильных дорог, для спрямления существующих участков



и качественного повышения условий дорожного движения, активно использовать механизм концессионного строительства платных участков.

3) Совершенствовать национальные законодательства в области концессий и платных объектов транспортной инфраструктуры в целях обеспечения заинтересованности потенциальных инвесторов, а также обеспечения недискриминационного доступа перевозчиков к национальным транспортным коммуникациям.

4) Завершить доведение участка Атырау (Республика Казахстан) – Ургенч (Республика Узбекистан) автомобильной дороги Е-40 до полного соответствия требованиям Европейского соглашения 1975 года о важнейших международных магистралях и обеспечить его круглогодичное функционирование.

5) Уделить первоочередное внимание развитию автодорожных объездов крупных городов с целью сокращения пребывания транзитного грузового транспорта в городской черте.

6) Содействовать развитию инфраструктуры автомобильных пунктов пропуска на границах с привлечением частных инвесторов в рамках механизма ГЧП и с использованием имеющегося международного передового опыта.

7) Содействовать развитию международных логистических центров на маршрутах Великого шелкового пути, проработать вопросы создания сети логистических центров вблизи границ с Китаем с целью привлечения потоков грузов на направлении Китай – Европа.

8) Совершенствовать вспомогательную сервисную инфраструктуру вдоль автомобильных дорог, уделив особое внимание местам стоянок и технического обслуживания автотранспортных средств, участвующих в международных перевозках, местам отдыха водителей и т. д.

2. Меры поддержки со стороны бизнеса

Расширение форм взаимодействия грузоотправителей, экспедиторского и автотранспортного бизнеса

Реализация масштабных евро-азиатских автомобильных перевозок потребует кардинального изменения во взаимодействии бизнеса.

От конкурентной борьбы бизнес-структуры все больше переходят к интенсивному сотрудничеству, направленному на получение обоюдно выгодных результатов («бизнес для бизнеса» – «B2B» – «Business to business»). Внедрение электронных технологий торговли в сочетании с развивающимся взаимодействием производственного и транспортного бизнеса послужит стимулом для дальнейшего расширения участия автомобильного транспорта в системе евро-азиатских транспортных связей. Расширению взаимодействия между экспедиторским и автотранспортным бизнесом будет содействовать также создание логистических центров на маршрутах Великого шелкового пути. С учетом этого представляется необходимым:

1) Содействовать развитию платформ электронной торговли транспортными услугами (тоннажем свободных автотранспортных средств), позволяющих компаниям-грузовладельцам покупать на электронных торгах транспортные услуги по доставке своих товаров на направлении Европа – Азия, а также получать полный комплект услуг, включая информационное обеспечение продвижения груза, составление транспортно-сопроводительной документации и другие услуги экспедирования, взаиморасчеты.

2) Содействовать привлечению частных инвестиций в создание логистических и транспортно-распределительных центров вдоль маршрутов Великого шелкового пути.

3) Рассмотреть вопрос создания крупных транснациональных автотранспортных компаний с участием экспедиторского и, возможно, производственного бизнеса, имеющих структурные подразделения в транзитных государствах, для организации эффективных перевозок грузов на направлении Азия – Европа.

Модернизация парка автотранспортных средств

В настоящее время достигнут огромный прогресс в области автомобилестроения и двигателестроения, что позволило эксплуатировать современные, безопасные, топливно-эффективные автотранспортные средства, а также свести к минимуму вредное воздействие на окружающую среду. Производимые в настоящее время седельные тягачи, удовлетворяющие экологическим стандартам ЕВРО-4 и ЕВРО-5, широко используются в Европе и должны стать основой автотранспортных средств, осуществляющих международные грузовые перевозки по маршрутам Великого шелкового пути. Обновление парка автотранспортных средств, используемых для перевозок между Азией и Европой, должно стать одной из приоритетных задач для транспортного бизнеса. С учетом высокой стоимости новых автотранспортных средств представляется целесообразным расширять использование лизинговых форм обновления парка подвижного состава. С учетом этого представляется целесообразным:

1) Автотранспортным компаниям транзитных государств проработать вопрос первоочередного обновления парка подвижного состава до уровня не ниже Евро-4 для его использования на направлении Азия – Европа и для повышения конкурентоспособности этих перевозок, в т. ч. по сравнению с другими видами транспорта.

2) Автотранспортным компаниям, а также ассоциациям международных автомобильных перевозчиков обратиться в соответствующие правительственные органы с целью отмены или значительного сокращения ввозных таможенных пошлин на современный подвижной состав, используемый для международных автомобильных перевозок.

3) Расширить использование лизинговых схем, в т. ч. транснациональных, для обновления парка подвижного состава в транзитных государствах.

4) Рассмотреть вопрос создания на территории транзитных государств новых лизинговых компаний или расширить доступ существующих компаний с целью развития рынка лизинговых услуг для подвижного состава.



Допуск к профессии и повышение качества профессиональной подготовки

Проект IRU NELTI позволил затронуть еще один важный аспект, который будет играть важную роль при развитии Великого шелкового пути, а именно: вопросы подготовки и повышения квалификации водителей, а также сотрудников автотранспортных компаний и государственных учреждений, ответственных за функционирование национальных транспортных систем. Увеличение объемов перевозок на направлении Азия – Европа потребует внедрения качественно новых систем обучения и повышения квалификации, знаний и навыков водителей, в т. ч. в области иностранных языков. Кроме того, представляется очень важным надежно защитить профессию водителя, осуществляющего международные автомобильные перевозки, от лиц, которые могут представлять угрозу для безопасности и качества оказываемых услуг. С учетом этого представляется необходимым:

- 1) В сотрудничестве с национальными органами расширить осуществление образовательных программ по повышению профессионального уровня участников международных автотранспортных перевозок.
- 2) Использовать потенциал Академии IRU для подготовки управленческих кадров автотранспортных компаний и повышения квалификации профессиональных водителей, осуществляющих международные автомобильные перевозки.
- 3) Усовершенствовать критерии подбора на работу профессиональных водителей. С целью повышения качества и безопасности перевозок использовать международный опыт и рекомендуемую практику в отношении критериев допуска к профессии водителя-международника.
- 4) Содействовать повышению уровня владения водителями, осуществляющими международные перевозки на дальние расстояния, иностранными языками.

Интермодальные перевозки (автомобильно-морские паромные переправы)

Развитие евро-азиатских автомобильных перевозок по Центральному маршруту NELTI потребует значительного расширения доступа к морским паромным линиям на Черном и Каспийском морях.

Паромные перевозки являются одним из важных элементов международного судоходного бизнеса. Поэтому успех евро-азиатских перевозок грузов по Центральному маршруту NELTI будет зависеть от уровня взаимодействия автотранспортного бизнеса с морским судоходным бизнесом. Результатами этого сотрудничества должны стать:

- 1) Обеспечение регулярности и строгого соблюдения расписания на морских паромных линиях, публикация этого расписания с целью облегчения планирования перевозок автотранспортными компаниями, осуществляющими доставку грузов между Азией и Европой.

* Ввиду того что большая часть морских паромов, эксплуатируемых в настоящее время на Черном и Каспийском морях, являются универсальными и могут осуществлять перевозку как автотранспортных средств, так и железнодорожных вагонов.

- 2) Обеспечение режима недискриминации при формировании очередности погрузки на паромы в портах (как между отдельными автоперевозчиками, так и между автоперевозчиками и железнодорожными компаниями*).

- 3) Ввод в эксплуатацию дополнительных морских паромных судов в случае значительного роста объемов евро-азиатских автомобильных перевозок.

- 4) Развитие взаимодействия судоходного бизнеса с соответствующими портовыми администрациями Азербайджанской Республики, Грузии, Республики Казахстан, Туркменистана и Турции с целью максимального упрощения и ускорения процедур и формальностей в морских портах.

- 5) Развитие взаимодействия судоходного бизнеса с экспедиторскими компаниями с целью расширения механизма предварительного резервирования мест на пароме, который позволит оценивать целесообразность ввода дополнительных рейсов морских паромов (в случае роста потока автотранспортных средств), а также сократить время ожидания автотранспортных средств в портах.

3. Возможности государственно-частного партнерства

Создание международных финансовых инструментов

Развитию международных автомобильных перевозок на направлении Азия – Европа будет содействовать реализация проектов, основанных на принципе государственно-частного партнерства. Модернизация и строительство автодорожной и вспомогательной инфраструктур, обновление парка автотранспортных средств, внедрение новых технологий перевозок невозможны без финансового участия со стороны как государства, так и бизнеса. Таким образом, для дальнейшего всестороннего развития евро-азиатских автотранспортных связей предстоит создать надежные и эффективные финансовые инструменты поддержки реализуемых и будущих перспективных проектов. В регионе Центральной Азии и Кавказа уже имеются удачные примеры таких финансовых механизмов, в частности в рамках Программ CAREC и TRACACA, когда реализация проектов осуществляется, в т. ч. на средства международных финансовых институтов. Вместе с тем роль частного бизнеса, заинтересованного в росте объемов перевозок грузов между Азией и Европой, должна, безусловно, расширяться. Шагами в этом направлении должны стать:

- 1) Создание различных международных фондов, поддерживающих развитие автомобильных перевозок по Великому шелковому пути, с финансовым участием государств, международных финансовых организаций, профессиональных ассоциаций бизнеса и непосредственно бизнес-структур.
- 2) Расширение доступа на национальные рынки транзитных стран указанных международных фондов для финансирования проектов по развитию автомобильных перевозок, автодорожной инфраструктуры, лизинга транспортных средств и оборудования, по внедрению ноу-хау и современных транспортных и логистических технологий.



Государственное содействие привлечению частных инвестиций в развитие логистической инфраструктуры вдоль Великого шелкового пути

В ходе реализации Проекта NELTI было выявлено слабое место вспомогательной инфраструктуры – отсутствие современных логистических центров вдоль маршрутов Великого шелкового пути.

Эта проблема особенно остро стоит на границах тех государств (в частности Афганистана и Китая), которые требуют перегружать грузы, пункты отправления/назначения которых расположены далеко от границы, внутри территории страны. Создание логистических и распределительных центров является самостоятельным сегментом бизнеса. В ряде случаев потребителями логистических услуг могут быть железнодорожные компании, морские, речные порты и аэропорты, также осуществляющие доставки грузов в межрегиональном или межконтинентальном сообщении. Расположение логистических центров также требует технико-экономического обоснования с точки зрения направлений и перспективных объемов перевозок грузов между Азией и Европой. Вместе с тем, несмотря на частный характер инвестиций, создание логистических центров зависит от решений, принимающихся на государственном уровне (отвод земли, разрешения на строительство и др.). Государство будет являться одним из получателей выгод от функционирования логистических центров через налоги и рост транзитных перевозок. С учетом этого представляется целесообразным:

- 1) Содействовать созданию логистической инфраструктуры в непосредственной близости от маршрутов Великого шелкового пути, а также с учетом целесообразной стыковки грузовых потоков, которые могут обслуживаться совместно автомобильным, железнодорожным, водным и воздушным видами транспорта.
- 2) Стремиться избегать дублирования логистических центров, расположенных в непосредственной близости друг от друга, на одних и тех же маршрутах, с целью экономии общественных средств, концентрации потоков и получения эффекта масштаба.
- 3) Расширить на основе механизма ГЧП доступ признанных на международном рынке крупных логистических компаний к сооружению логистических центров на территории транзитных стран, для чего потребуются снятие ограничений на иностранные инвестиции, а также совершенствование соответствующего концессионного законодательства.

Другие направления использования ГЧП

Механизм ГЧП может быть использован в целом ряде смежных с автомобильными перевозками между Азией и Европой областях:

- 1) Создание современных и безопасных автомобильных стоянок (для большегрузных автомобилей, участвующих в международных перевозках), которые были бы совмещены с мотелями для водителей, автозаправочными станциями, пунктами технического обслуживания и др.
- 2) Использование передового международного опыта (в частности Турции и Грузии) по созданию и оборудованию совмещенных автомобильных пунктов пропуска через границу.

- 3) Внедрение современных информационных и телекоммуникационных систем и спутниковых технологий для отслеживания транспортных средств и грузов в пути.

4. Вовлечение Китая в систему евро-азиатских автомобильных перевозок через многосторонние инструменты облегчения торговли и автомобильного транспорта

Китайская Народная Республика является крупнейшим грузообразующим центром Азии и мира. Значительная часть товаров, производимых в Китае, направляется в государства Европы, причем в настоящее время этот товарный обмен осуществляется исключительно морским транспортом.

Использование автомобильного транспорта для перевозок между Китаем и Европой является лишь делом времени. Усилия, которые предпринимают Китайская Народная Республика, государства, граничащие с Китаем, и международные организации, по запуску автомобильных перевозок на направлении Китай – Европа должны уже в скором времени принести свои плоды.

По оценкам экспертов, в настоящее время около 80 % всех китайских экспортных грузов (по стоимости) и 60 % (по весу) относится к категории контейнеропригодных. Все эти грузы идеально подходят для перевозки автомобильным транспортом. В то же время автомобильный транспорт позволит развивать альтернативные маршруты доставки товаров из Китая в Европу, существенно снизить время товаров в пути, а также реализовать эффективные логистические схемы доставки «от двери до двери». Кроме этого, автомобильный транспорт не имеет недостатков, которые присущи железнодорожному (смена ширины колеи, негармонизированное железнодорожное право и пределы пропускной способности железных дорог).

Для включения Китая в систему евро-азиатских автотранспортных связей требуется решить несколько принципиальных проблем, которые в настоящее время препятствуют развитию грузовых перевозок и увеличению их объемов (требование перегрузки грузов на границе, чрезвычайно зарегулированная система разрешений и квот на осуществление перевозок, отсутствие двусторонних соглашений об автомобильном сообщении Китая со странами Европы и многими транзитными странами и др.).

Представляется очевидным, что вовлечение Китая в систему евро-азиатских перевозок будет наиболее эффективным с использованием многосторонних механизмов сотрудничества, более эффективных за счет участия многих стран.

В этой связи огромное значение для начала масштабных автомобильных перевозок между Китаем и Европой будут иметь:

- 1) Реализация трехстороннего соглашения, заключенного между Китаем, Киргизской Республикой и Республикой Узбекистан с целью запуска регулярных грузовых перевозок по маршруту Кашгар – Ош – Андижан.
- 2) Определение и реализация механизма развития трехсторонней системы перевозок между Китаем, Казахстаном и Российской Федерацией.



3) Интенсификация сотрудничества в рамках многостороннего соглашения между Китаем, Казахстаном, Киргизской Республикой и Пакистаном о международных автомобильных перевозках.

4) Скорейшее введение в действие многостороннего межправительственного соглашения о содействии развитию международных автомобильных перевозок в рамках Шанхайской организации сотрудничества, которое должно содержать механизм многосторонних разрешений на перевозки, выгодных для всех 6 государств-участников ШОС.

5) Расширение участия Китая в системе международных соглашений и конвенций ООН в области транспорта и приведение в соответствие с ними национального законодательства (с учетом того, что соседние страны участвуют в основных соглашениях и конвенциях; страны-члены Европейского союза – основного торгового партнера Китая, участвуют во всех соглашениях и конвенциях; соглашения и конвенции ООН создают систему гармонизированного транспортного права и повышают эффективность и безопасность перевозок). Наиболее значимыми, критически важными для развития международных перевозок на направлении Китай – Европа являются следующие соглашения и конвенции:

- Конвенция 1968 года о дорожных знаках и сигналах;
- Конвенция 1968 года о дорожном движении;
- Конвенция 1956 года о договоре международной дорожной перевозки грузов;
- Таможенная конвенция 1975 года о международной перевозке грузов с применением книжки МДП;
- Международная конвенция 1982 года о согласовании условий проведения контроля грузов на границах;
- Соглашение о перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок.

5. Проект концепции многосторонней системы разрешений на автомобильные перевозки с участием Китая

Эффективность многосторонней разрешительной системы автомобильных перевозок была доказана длительным опытом ее использования в странах Европы.

Система квот многосторонних разрешений на перевозки была введена в действие 1 января 1974 года после трехлетнего испытательного срока. Она рассматривалась Советом Министров ЕКМТ в качестве практического шага к постепенной либерализации автомобильных грузовых перевозок, которая может быть достигнута только совместными усилиями стран – членов по гармонизации условий конкуренции как между автомобильными перевозчиками разных стран, так и между различными видами транспорта. Кроме того, многосторонний характер разрешений повышает эффективность использования транспортных средств, уменьшая количество порожних пробегов*.

* МНОГОСТОРОННЯЯ КВОТА ЕКМТ. РУКОВОДСТВО ПОЛЬЗОВАТЕЛЯ. Совместная публикация Международного транспортного форума (МТФ) и Международного союза автомобильного транспорта (IRU)

Система многосторонних соглашений может быть введена в рамках одной из международных организаций региональной интеграции, в которой участвуют Китай и заинтересованные в развитии транзитных перевозок транзитные государства. Шанхайская организация сотрудничества может рассматриваться как наиболее подходящая международная организация для введения в ее рамках системы многосторонних разрешений. К тому же в настоящее время в рамках ШОС разрабатывается многостороннее межправительственное соглашение о содействии развитию международных автомобильных перевозок, которое может создать эффективные правовые рамки для функционирования многосторонней системы разрешений.

При разработке системы многосторонней разрешительной системы представляется целесообразным учесть следующие факторы:

- 1) Многосторонняя разрешительная система должна действовать в интересах всех стран и строиться на принципе недискриминации.
- 2) Многосторонние разрешения должны позволять автомобильным перевозчикам доставлять грузы между любыми государствами, участвующими в системе, или транзитом по их территории.
- 3) Многосторонние разрешения не могут использоваться для каботажных перевозок. Они должны дополнять систему двусторонних соглашений, которые также будут использоваться для перевозок между заинтересованными государствами.
- 4) Многосторонние разрешения должны быть действительными во всех государствах, участвующих в системе. Одни государства должны полностью признавать многосторонние разрешения, выданные на территории другого государства, участвующего в системе.
- 5) Многосторонние разрешения должны выдаваться компетентными или уполномоченными органами только тем перевозчикам, которые имеют доступ к рынку международных перевозок (в частности допущены к осуществлению перевозок по системе TIR).
- 6) В рамках системы должен функционировать орган, который будет обеспечивать мониторинг использования многосторонних разрешений и определение общего количества разрешений и критериев вычисления квот для отдельных стран, который будет обеспечивать выпуск (эмиссию) бланков разрешений, утилизацию неиспользованных, просроченных и испорченных бланков разрешений.

При введении многосторонней разрешительной степени в регионе должен быть внимательно изучен и внедрен опыт, полученный за 35 лет функционирования системы многосторонних квот ЕКМТ.



Выводы

Проведенный анализ показал, что Проект IRU NELTI достиг важных результатов с точки зрения развития евро-азиатских транспортных связей. Он внес вклад в развеивание мифов о невозможности и неэффективности международных автомобильных перевозок на дальние расстояния. В то же время Проект IRU NELTI позволил привлечь внимание бизнеса, национальных правительств и международных организаций к проблеме серьезных изменений, произошедших в сфере развития международных автомобильных перевозок на дальние расстояния между Азией и Европой.

Наиболее важные практические результаты Проекта IRU NELTI:

- 1) Подтверждена **коммерческая эффективность** автомобильных перевозок между Азией и Европой. Перевозки в рамках Проекта IRU NELTI осуществлялись непрерывно, они носили полностью коммерческий характер. Перевозчикам не предоставлялось никаких преференций в виде «зеленого коридора» или других форм наибольшего благоприятствования.
- 2) Идентифицированы **маршруты автомобильных перевозок между Азией и Европой** и их ответвления, расположенные на территории 24 государств Европы и Азии, что указывает, что число государств, заинтересованных в развитии транзитных перевозок между Азией и Европой и получении от них дополнительных выигрывает, достаточно велико.
- 3) В ходе Проекта IRU NELTI было доказано, что **существующая автодорожная инфраструктура достаточна для осуществления регулярных автомобильных перевозок между Европой и Азией**. Однако наращивание объемов перевозок требует развития автодорожной инфраструктуры вблизи крупных городов (объезды и кольцевые дороги), а также логистической и вспомогательной инфраструктуры (автомобильные стоянки, центры технического обслуживания и др.) вдоль маршрутов Великого шелкового пути.
- 4) Проект IRU NELTI подтвердил **высокую безопасность автомобильных перевозок** между Азией и Европой. Не было зафиксировано дорожно-транспортных происшествий с участием автопоездов NELTI, а также других серьезных проблем, связанных с безопасностью. **Система TIR доказала свою важную роль в обеспечении таможенной безопасности международных автомобильных перевозок между Азией и Европой**.
- 5) Определена **номенклатура грузов**, которая тяготеет к автомобильным перевозкам на дальние расстояния. Она является очень широкой – от дипломатических грузов, оборудования, бытовой техники до сельхозпродуктов и товаров народного потребления.
- 6) Запущен механизм **информационной поддержки развития международных автомобильных перевозок между Азией и Европой**. Создан специальный web-сайт www.iru-nelti.org, который позволяет всем участникам рынка автомобильных перевозок получить всю необходимую справочную и практическую информацию. Web-сайт позволил осуществлять эффективный мониторинг перевозок в рамках Проекта IRU NELTI.

7) Мониторинг осуществления Проекта NELTI позволил **идентифицировать проблемы и барьеры** в сфере международных автомобильных перевозок. (все они описаны во втором разделе настоящего отчета). Анализ проблем показывает, что они имеют институциональный и регулятивный характер – от простоев на границе до возможностей на дорогах.

Наиболее важные политические результаты Проекта IRU NELTI

В ходе осуществления Проекта IRU NELTI удалось добиться **политической поддержки** со стороны транзитных стран (что выразилось в создании на их территориях Координационных центров) и крупнейших межправительственных и неправительственных международных организаций, а также организаций региональной экономической интеграции. Проект NELTI содействовал устранению целого ряда проблем, препятствовавших развитию международных автомобильных перевозок на направлении Азия – Европа. В частности:

отменены сборы с киргизских транспортных средств, пересекающих границу Республики Узбекистан;

достигнута договоренность с азербайджанской морской администрацией о резервировании мест на каспийских паромов для перевозчиков Проекта IRU NELTI;

сделан шаг по расширению использования основанной на web технологиях системы IRU TIR-EPD, направленной на обеспечение электронного предкларирования грузов;

достигнута договоренность о проведении трехсторонних консультаций между Китаем, Киргизской Республикой и Узбекистаном по вопросу развития автодороги Кашгар – Ош – Андижан;

дан импульс интенсификации важных региональных программ по развитию транзитного потенциала, в частности в рамках ГУАМ.

В результате анализа выявленных проблем и барьеров в разделе 3 настоящего отчета было представлено более 70 рекомендаций, реализация которых внесет положительный вклад в облегчение и развитие торговли и международных автомобильных перевозок между Азией и Европой и в восстановление исторического шелкового пути. Для реализации многих из этих рекомендаций не нужны инвестиции, потребуется лишь политическая воля.

Механизмы реализации выработанных рекомендаций по итогам Проекта IRU NELTI

Представляется, что осуществление мер по развитию евро-азиатских автотранспортных связей должно носить скоординированный и системный характер. Вероятно, что необходим четкий план по осуществлению комплекса мер, которые были сформулированы в разделе 3. Мы считаем, что наиболее эффективной формой такого плана должна стать Дорожная карта развития евро-азиатских автотранспортных связей.



Дорожная карта должна определить не только ответственные за разработку и принятие важнейших решений органы, но и сроки реализации тех или иных мер.

С учетом этого мы настоятельно рекомендуем Международному союзу автомобильного транспорта в сотрудничестве со всеми заинтересованными государствами, международными организациями и бизнесом разработать указанную Дорожную карту, а также проработать механизм контроля за ходом ее реализации.

Одним из ключевых инструментов реализации Дорожной карты и рекомендаций настоящего отчета должно стать государственно-частное партнерство, которое позволяет рационально сочетать приоритеты национальной транспортной политики с интересами бизнеса.

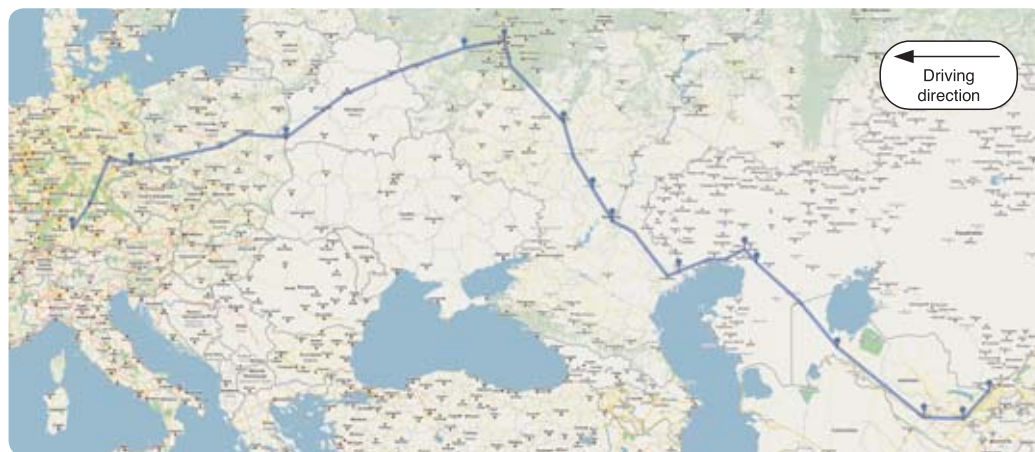
Перспективы

Реализация проекта NELTI показала перспективность развития автомобильных перевозок между Европой и Азией. Эти перспективы должны рассматриваться в контексте глобальных экономических процессов, свидетелями которых мы являемся. Снижение объемов торговли, в т. ч. и между Азией и Европой, не сможет не отразиться на глобальных логистических цепочках поставок. По мере развития мирового экономического кризиса будет происходить переоценка существующих подходов, и на первое место при определении схем доставки грузов будут выходить не критерий минимального тарифа, а качественные показатели. И в этой новой глобальной логистической системе возрастет роль автомобильного транспорта как средства, позволяющего доставить груз быстрее, безопаснее и непосредственно до двери потребителя.

С точки зрения последствий глобального кризиса автомобильный транспорт должен выиграть, в т. ч. в области перевозок на дальние расстояния. Очень важно, что реструктуризация рынка перевозок между Азией и Европой совпадает по времени с уже отмеченным процессом правовой гармонизации, к которому может быть также отнесено присоединение оставшихся транзитных стран к ВТО и вступление в действие ряда региональных соглашений, которые создадут благоприятные условия для автомобильного транзита, – Многостороннего соглашения ШОС о международном автомобильном сообщении, Трехстороннего соглашения между Киргизской Республикой, Узбекистаном и Китаем и ряда других соглашений.



Северный маршрут проекта IRU NELTI
Ташкент (Узбекистан) – Ульм (Германия)
20.09.2008 – 01.10.2008
Выполнен компанией «АтримЛогистик» (Россия)



Поездка по маршруту NELTI из Ташкента (Узбекистан) в Ульм (Германия),
выполненная компанией «АтримЛогистик» 20.09.2008 – 01.10.2008

Общая информация		
Место отправления	Ташкент, Узбекистан	20.09.2008
Место назначения	Ульм, Германия	01.10.2009
Груз	текстиль	
Время		
Время в пути (дни)	11	
Средняя скорость (км/день)	589	
Расстояние		
Длина маршрута (км)	6492	
Пройденное расстояние (км)	6483	
Издержки		
Неофициальные сборы (\$)	275	
Нематериальные барьеры		
Вынужденные остановки	-	раз
	-	часы
Время ожидания на границах (часы)	Узбекистан – Казахстан	5
	Казахстан – Россия	8,5
	Россия – Беларусь	1
	Беларусь – Польша	0
	Польша – Германия	0
Замечания		

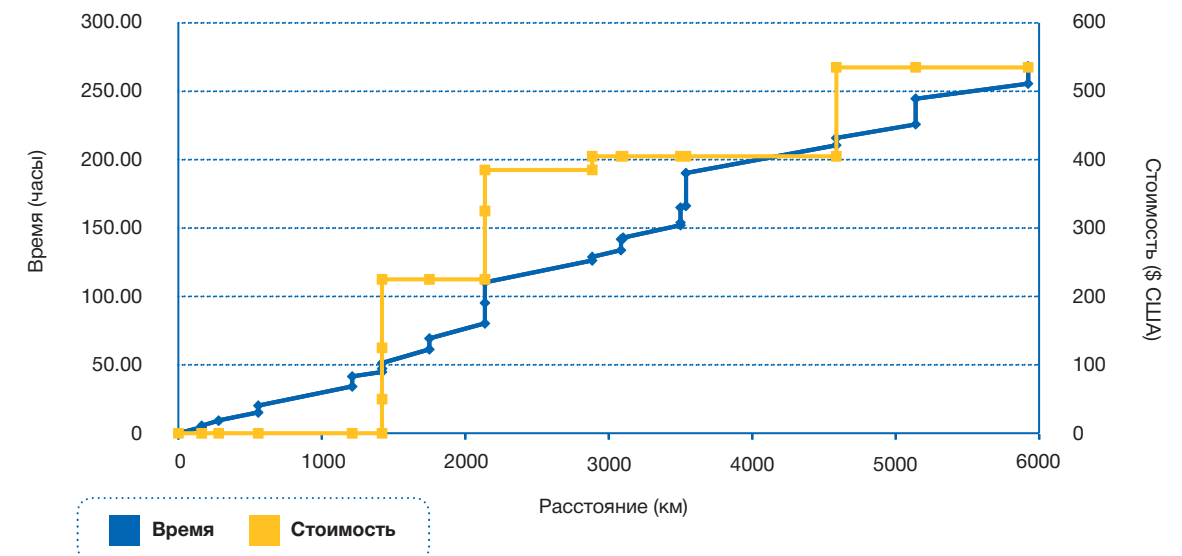
Северный маршрут проекта IRU NELTI
Ташкент (Узбекистан) – Ульм (Германия)
20.09.2008 – 01.10.2008
Выполнен компанией «АтримЛогистик»

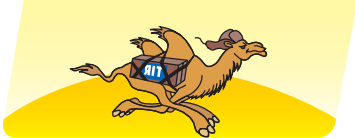
Расстояние – Время



Северный маршрут проекта IRU NELTI
Ташкент (Узбекистан) – Ульм (Германия)
20.09.2008 – 01.10.2008
Выполнен компанией «АтримЛогистик»

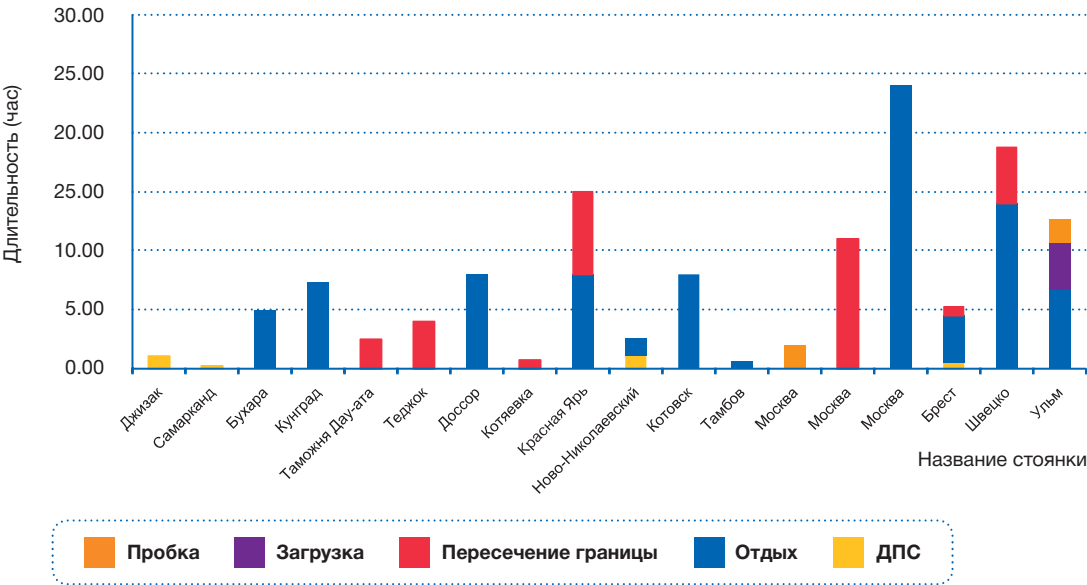
Время/Стоимость – Расстояние





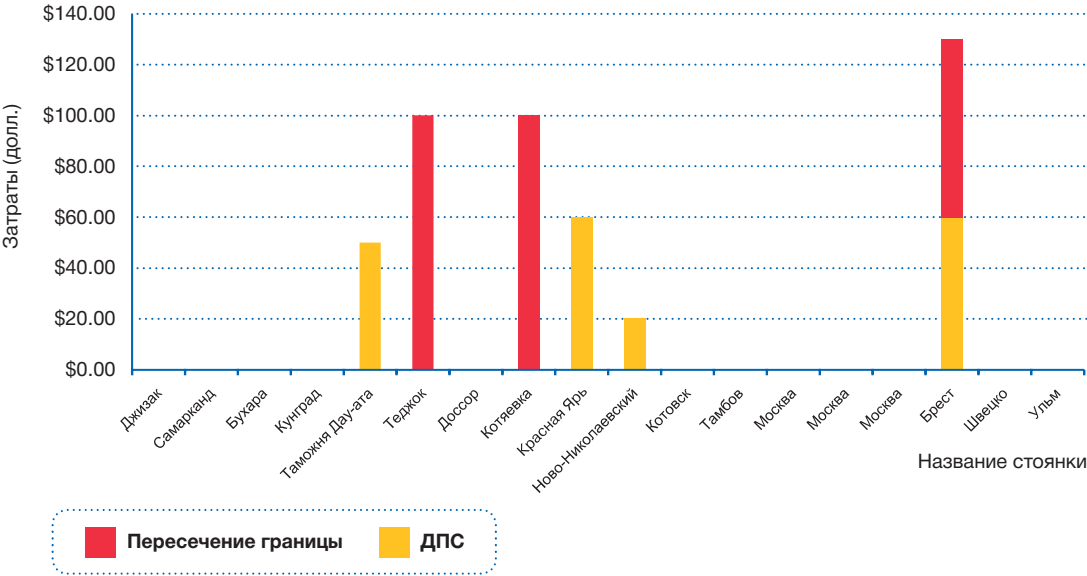
Северный маршрут проекта IRU NELTI
Ташкент (Узбекистан) – Ульм (Германия)
20.09.2008 – 01.10.2008
Выполнен компанией «АтримЛогистик»

Сравнительные данные о времени стоянки

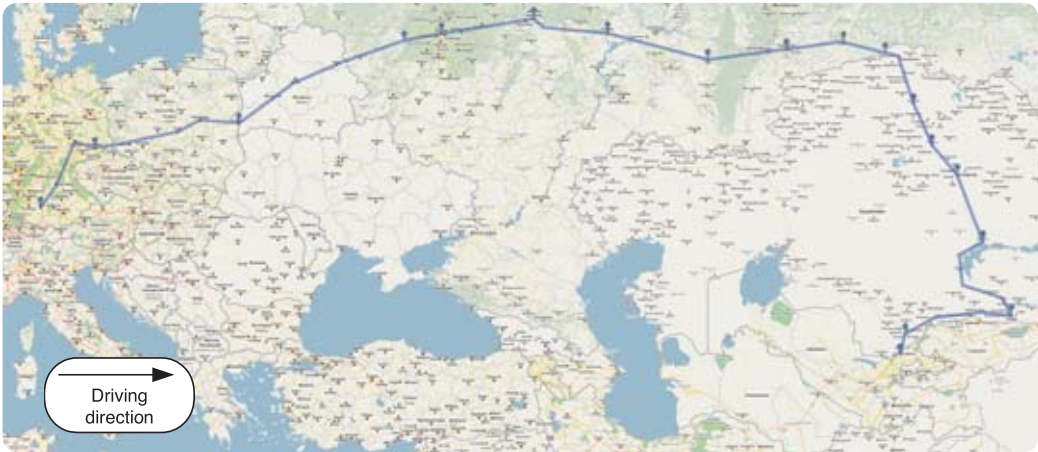


Северный маршрут проекта IRU NELTI
Ташкент (Узбекистан) – Ульм (Германия)
20.09.2008 – 01.10.2008
Выполнен компанией «АтримЛогистик»

Сравнительные данные о затратах на стоянках



Северный маршрут проекта IRU NELTI
Ульм (Германия) – Ташкент (Узбекистан)
01.10.2008 – 15.10.2008
Выполнен компанией «АтримЛогистик» (обратный рейс)



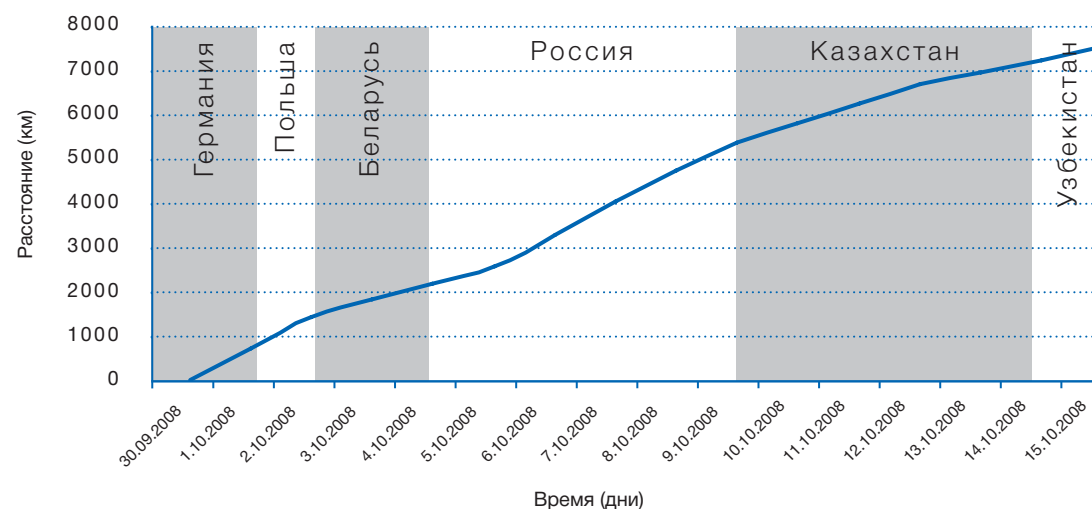
Поездка по маршруту IRU NELTI из Ульма (Германия) в Ташкент (Узбекистан), выполненная компанией «АтримЛогистик» 01.10.2008 – 15.10.2008

Общая информация		
Место отправления	Ульм, Германия	1.10.08
Место назначения	Ташкент, Узбекистан	15.10.08
Груз	текстиль	
Время		
Время в пути (дни)	15	
Средняя скорость (км/день)	517	
Расстояние		
Длина маршрута (км)	7535	
Пройденное расстояние (км)	7758	
Издержки		
Неофициальные сборы (\$)	275	
Нематериальные барьеры		
Вынужденные остановки	16	раз
	9,5	часы
Время ожидания на границах (часы)	Германия-Польша	0
	Польша-Беларусь	24+
	Беларусь-Россия	4
	Россия-Казахстан	4
	Казахстан-Узбекистан	4
Замечания	Таможенная очистка в месте назначения заняла 20 часов	



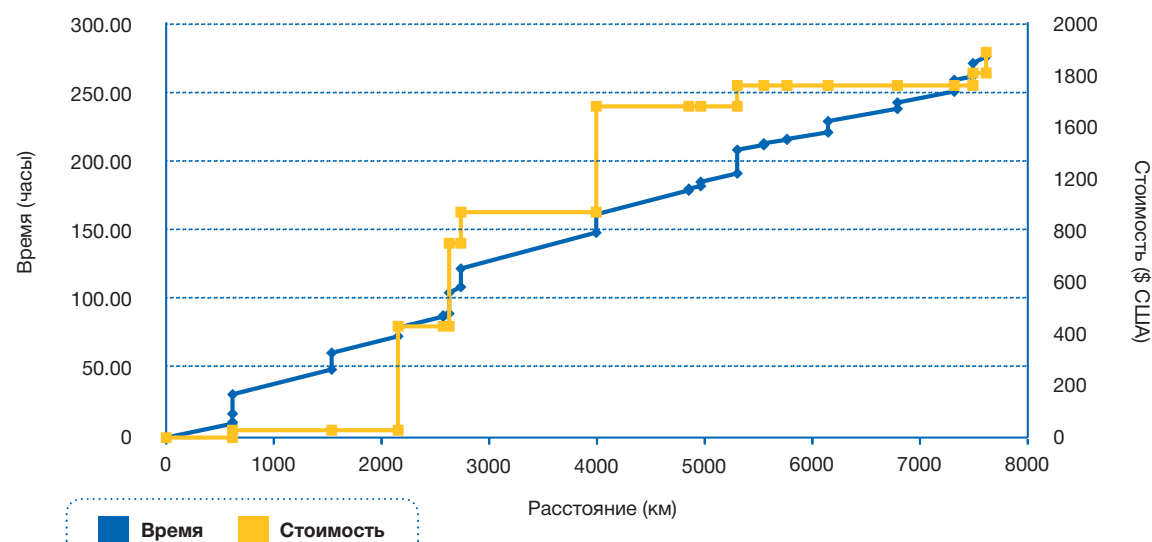
Северный маршрут проекта IRU NELTI
Ульм (Германия) – Ташкент (Узбекистан)
01.10.2008 – 15.10.2008
Выполнен компанией «АтримЛогистик»

Расстояние – Время



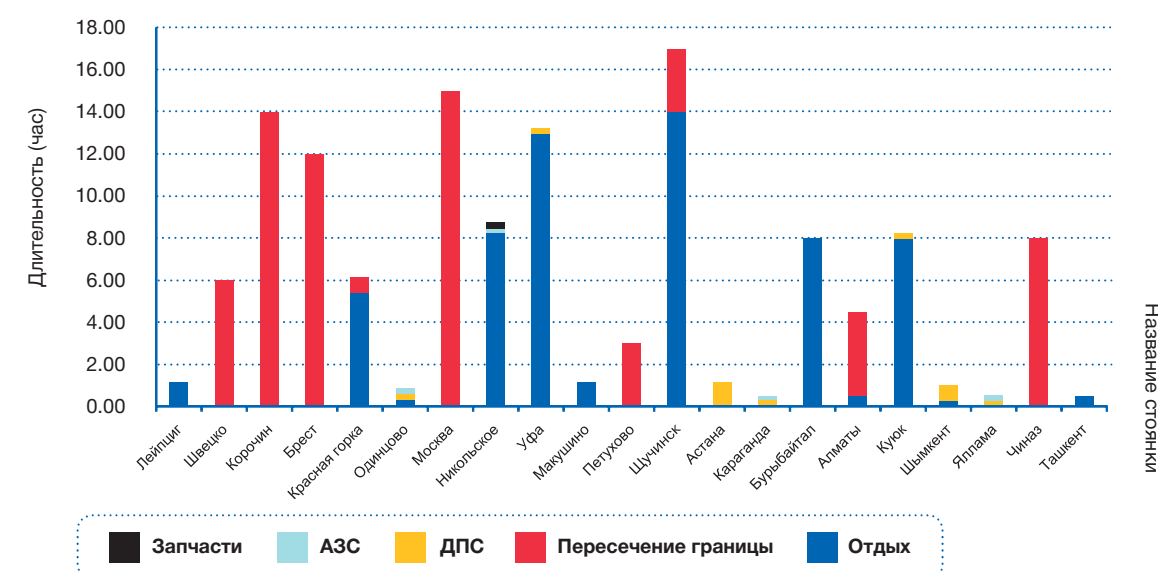
Северный маршрут проекта IRU NELTI
Ульм (Германия) – Ташкент (Узбекистан)
01.10.2008 – 15.10.2008
Выполнен компанией «АтримЛогистик»

Время/Стоимость – Расстояние



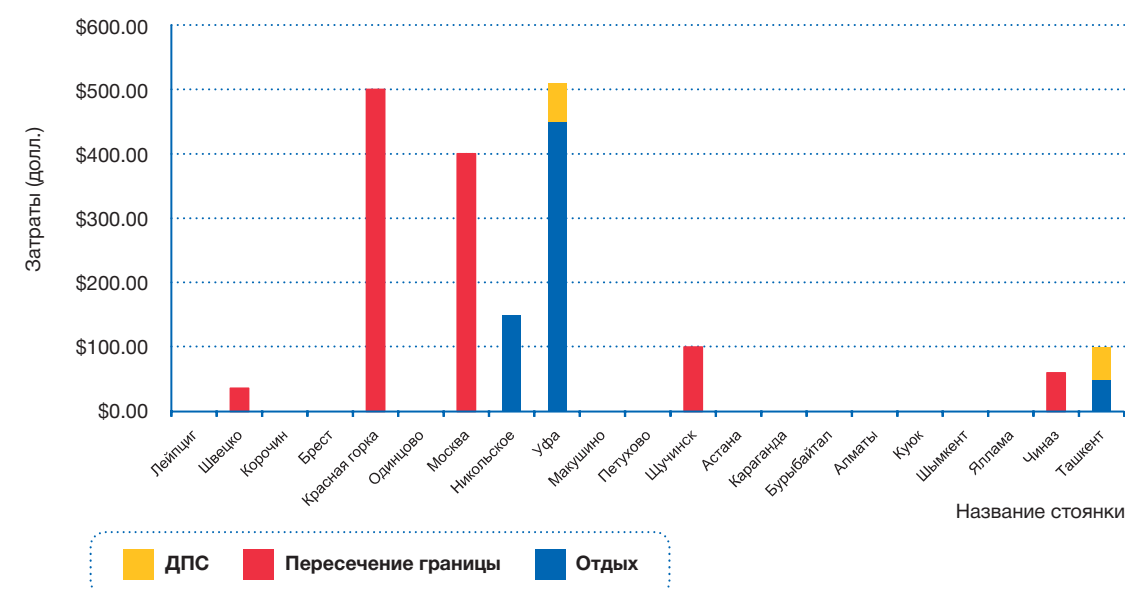
Северный маршрут проекта IRU NELTI
Ульм (Германия) – Ташкент (Узбекистан)
01.10.2008 – 15.10.2008
Выполнен компанией «АтримЛогистик»

Сравнительные данные о времени стоянки



Северный маршрут проекта IRU NELTI
Ульм (Германия) – Ташкент (Узбекистан)
01.10.2008 – 15.10.2008
Выполнен компанией «АтримЛогистик»

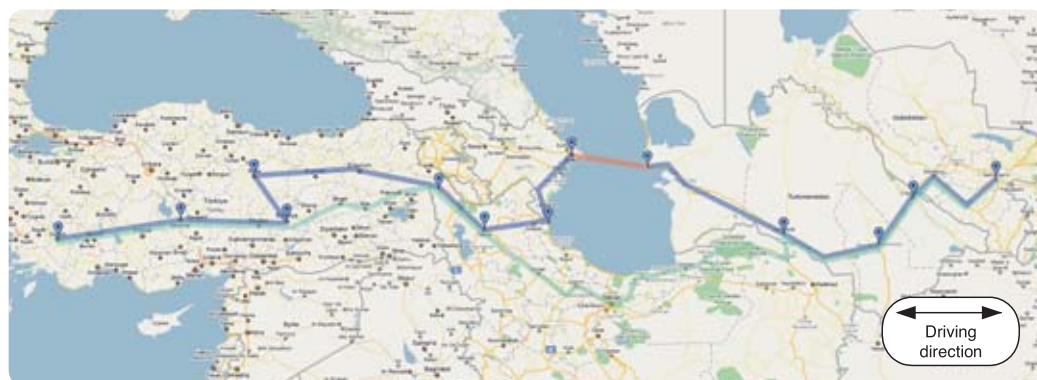
Сравнительные данные о затратах на стоянках





Центральный маршрут проекта IRU NELTI
Ташкент (Узбекистан) – Денизли (Турция)
20.09.2008 – 24.10.2008

Выполнен компанией «УРТА ОСИЁ ТРАНС» (Узбекистан)

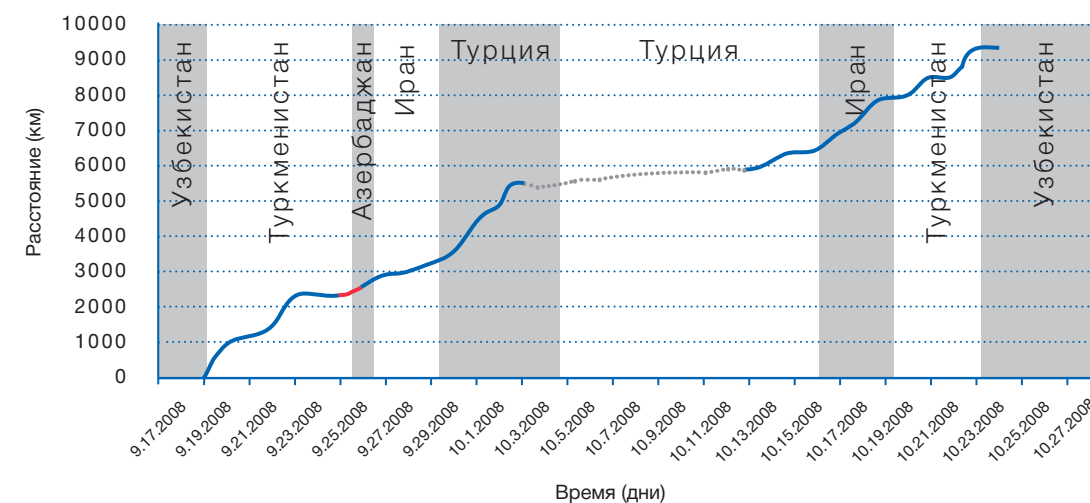


Поездка по маршруту NELTI из Ташкента (Узбекистан) в Денизли (Турция),
выполненная компанией «УРТА ОСИЁ ТРАНС» 20.09.2008 – 24.10.2008

Общая информация		
Место отправления	Ташкент, Узбекистан	20.09.08
Место назначения	Денизли, Турция	24.10.08
Средства обслуживания на маршруте	-	
Груз	Текстильная продукция	
Время		
Время в пути (дни)	26	
Средняя скорость (км/день)	397	
Расстояние		
Длина маршрута (км)	-	
Пройденное расстояние (км)	10315	
Издержки		
Неофициальные сборы (\$)	290	
Нематериальные барьеры		
Вынужденные остановки	3	
	3	#
Время ожидания на границах (часы)	Узбекистан-Туркменистан (обратный путь)	– (2)
	Туркменистан – Азербайджан	10+
	Азербайджан – Иран	10+
	Иран – Турция (обратный путь)	10+ (36+)
	Иран – Туркменистан	10+
Замечания	Время ожидания парома до Баку – 2 дня	

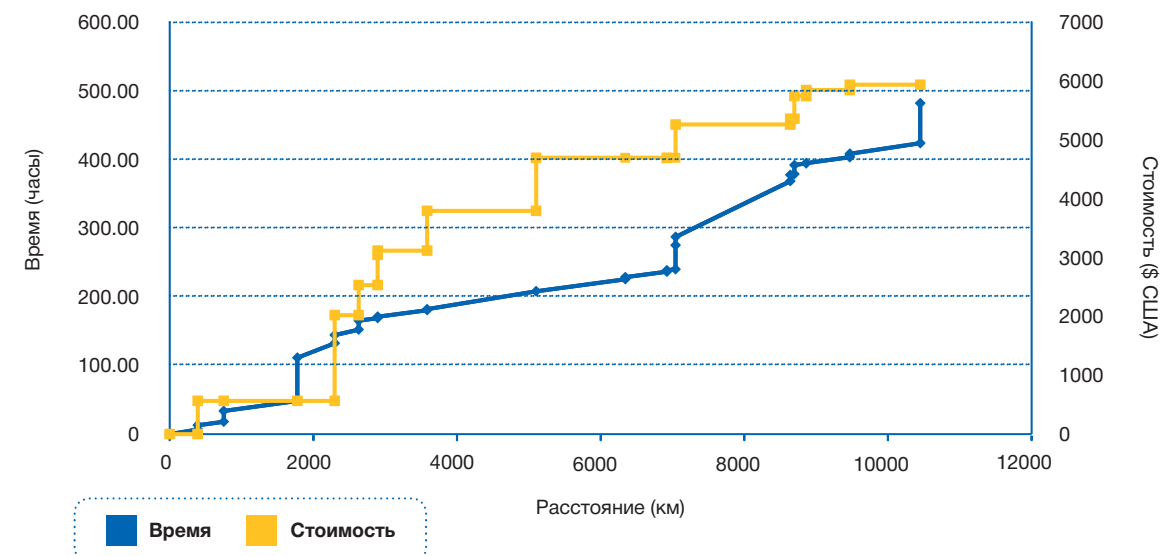
Центральный маршрут проекта IRU NELTI
Ташкент (Узбекистан) – Денизли (Турция)
20.09.2008 – 24.10.2008
Выполнен компанией «УРТА ОСИЁ ТРАНС»

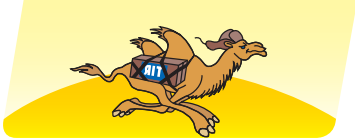
Расстояние – Время



Центральный маршрут проекта IRU NELTI
Ташкент (Узбекистан) – Денизли (Турция)
20.09.2008 – 24.10.2008
Выполнен компанией «УРТА ОСИЁ ТРАНС»

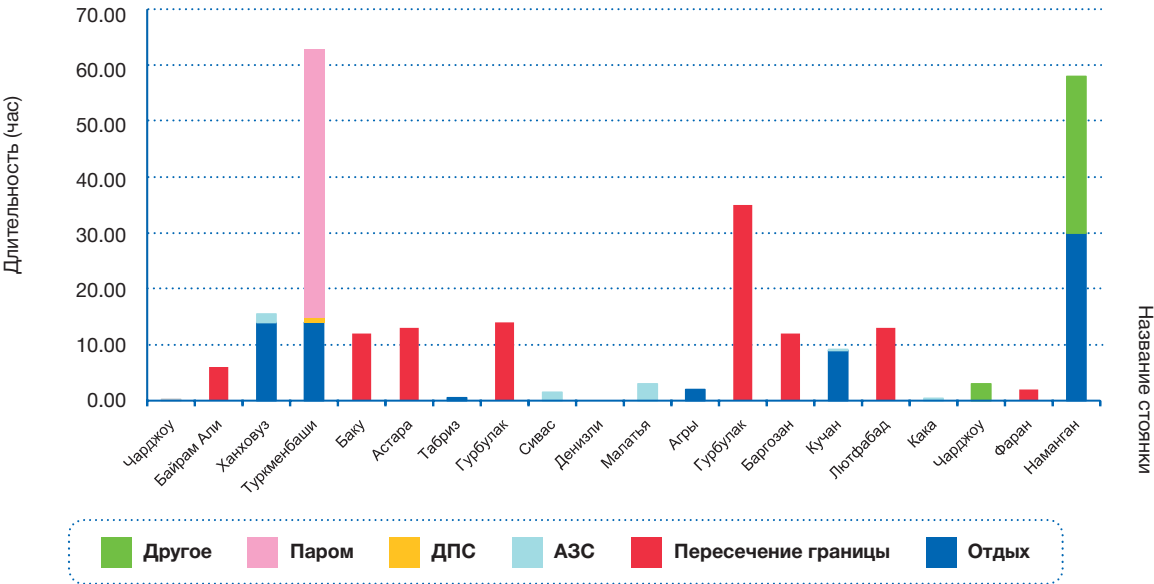
Время/Стоимость – Расстояние





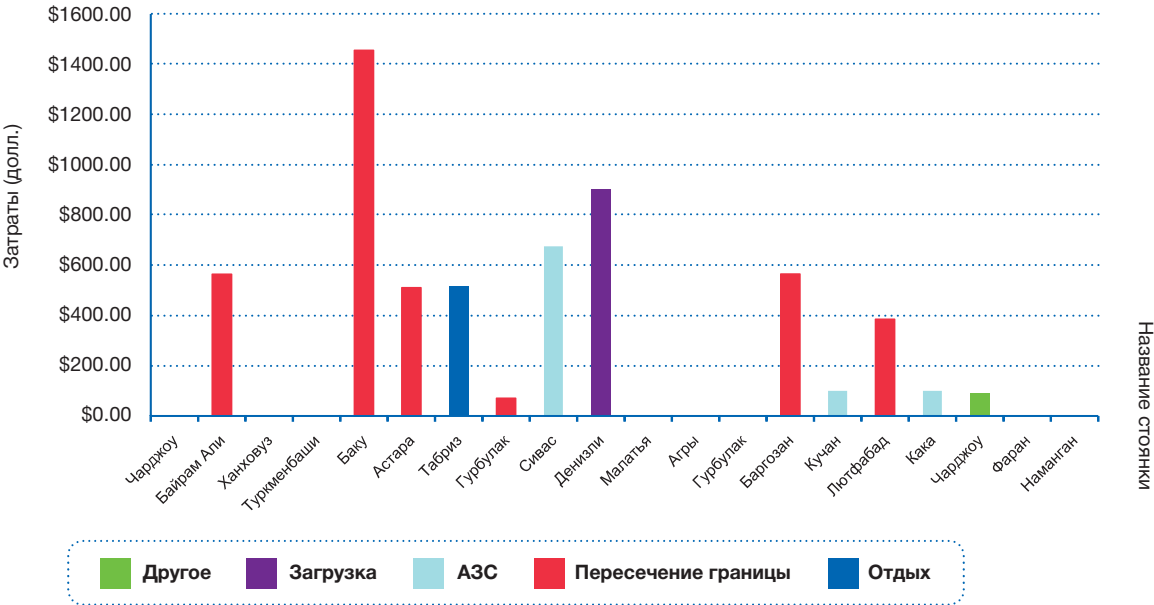
Центральный маршрут проекта IRU NELTI
Ташкент (Узбекистан) – Денизли (Турция)
20.09.2008 – 24.10.2008
Выполнен компанией «УРТА ОСИЁ ТРАНС»

Сравнительные данные о времени стоянки

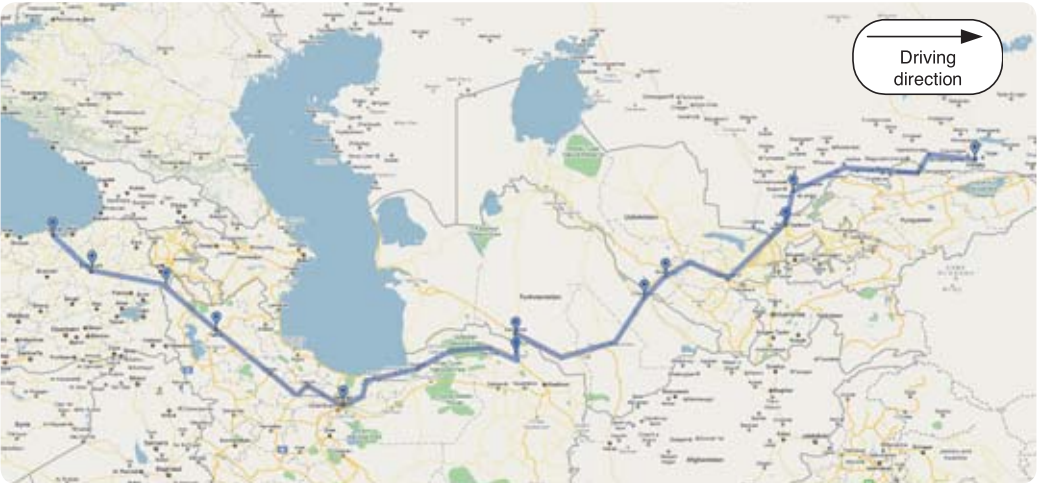


Центральный маршрут проекта IRU NELTI
Ташкент (Узбекистан) – Денизли (Турция)
20.09.2008 – 24.10.2008
Выполнен компанией «УРТА ОСИЁ ТРАНС»

Сравнительные данные о затратах на стоянках



Южный маршрут проекта IRU NELTI
Трабзон (Турция) – Алматы (Казахстан)
16.10.2008 – 31.10.2008
Выполнен компанией «Карадениз» (Турция)



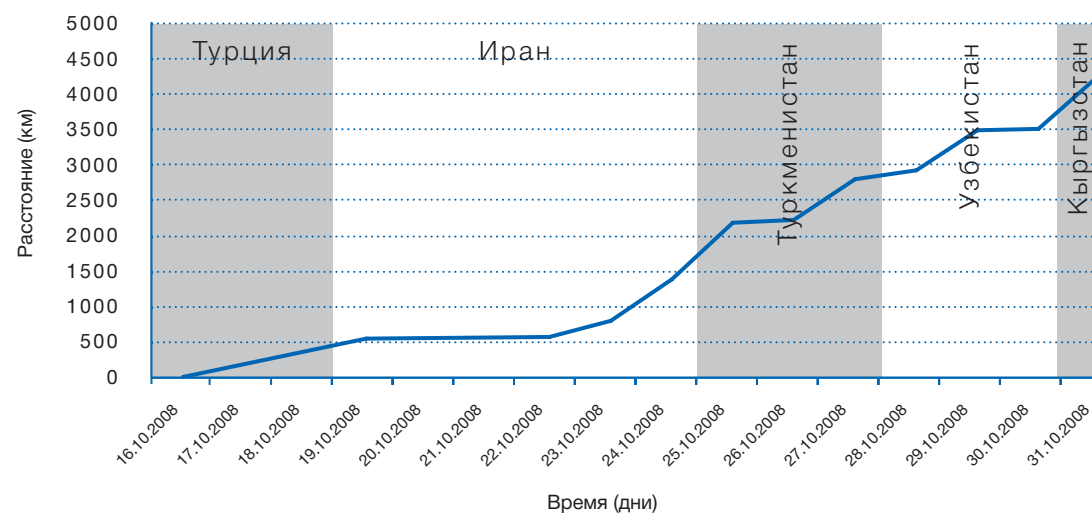
Поездка по маршруту NELTI из Трабзона (Турция) в Алматы (Казахстан),
выполненная компанией «Карадениз» (Турция), 16.10.2008 – 31.10.2008

Общая информация		
Место отправления	Трабзон, Турция	16.10.08
Место назначения	Алматы, Казахстан	31.10.08
Груз		
Время		
Время в пути (дни)	17	
Средняя скорость (км/день)	265	
Расстояние		
Длина маршрута (км)		
Пройденное расстояние (км)	4312	
Издержки		
Неофициальные сборы (\$)	750	
Нематериальные барьеры		
Вынужденные остановки		раз
		часы
Время ожидания на границах (часы)	Турция – Иран	48+
	Иран – Туркменистан	57+
	Туркменистан – Узбекистан	42+
	Узбекистан _Казахстан	17+
Замечания		



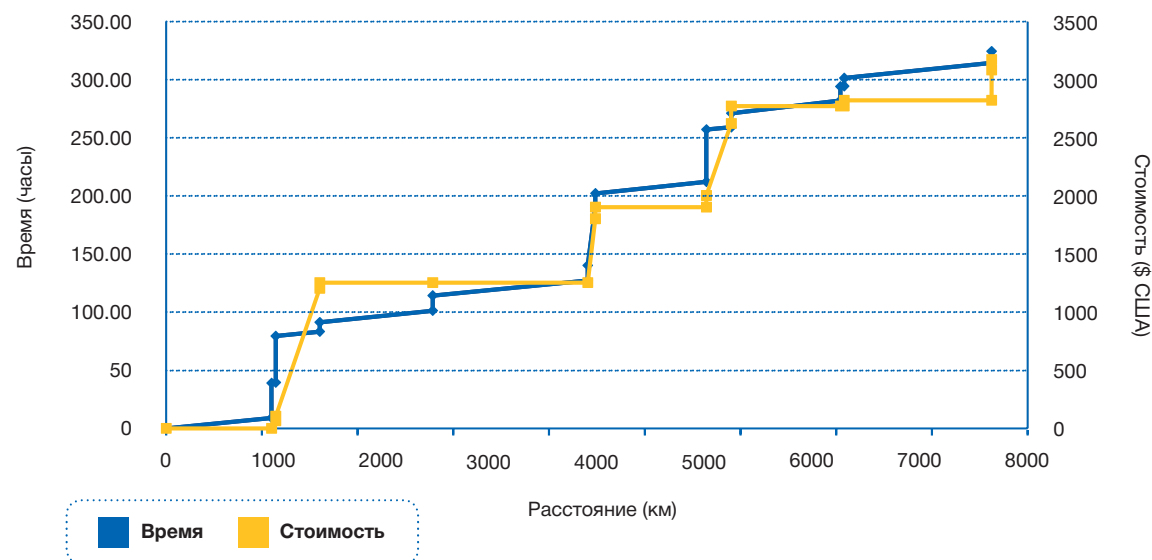
Южный маршрут проекта IRU NELTI
Трабзон (Турция) – Алматы (Казахстан)
16.10.2008 – 31.10.2008
Выполнен компанией «Карадениз»

Расстояние – Время



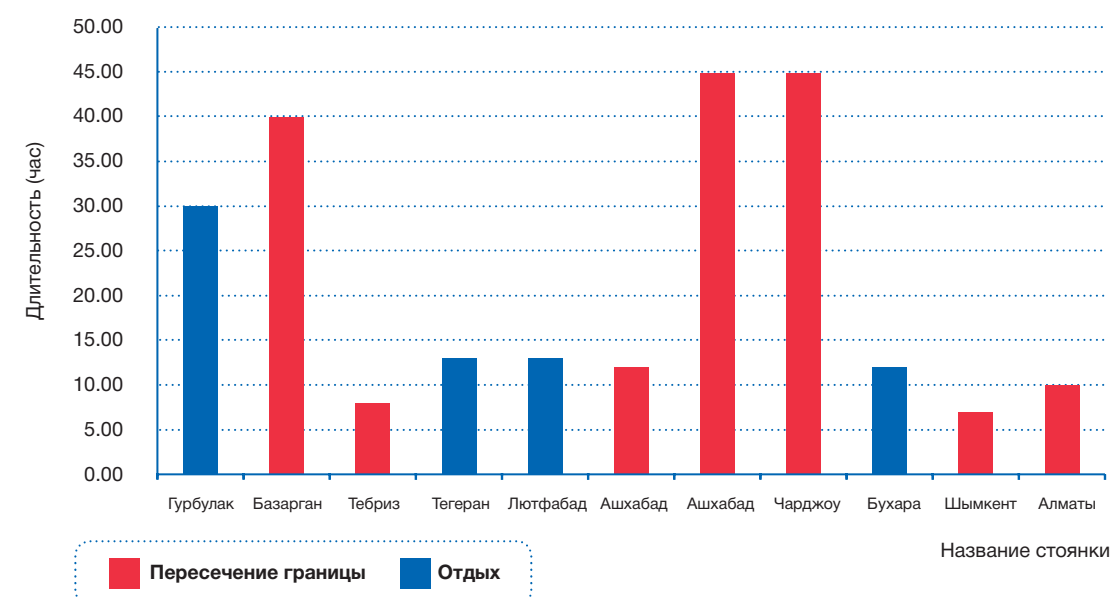
Южный маршрут проекта IRU NELTI
Трабзон (Турция) – Алматы (Казахстан)
16.10.2008 – 31.10.2008
Выполнен компанией «Карадениз»

Время/Стоимость – Расстояние



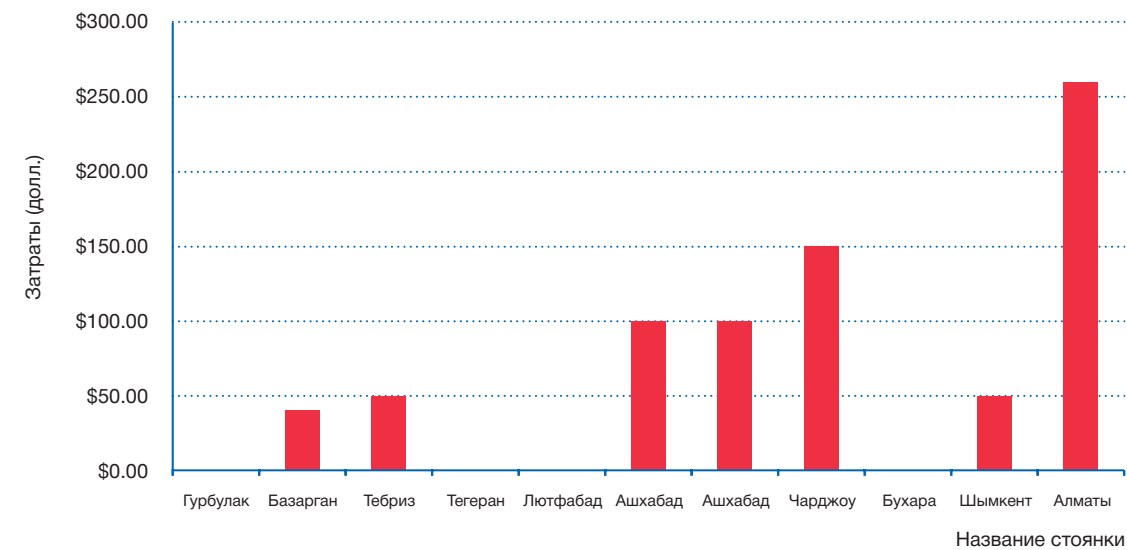
Южный маршрут проекта IRU NELTI
Трабзон (Турция) – Алматы (Казахстан)
16.10.2008 – 31.10.2008
Выполнен компанией «Карадениз»

Сравнительные данные о времени стоянки



Южный маршрут проекта IRU NELTI
Трабзон (Турция) – Алматы (Казахстан)
16.10.2008 – 31.10.2008
Выполнен компанией «Карадениз»

Сравнительные данные о затратах при пересечении границ



- Northern Route
- Central Route
- Southern Route

