



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.1/1998/8
TRANS/WP.30/1998/10
7 August 1998

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по автомобильному транспорту

(Девяносто вторая сессия, 19-21 октября 1998 года,
пункт 4 с) повестки дня)

Рабочая группа по таможенным вопросам,
связанным с транспортом

(Девяносто первая сессия, 21-23 октября 1998 года)

СОГЛАСОВАНИЕ ТРЕБОВАНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ
ПЕРЕВОЗОК И ИХ ОБЛЕГЧЕНИЯ

Нефизические барьеры на пути развития транспорта в Центральной
Азии и на Кавказе

Представлено Международной дорожной федерацией (МДФ)

I. ВВЕДЕНИЕ

1. Нижеследующий доклад о "Нефизических барьерах на пути развития транспорта", подготовленный Международной дорожной федерацией (МДФ), охватывает главным образом регион Средней Азии и Кавказ. Этот доклад МДФ подготовлен во исполнение просьбы Финляндии и Германии, с которой они обратились к международным организациям в целях решения проблем пересечения границ посредством принятия конкретных мер, как было указано Председателем SC.1 в ходе девяносто первой сессии Рабочей группы в октябре 1997 года (TRANS/SC.1/361, пункт 29).

2. МДФ считает необходимым взглянуть на эту проблему более широко, не ограничиваясь только таким важным вопросом, как пересечение границ, а принимая во внимание все виды нефизических барьеров, в частности высокие транзитные расходы, различные и постоянно меняющиеся законы, регламентирующие перевозки, и правила, в области транзита и т.д.

3. МДФ, являясь ведущей мировой неправительственной организацией, которая занимается вопросами содействия развитию дорожной инфраструктуры и насчитывает в своем составе около 600 членов, представляющих как государственный, так и частный сектор во всем мире, разрабатывает обширную программу деятельности в Средней Азии (с упором на восстановление традиционного "Шелкового пути"). Эта программа охватывает также развитие транзита, поскольку развивать дорожную инфраструктуру в отрыве от всего остального не имеет никакого смысла.

4. Нижеследующий доклад был представлен на первой Международной конференции МДФ под названием "Шелковый путь" (15-17 апреля 1998 года в Ашхабаде, Туркменистан). Его цель - изложить мнения автомобильных перевозчиков и экспедиторов, которые ежедневно пользуются дорожной инфраструктурой. Автор доклада исполняет функции консультанта одной из компаний - членов МДФ ("Скотт Уилсон Киркпатрик"). Свой анализ он строит на наблюдениях, которые он сделал во время своих поездок по всем важнейшим маршрутам в этом регионе, посетив более 60 внутренних и внешних пограничных объектов, и на результатах бесед с водителями, представителями транспортных компаний, таможенными служащими и пограничниками, а также с представителями правительственных организаций. В этот доклад также включены рекомендуемые меры в целях улучшения ситуации в области транзита в Средней Азии и на Кавказе.

II. ОСНОВНЫЕ МАРШРУТЫ В СРЕДНЕЙ АЗИИ И ВСТРЕЧАЮЩИЕСЯ ТАМ НЕФИЗИЧЕСКИЕ БАРЬЕРЫ

5. Для обслуживания региона Средней Азии перевозчики пользуются четырьмя важнейшими маршрутами:

- 1) Северный маршрут через Российскую Федерацию. Он используется главным образом для перевозок в направлении Казахстана, Кыргызстана и отдельных районов Узбекистана европейскими, российскими и белорусскими транспортными организациями с участием некоторых национальных компаний, в частности казахских;
- 2) Южный маршрут через Ирак. Он используется главным образом в случае перевозок в сторону Туркменистана, Узбекистана, Кыргызстана и южных районов Казахстана. Перевозки на этом маршруте осуществляются в основном иранскими и турецкими транспортными организациями и небольшим числом национальных перевозчиков;

- 3) Центральный маршрут через Кавказ и Каспийское море в сторону Средней Азии – маршрут ТРАСЕКА. Этот маршрут используется главным образом турецкими перевозчиками в районе Кавказа, однако в настоящее время перевозки в сторону Средней Азии с пересечением Каспийского моря осуществляются немногими предприятиями;
- 4) Северо-южный маршрут до восточного побережья Каспийского моря. Этот маршрут в основном используется азербайджанскими и российскими водителями в качестве альтернативы маршруту в сторону западного побережья Каспийского моря, который, по их мнению, небезопасен.

6. К сожалению, для каждого из этих основных коридоров характерны свои нефизические барьеры:

Северный маршрут:

- значительные задержки в Бресте на границе между Польшей и Беларусью, достигающие четырех дней в каждом направлении, и опасность задержек на казахско-русской границе;
- медлительные пограничные процедуры и необходимость предъявления полного набора документации при каждом пересечении границы. Это относится и к перевозкам, осуществляемым с применением книжек МДП, которые также подвергаются пограничному контролю со снятием таможенных печатей и пломб;
- в Российской Федерации регулярно разрабатываются все новые и новые правила, которые также ведут к задержкам;
- высокие транзитные расходы, в особенности для иностранных перевозчиков, и взимание платы за сопровождение с учетом местной интерпретации действующих схем. Эти проблемы приводят к тому, что в Польше грузы перегружаются на другие транспортные средства или производится смена трейлеров в целях использования более дешевых перевозчиков из СНГ;
- нехватка средств, выделяемых по линии центрального правительства, приводит к тому, что области разрабатывают новые транзитные правила, в целях обеспечения поступлений от производимых на их территории перевозок;
- серьезные проблемы, касающиеся использования системы МДП на основании фальшивых документов и связанные с этим трудности с обеспечением страхового покрытия.

Южный маршрут:

- этот транзитный маршрут через Иран считается дорогим, что обусловлено высокими транзитными сборами при въезде на территорию Турции и выезде с нее и трудными условиями работы;
- задержки на турецкой и иранской границе в связи с тем, что пограничная служба работает не круглые сутки;
- ограничения на грузы, идущие транзитом через Иран, например на спиртные напитки и техническое оборудование, изготовленное в США;
- турецкие перевозчики не могут использовать восточные пограничные пункты, такие, как Сарахс;
- многие европейские компании перегружают свои грузы в Стамбуле или Анкаре, не рискуя везти их по всему маршруту до конца;
- медлительные пограничные процедуры и необходимость предъявления полного набора документов, даже в случае транзитных перевозок. Документы должны быть подготовлены на двух языках. Использование таможенными органами документации КДПГ, как если бы система МДП не имела под собой никакой легальной основы. Иранские грузовики идут с табличкой TIR, однако на этом маршруте она недействительна;
- низкая зарплата персонала является причиной использования системы взимания местных налогов, штрафов и неофициальных выплат в пунктах проверки.

Центральный маршрут:

- большинство европейских перевозчиков до сих пор перегружают грузы в Стамбуле или Анкаре;
- отсутствие регулярных паромных перевозок в сторону западной части маршрута в грузинских портах, в результате чего перевозчикам необходимо пересекать Турцию;
- паромные перевозки через Каспийское море работают не по расписанию. За грузовое место в железнодорожных вагонах необходимо вести конкурентную борьбу, в результате чего для перевозки своих грузов необходимо дополнительно платить;

- клиенты в Средней Азии до сих пор считают, что Кавказ нестабилен, что там до сих пор идут военные действия и что для транзита это слишком опасно, хотя на самом деле это не так;
- медлительные пограничные процедуры и необходимость предъявления полной документации даже в случае транзита;
- необходимость подготовки документации на двух языках, использование системы МДП не допускается, поскольку страны не ратифицировали Конвенцию.

Северо-южный маршрут:

- международные перевозки производятся в небольших объемах, поскольку этот маршрут используется только в качестве более безопасного альтернативного маршрута вместо транзита через южные районы Российской Федерации;
- высокие транспортные расходы в связи с необходимостью использования паромной переправы и неблагоприятные дорожные условия вдоль Каспийского моря;
- паромные перевозки через Каспийское море производятся не по расписанию;
- за грузовое пространство в железнодорожных вагонах ведется конкурентная борьба, в результате чего для перевозки своих грузов необходимо платить дополнительно;
- отсутствие пограничных сооружений, поскольку он не является признанным международным транспортным маршрутом, медлительные процедуры.

III. РЫНОЧНЫЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ ПЕРЕВОЗЧИКОВ И ЭКСПЕДИТОРОВ

7. Условия на этом рынке для перевозчиков и экспедиторов отнюдь не легки:

- иностранные компании зачастую упрекают в том, что они отнимают рынок у местных компаний, даже если у местных компаний нет средств для осуществления международных перевозок;
- на внешних границах для турецких и иранских водителей легче проехать через свои пограничные посты, поскольку они знают язык и соответствующие процедуры, однако на внутренних пограничных переходах в СНГ в более легких условиях, по сравнению с турецкими и иранскими водителями, оказываются водители из СНГ;

- сооружения на внутренних границах СНГ не были рассчитаны на нынешние объемы перевозок; неспособность разделить различные потоки транспортных средств для их пропуска через границу;
- 70-80% грузовых автомобилей из СНГ идут порожняком, однако для пересечения границы им нужно столько же времени, что и при ее пересечении с грузом, несмотря на использование более упрощенной процедуры;
- ограничения на перевозку стратегических грузов, например хлопка. Это приводит к тому, что получение обратных грузов связано с трудностями;
- перевозчики из СНГ не располагают международной сетью получения грузов для перевозки в сторону СНГ. Это приводит к тому, что во многих случаях грузовики идут порожняком в обоих направлениях;
- в каждой стране существуют различные законы и правила в области транспорта, что создает определенные проблемы и оборачивается штрафами или задержками; отсутствие соответствующей законодательной базы, которая позволила бы иностранным компаниям создавать совместные предприятия с местными партнерами, в особенности с небольшими и средними компаниями;
- отсутствие доверия между национальными организациями, такими, как перевозчики и таможенные органы/полиция. В результате этого контрольные механизмы напоминают старую советскую систему и не соответствуют потребностям рыночной экономики;
- все еще неприемлемые масштабы коррупции (сложная документация + низкая зарплата = задержки и взяточничество). Низкая зарплата является причиной наложения неразрешенных штрафов различными официальными и неофициальными органами. Международная документация используется неправильно. Иностранные компании рассматриваются как объект сбора твердой валюты, поскольку водители должны иметь при себе существенную сумму денег для осуществления рейса.

8. Будучи опытными транспортными операторами, иностранные перевозчики привыкли работать в трудных коммерческих условиях и осуществлять при этом перевозки. Вместе с тем эти проблемы приводят к повышению расходов, в результате чего они вынуждены включать их в свои тарифы из-за повышенного риска. В результате несбалансированности торговли перевозки осуществляются фактически в одну сторону, что предполагает необходимость покрытия всех расходов на поездку туда и обратно за счет перевозки обратного груза. Это означает, что государствам СНГ приходится расплачиваться за эти проблемы большими расходами на импорт грузов.

IV. ПОТРЕБНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ ОПЕРАТОРОВ

9. Каковы потребности перевозчиков?

- общая законодательная база с унифицированными законами и правилами в области транспорта в пределах всего региона;
- стабильные нормативные условия, которые позволили бы перевозчику знать, что от него требуется, и соответствующим образом планировать свою работу;
- разработка многосторонних транзитных соглашений в целях сглаживания различий в коммерческих условиях, которые могут подталкивать к обманным действиям;
- упрощение пограничных процедур, позволяющих более быстрый пропуск транспортных средств, как, например, процедур, используемых в случае обычных перевозок в режиме МДП – 5 минут на грузовой автомобиль;
- соблюдение и осуществление международных конвенций, в особенности МДП. Общие дорожные тарифы в каждом государстве и никаких различий между иностранными перевозчиками и перевозчиками из СНГ. Льготы предоставляются только национальным перевозчикам;
- улучшение коммерческих условий в целях создания совместных предприятий на основе нового законодательства, которое открывало бы иностранным предприятиям более привлекательные возможности для размещения инвестиций в регионе и финансирования нового оборудования;
- доступ к обратным грузам, с тем чтобы иностранные грузовые автомобили могли перевозить некоторые стратегические грузы, что позволило бы снизить расходы на прямой рейс.

10. Для международных автомобильных перевозчиков нефизические барьеры представляют собой в какой-то степени не физические, а скорее эксплуатационные трудности, хотя дорожную инфраструктуру необходимо все же срочно улучшать. Эти барьеры являются основной причиной высоких расходов, связанных с международными перевозками в сторону Средней Азии и Кавказа. Сейчас настало время изменить подходы в целях сведения этих нефизических барьеров до минимума.
