

Distr.: General  
31 August 2015  
Russian  
English only

---

## **Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта**

Группа экспертов по евро-азиатским транспортным связям

**Тринадцатая сессия**

Душанбе, 9–10 июня 2015 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

**Определение потоков грузов на евро-азиатских  
транспортных маршрутах**

### **Определение потоков грузов на евро-азиатских транспортных маршрутах.**

**Представленно Организацией по безопасности и сотрудничеству в  
Европе (ОБСЕ)**

НЕОТРЕДАКТИРОВАННЫЙ НЕОФИЦИАЛЬНЫЙ ПЕРЕВОД С АНГЛИЙСКОГО

# Евроазиатские транспортные связи

## Транспортные потоки и нефизические барьеры

Январь 2015

Автор: Birgit Viohl (этот документ был введен в эксплуатацию в ОБСЕ)

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>ВВЕДЕНИЕ</b>	<b>4</b>
<b>1. КОЛИЧЕСТВЕННЫЙ АНАЛИЗ ЛОГИСТИКИ И ТРАНСПОРТНЫХ СЕТЕЙ</b>	<b>5</b>
1.1 РАЗЛИЧНЫЕ АНАЛИТИЧЕСКИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ	5
1.1.1. Требования к данным	6
1.1.2. Нефизические барьеры в количественном анализе	7
<b>2. ОСНОВНЫЕ ФАКТЫ О МАРШРУТАХ ЕАТС И СТРАНАХ ЕАТС</b>	<b>8</b>
2.1 ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ	9
2.2 СЕТЬ МАРШРУТОВ ЕАТС	11
2.3 РОЛЬ МОРСКИХ ПОРТОВ	13
2.4 ВРЕМЯ И ЗАТРАТЫ	17
2.4.1 Дорожные и железнодорожные тарифы	17
2.4.2 Средняя скорость движения	19
<b>3. ТОРГОВЫЕ И ТРАНСПОРТНЫЕ ПОТОКИ НА МАРШРУТАХ ЕАТС</b>	<b>20</b>
3.1 РАЗВИТИЕ МИРОВОЙ ТОРГОВЛИ ТОВАРАМИ	20
3.2.1 Торговля в странах СНГ	21
3.2.2 Торговля в странах ЕС-28	22
3.2.2 Торговля в странах ЕС-28	22
3.2.3 Торговля в Китае	24
3.2.4 Состав торговли	25
3.3 ВЫБОР СПОСОБА ТРАНСПОРТИРОВКИ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ	26
3.3.1 Общая характеристика видов перевозок	26
3.3.2 Разделение видов перевозок в мировой торговле	28
3.3.3 Разделение видов перевозок и транспортная производительность в странах ЕАТС	28
3.4 СУЩЕСТВУЮЩИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ И АВТОМОБИЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ УСЛУГИ	30
3.4.1 Примеры грузовых железнодорожных перевозок	31
3.4.2 Характеристики текущих услуг грузовых поездов	34
3.5 СПРОС НА ГРУЗОВЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ НА МАРШРУТАХ ЕАТС	35

<b>4. НЕФИЗИЧЕСКИЕ БАРЬЕРЫ</b>	<b>36</b>
4.1 ПОГРАНИЧНЫЕ ПУНКТЫ КАК ПРЕПЯТСТВИЯ	37
4.2 РАЗЛИЧНЫЕ ПРИЧИНЫ ПРЕПЯТСТВИЙ	39
4.2.1 Неэффективность процесса в пунктах пропуска	39
4.2.2 Время ожидания из-за транспортных операций	40
4.2.3 Политическая нестабильность	40
4.3 РАЗЛИЧИЯ В ПРАВОВЫХ РЕЖИМАХ	41
4.3.1 Правовой режим относительно автомобильного и транспортного обслуживания	42
4.3.2 Различные правовые режимы для перевозки грузов железнодорожным транспортом	43
4.4 ВОЗМОЖНЫЕ УЛУЧШЕНИЯ	44
4.4.1 Производительность процедур упрощающих торговлю в странах ЕАТС	44
4.4.2 Улучшения на национальном уровне	46
4.4.3 Региональное и международное сотрудничество	48
<b><u>ЗАКЛЮЧЕНИЕ</u></b>	<b>49</b>

## Введение

В последнее время наблюдается растущий интерес к Транс-Евразийским транспортным связям для снабжения растущего грузопотока между Европой и Азией, чтобы лучше соединить не имеющие выхода к морю страны Центральной Азии и Кавказа, и поддержать их экономическое развитие. Алматинская программа (The Almaty Programme of Action<sup>1</sup>) и Венский план действий (Vienna Action Plan) для не имеющих выхода к морю развивающихся стран (LDC) призывают к удовлетворению особых потребностей этих стран в таких областях, как транзитная политика, упрощение процедур торговли и транспортной инфраструктуры, так как высокая транспортная стоимость ограничить торговый потенциал. Среднее время для экспорта/импорта для государств без выхода к морю по-прежнему почти в два раза больше времени транзитных стран (47 для экспорта дней и 42 для импорта соответственно)<sup>2</sup>. Таким образом трансграничные железнодорожные сети маршрутов предназначены для увеличения потенциала сухопутного транспорта в качестве альтернативы морскому транспорту для евразийских грузовых перевозок.

Евро-азиатские транспортные связи (EATC) это проект, осуществляемый ЕЭК ООН, который направлен на содействие развитию связей транспортной инфраструктуры и удалению физических и нефизических барьеров, чтобы лучше соединить к выходу к морю страны Центральной Азии и Кавказа, и разработать и предложить альтернативные варианты транспорта для морского транспорта между Азией и Европой.

В настоящее время, морской транспорт является основным видом транспорта для товаров из Азии, а именно Китая, на европейские рынки. Имеющие выхода к морю страны Центральной Азии, Кавказа и Восточной Европы в основном полагаются на автомобильные перевозки для малых межрегиональных а также междугородних грузовых перевозок. Железнодорожные грузовые перевозки больше выступают как альтернативный вид транспорта. Термин "Новый Шелковый путь" обычно используется для отражения роста динамики сухопутных транспортных связей между Европой и Азией.

Были предприняты различные исследования и демонстрационные пробеги контейнерных маршрутных поездов, чтобы оценить потенциал железнодорожных грузовых перевозок. Железнодорожные грузовые перевозки могут быть конкурентоспособной транспортной альтернативой морскому транспорту, потому что это существенно снижает время транзита на длинных маршрутах следования. Однако, на его привлекательность влияют нефизические барьеры, такие как длительные задержки при пересечении границ, разрывы колеи, и существование различных правовых режимов, применяемых к грузовым железнодорожным перевозкам на маршрутах EATC.

Много различных факторов могут влиять на будущий спрос транспорта на маршрутах EATC и важно понять характеристики транспортного потока на этих маршрутах. Количественный анализ для оценки будущего спроса на транспортные услуги и потенциал смещения грузов с дороги и моря на железнодорожный транспорт требует значительных усилий по сбору данных, для которых должны быть объединены национальные и международные торговые и транспортные данные.

<sup>1</sup> <http://unohrlls.org/about-lldcs/programme-of-action/>

<sup>2</sup> Numbers cited in United Nations General Assembly *Vienna Programme of Action for Landlocked Developing Countries for the Decade 2014-2024*, 3 November 2014 (A/CONF.225/L.1). Available at <http://www.lldc2conference.org/custom-content/uploads/2014/11/Vienna-Programme-of-Action1.pdf>

Эта статья представляет качественную информацию, основанную на анализе существующих исследований, характеризующих текущие ЕАТС грузовые транспортные потоки, их основные определяющие факторы такие как затраты и время и наличие транспортных услуг, и нефизические барьеры, с которыми сталкиваются железнодорожный и автомобильный транспорт на этих маршрутах. Статья обеспечивает обзор и обсуждает доступность данных и, возможно, объем количественного анализа транспортных потоков.

## **1. Количественный анализ логистики и транспортных сетей**

Грузовые транспортные потоки генерируются торговыми потоками между экономиками или, более конкретно компаниями и рынками. Выбор вида транспорта и маршрута перевозки между местами и партнерами зависит от таких факторов, как физическая инфраструктура, транспортная доступность услуг, качество и безопасность, время транзита и расходы, и отличается для различных групп товаров и логистических сетей. Есть различные аналитические подходы для оценки спроса на перевозки в данной транспортной сети. Эти подходы могут рассматривать общие торговые и транспортные потоки на национальном уровне, на конкретных транспортных маршрутах или на уровне коридора или компании.

### **1.1 Различные аналитические перспективы**

#### **Макро-торговые перспективы**

Макроэкономическая перспектива прогнозирует торговые потоки на основе анализа текущей и исторической торговли. Гравитационная модель используется для анализа важности различных факторов, таких как расстояние, льготные торговые соглашения и транспортные расходы для торговых потоков, а также для прогнозирования как изменения в любом из этих факторов будут влиять на общий объем будущих торговых потоков. В последние годы в научной литературе все больше обсуждают влияние транспортных расходов на торговые потоки, и какие другие факторы могут объяснить торговые потоки помимо фактора расстояния, который часто считается основным.

#### **Привлекательность маршрута в перспективе**

Есть также различные исследования транспортных маршрутов, которые смотрят на оценки затрат, эффективность, надежность и безопасность конкретного транспортного маршрута или коридора. Такие модели часто используются для сравнения различных маршрутов. Часто используемыми методологиями являются Методология TRAX, разработанная для TRACECA<sup>3</sup>, или Время- Затраты-Расстояние (Time-Cost-Distance TCD) модель, разработанная ЭСКАТО (UNESCAP)<sup>4</sup>. Они измеряют такие элементы как стоимость и время, и могут использовать данные о торговле на национальном уровне. Такие исследования не направлены на оценку будущего спроса на этих рейсах, а используются для оценки привлекательности маршрутов с учетом нескольких факторов, которые влияют на производительность транспорта.

<sup>3</sup> Transport Corridor Europe Caucasus and Asia. TRACECA route comprises the transport system of the 13 member-states of the "Basic Multilateral Agreement on International Transport for Development of the Europe-the Caucasus-Asia Corridor" (MLA TRACECA): Azerbaijan, Armenia, Georgia, Iran, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Moldova, Romania, Tajikistan, Turkey, Ukraine and Uzbekistan

<sup>4</sup> Studies that use the TCD are: UNECE, *Euro-Asia Transport Linkages. Paving the way for a more efficient Euro-Asian transport*, (New York and Geneva, 2012) and UNESCAP *Transit Transport Issues in Landlocked and Developing Transit Countries*. Landlocked Developing Countries Series No1 (New York 2003)

### Транспортная сеть в перспективе

С точки зрения транспортного планирования и инвестиций, важным является понимание того, как спрос на перевозки будет развиваться в будущем, и разработать прогноз будущей транспортировки потоков, их объемов, структуры и направления с целью изучения потребностей в наращивании потенциала инфраструктуры, а также социально-экономические и экологические последствия. Такие транспортные модели были скорректированы для грузовых перевозок и для приграничной торговли, сочетая различные данные, включая общие социально-экономические данные, пропускную способность инфраструктуры, а также спрос на грузовые перевозки.<sup>5</sup> Модальный выбор является одним из многих факторов, на которые обращают внимание в таких транспортных моделях, чтобы быть в состоянии определить текущий и будущий уровень спроса и утилизации для грузовых перевозок.

### Логистические сетевые модели

На уровне компании, логистика сетевые модели поддерживают решения цепочек поставок. Цепочки поставок и логистические сети предназначены для принятия во внимание множество факторов, которые имеют отношение к бизнес-модели компании и требований, таких как затраты и эффективность обслуживания клиентов. При проектировании логистической сети, компании решают, как лучше всего структурировать сеть. Транспорт является важным фактором в логистической сети, так как на это приходится значительная доля логистических расходов<sup>6</sup> и может влиять на производительность всей сети. Такие факторы, как время, гибкость, надежность, безопасность и затраты воздействуют на решения о транспортных носителях, способах и маршрутах. Компании используют различные методы и модели для поддержки процесса принятия решений. Модели и анализ являются специфическими для каждой логистической цепи и компаний, так как они учитывают специфику каждой цепи поставок.

#### 1.1.1 Требования к данным

Все модели, описанные выше, требуют существенного сбора данных из различных источников. Данные о торговле, транспорте и инфраструктуре должны быть объединены. Примерами таких усилий по сбору данных на региональном уровне по организации ООН, является "Международная транспортная базы данных - Base de datos de Transporte Internacional" (BTI) база данных ЭКЛАК (UNECLAC), которая собирается уже более 10 лет.<sup>7</sup> Вот обзор необходимых данных, независимо от любой модели.

- Основные экономические данные страны, которые отражают экономический потенциал и основные составляющие этого потенциала в будущем. Такие данные включают в себя данные о размере (ВВП), численность населения, а также такие показатели, как общий язык, общую границу, тарифов и тарифных предпочтений и транспортных расходов и расстояния. Транспортные расходы должны быть основаны на реальных транзитных расстояниях а не географически рассчитанных расстояниях. Несмотря на это, эти географические

<sup>5</sup> A recognised and used model is the NEAC modal-split model, that was developed under the EU TRANS-TOOLS project and is used by the EU Commission in many researches regarding the transport market

<sup>6</sup> The value and costs of transportation vary for different logistics networks in relation with the products and type of industry.

<sup>7</sup> [http://www.cepal.org/cgi-](http://www.cepal.org/cgi-bin/getProd.asp?xml=/Transporte/noticias/bolfall/9/6019/P6019.xml&base=/publicaciones/top_publicaciones-i.xslt)

[bin/getProd.asp?xml=/Transporte/noticias/bolfall/9/6019/P6019.xml&base=/publicaciones/top\\_publicaciones-i.xslt](http://www.cepal.org/Transporte/noticias/bolfall/9/6019/P6019.xml&base=/publicaciones/top_publicaciones-i.xslt) and [http://www.cepal.org/Transporte/noticias/bolfall/3/51853/FAL\\_325.pdf](http://www.cepal.org/Transporte/noticias/bolfall/3/51853/FAL_325.pdf) for a recent analysis of modal split in Latin America using BTI data.

расстояния можно использовать в морском и воздушном анализе торговли, но они не являются достаточно точными для наземного транспорта, где физические факторы существенно влияют на фактическое расстояние поездки. Если есть возможность, то расходы должны быть дифференцированы для различных видов продукции. Влияние нефизических барьеров также часто конвертируется в временные и общие затраты (см ниже главу 1.1.2), так как задержки при пересечении границ увеличивают расстояния и торговые издержки<sup>8</sup>.

- Двусторонние торговые данные на детализированном уровне (мин 6 цифр), чтобы позволить сегментацию торговых потоков по видам продукции Исторический набор информации должен быть доступен если нужно выполнить прогноз будущих торговых потоков.

- Транспортные данные и данные потока перевозок по видам транспорта, которая состоит из данных о торговле по видам транспорта и пройденных расстояниях (тонн на километр и стоимости за километр). Эти данные необходимы, чтобы понять характеристики существующих транспортных потоков, какие продукты перевозят на какое расстояние и в котором режиме - и прогнозировать будущие потоки на основе этих данных.

Транспортные потоки должны быть разбиты на товарном уровне так как маршрут и режим сильно коррелирует с характеристикой товаров, такими как объем, стоимость и чувствительность ко времени (см. Главу 3.3 ниже). В идеале данные транспортного потока обеспечивает более подробную информацию об изменении вида транспорта на маршруте, а также точные места погрузки и разгрузки.

- Конкретные данные, отражающие наличие метода, вместимость инфраструктуры и услуг. Этот набор данных объединяет качественную информацию, например, закрытие границ, приостановки грузовых услуг или недоступность или отсутствие физических соединений автомобильным, железнодорожным или водным способом. Все эти факторы ограничивают доступность конкретного метода на конкретном маршруте. Поэтому они должны быть рассмотрены в анализе транспортной сети для тестирования изменений, станет ли метод или маршрут доступен в будущем.

### 1.1.2 Нефизические барьеры в количественном анализе

Хотя многие исследования показывают, что нефизические барьеры оказывают значительное влияние на торговые потоки, использовать такие факторы в количественном анализе довольно тяжело. Многие из нефизических барьеров имеют прямое или косвенное влияние на стоимость сделки, или на реальное время в пути, и вместе с тем де-факто расстояние. Некоторые аналитические расстояния, следовательно, включают стоимость торговых операций, чтобы отразить влияние этих нефизических барьеров в денежном эквиваленте. Но есть трудности, чтобы преобразовать нефизические барьеры и собрать и получить данные между странами.

Нефизические барьеры, как правило, измеряют непосредственно в ходе наблюдений или обследований, после чего они должны быть преобразованы в количественные данные. Это обычно делается с помощью количественного эквивалента расходов и

---

<sup>8</sup> Hummels calculates that the addition of one day to shipping time between two countries reduces the probability that firms will produce for export by 1.0 per cent across all categories of goods and by 1.5 per cent for manufactures. David L. Hummels, "Toward a Geography of Trade Costs", 2001 Available at <http://krannert.purdue.edu/faculty/hummelsd/research/toward/TGTC.pdf>



времени, тарифных ставок или цен на сырьевые товары. Хотя это относительно легко для барьеров, которые можно измерить исходя из времени ожидания или заплаченной денежной суммы, это сложнее для других барьеров, таких как прозрачность операций, доступность информации, консультации, упрощенные процедуры и доступ к правовой экспертизе. Еще одна трудность заключается в определении затрат, так как есть прямые и косвенные расходы. Пограничное время ожидания имеет первичные затраты на ожидание, то есть расходы на водителя и на топливо, но также вторичные затраты, такие как инвентаризация и амортизационные затраты и снижение надежности из-за ожидания. Есть также прямые и косвенные расходы, которые связаны с формальностями: например государственные сборы и платежи или расходы на зарплаты сотрудников для осуществления формальностей - являются косвенными расходами. Кроме того транспортные расходы также могут состоять из различных факторов стоимости (см главу 2.4).

Прочие трудности в оценке и анализе нефизических барьеров вытекают из отсутствия доступных данных, которые могут быть сопоставимы между странами. Два международных индекса Торговля через границы (Trading across borders TAB) показатель исследований Doing Business Studies Всемирного банка (ВБ) и Индекс эффективности логистики (Logistics Performance Index LPI) также от ВБ. Оба индекса считаются слишком общими.

The CAREC Corridor Performance Measurement and Monitoring (CCPMM) Азиатского банка развития (АБР) для Центрально Азиатского Региона Экономического Сотрудничества (CAREC)) является одним из немногих систематизированных баз данных для нефизических барьеров.

На этом этапе не имеется всех необходимых данных для детального количественного анализа в странах ЕАТС. В то время как все страны сообщают свои торговые статистические данные, полученная информация о транспортном режиме, расстоянии и т.д. - не сопоставима между странами. Учитывая это ограничение, следует предоставить качественную сводку имеющейся информации и данных, которые обеспечат общую картину факторов, определяющих транспортный поток на маршрутах ЕАТС.

## 2. Основные факты о маршрутах ЕАТС и странах ЕАТС

Географическое пространство занимаемое ЕАТС простирается с Балтийского моря на севере до Средиземного моря и Индийского океана на юге, Западной Европы на западе и побережья Тихого океана на востоке. Из стран, которые в настоящее время участвуют в проекте ЕАТС, 11 относятся к Содружества Независимых Государств (СНГ). Это страны: три восточноевропейских государства - Беларусь, Молдова и Украина, пять стран Центральной Азии - Узбекистан, Туркменистан, Кыргызстан, Таджикистан и Казахстан, две республик Кавказа - Армения и Азербайджан, и Россия. ЕАТС маршруты также пересекают четыре страны, которые не входят в СНГ - Китай, Грузию, Иран, Турцию и соединяют эти страны с 28 странами ЕС и Афганистаном, Пакистаном и Монголией.

Эта статья не распространяется на все страны-члены проекта ЕАТС<sup>9</sup>. Выбраны только те страны, которые пересекает маршрут ЕАТС и все страны СНГ, Китай, Грузию, Иран и Турцию.

<sup>9</sup> To see the list of current EATL project member countries, consult <http://www.unecce.org/trans/main/eatl.html>

## 2.1 Экономические факторы

Экономика этих 15 стран отличаются по размеру и составу промышленности. Большинство стран СНГ прошли переходный этап от централизованно планируемой к рыночной экономике. Процесс трансформации был неравномерный, и например Туркменистан и Узбекистан медленно открывают свои рынки. С вступлением Таджикистана в ВТО в марте 2013 года, восемь стран СНГ в настоящее время являются членами ВТО и пять - членами-наблюдателями<sup>10</sup> (см таблицу 1). Беларусь, Казахстан и Россия образуют Таможенный союз, который является центральным столпом единого экономического пространства Евразийского экономического союза (ЕЕУ или ЕАЕУ), а Кыргызстан и Армения подписали соглашение о присоединении к этому Таможенному союзу. Страны СНГ также подписали несколько двусторонних и многосторонних торговых соглашений, таких, как Соглашение СНГ о свободной торговле (CISFTA) друг с другом, позволяющее льготы для своих товаров (таблица 1).

За исключением Турции и Китая, промышленный сектор стран ЕАТС по-прежнему сильно зависит от добычи и переработки национальных ресурсов, а также производства соответствующей техники и оборудования. Некоторые из 12 стран ЕАТС СНГ являются экспортерами нефти, что означает, что на энергетические товары, такие как нефть или природный газ, приходится большая доля общего объема экспорта<sup>11</sup>. Китай, Россия и Турция являются крупнейшими экономиками в сети ЕАТС. В 2013 году их совокупный ВВП в 12.157.54 миллиона долларов представлял 92% от общей экономической активности стран ЕАТС.

В последние годы в странах СНГ наблюдался дальнейший рост их экономического производства. Кыргызская экономика выросла на 10,5 процента с 2010 г. до 2014 г., Туркменистан на 10,2 процента и Узбекистан на 8 процентов за тот же период. Прогнозы на 2015 год остаются положительными, несмотря на ожидаемое негативное воздействие низких цен на нефть и газ и спада российской экономики. Ожидается, что в странах Кавказа и Центральной Азии (КЦА), которые не являются нефтяными экспортерами, будет значительный экономический рост. Международный валютный фонд (МВФ) прогнозируют темпы роста ВВП в 4,9% на 2014 и 5,7 % в 2015 году для стран СНГ. Прогнозы экономического роста для Азии также являются положительными, с Китаем - 7,5% в 2014 году и 7,3% в 2015 году<sup>12</sup>.

Как видно из таблицы 2, Россия является не только крупнейшей экономикой СНГ по объему ВВП, но по торговле товарами. Экспорт России составил 523.294 млн долларов США в 2013 году, в то время как Таджикистан экспортировал товаров всего лишь на сумму 1.163 миллиона долларов. Армения и Таджикистан имеют самый низкий объем экспорта и импорта (117 и 123 соответственно) являясь в рейтинге, установленном ВТО, 106 и 108 соответственно.

**Таблица 1: Список двусторонних или многосторонних торговых соглашений (товары) 2014**

<sup>10</sup> Azerbaijan, Belarus, Kazakhstan, Iran and Uzbekistan are WTO observer members in accession

<sup>11</sup> These countries are; Russia (65,6% export shares are fuel and mining commodities), Kazakhstan (69,9%), Azerbaijan (94,1%), Iran (74,2%), Uzbekistan (55,2%) Armenia (43.7%), and Belarus (35,6) (WTO Trade Profiles 2013). No identical data is available for Turkmenistan, but it is an important exporter of natural gas, crude oil and oil products to Russia and 71,9% of its exports with EU of petroleum or petroleum products type.

<sup>12</sup> IMF, *World Economic Outlook 2014 Recovery Strengthens, remains uneven* (Washington D.C. 2014). Available at <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2014/01/pdf/text.pdf>. Accessed January 2015

Countries	WTO	EEU <sup>13</sup>	CISFTA	EAEC <sup>14</sup>	Bilateral trade with EATL countries	Agreements
Armenia (AM)	2003		Yes		KZ, MD, RU, TK, UK, GE, KZ	
Azerbaijan (AZ)	Observer				RU, GE; UK	
Belarus (BY)	Observer	Yes	Yes	Yes	UK, RU	
China (CH)	2001					
Georgia (GE)	2000				AM, AZ, KZ, TR, TM, RU, UZ	
Iran (IR)	Observer					
Kazakhstan (KZ)	Observer	Yes	Yes	Yes	AM, GE, UK, RU, KZ,	
Kyrgyzstan (KY)	1998		Yes	Yes	AM, KZ, MD, RU, UZ, UK	
Moldova (MD)	2001		Yes		KY, AM, UK, RU	
Russia (RU)	2012	Yes	Yes	Yes	AM, GE, BY, AZ, KZ, MD, TJ, TK, UK, UZ,	
Tajikistan (TJ)	2013		Yes	Yes	RU, UK	
Turkey (TR)	1995				GE	
Turkmenistan (TK)	No				AM, GE, UK, RU	
Ukraine (UK)	2008				AM, GE, KY, AZ, BY, KZ, MD, RU, TJ, KZ, TK, TR, UZ	
Uzbekistan (UZ)	Observer		Yes		KY, RU, UK	

Source: Author compiled from several different sources on the internet, including WTO website notified trade agreements WTO membership.

Таблица 2: Основные экономические факты о странах EATC

Unit	Population	GDP	Trade ratio	to GDP	Growth rate 2010-2014	Export value (FOB)	Import value (CIF)
	Thousand	US\$ (million)	US\$ (million)			US\$ (million)	US\$ (million)
China	1357380	9240270	51.9		7.7%	2209007	1949992
Russian Federation	143500	2096777	51.5		1.3%	523294	342980
Iran	77447	368904	44.5		-5.8%	82000	49000
Turkey	74933	820207	57.3		4.1%	151787	251650
Ukraine	45490	177431	108.9		1.9%	63312	76962
Uzbekistan	30241	56796	49.5		8.0%	12643	12998
Kazakhstan	17038	224415	72		6.0%	82512	48873
Belarus	9466	7170	147.7		0.9%	37232	42999
Azerbaijan	9417	73560	78		5.8%	31776	11156
Tajikistan	8208	8508	85.5		7.4%	1163	4139
Kyrgyzstan	5720	7226	140.6		10.5%	1791	6070
Turkmenistan	5240	41851	n.a.		10.2%	18000	10000
Georgia	4477	16127	95.9		3.3%	2909	7874
Moldova	3559	7935	126.8		8.9%	2399	5493
Armenia	2977	10432	74.9		3.5%	1480	4477

Source: Author's compilation from WTO, *Trade Profiles 2013* (2013, Geneva). Available from [http://www.wto.org/english/res\\_e/booksp\\_e/trade\\_profiles13\\_e.pdf](http://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/trade_profiles13_e.pdf). Accessed December 2015; except for GDP growth rate, collected from WB <http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG>

<sup>13</sup> The Eurasian Economic Union came into being on 1.1.2015. It is the successor of the Eurasian Customs union (ECU) and the Eurasian Economic Community (EAEC).

<sup>14</sup> The Eurasian Economic Community was formed in 1996 by Belarus, Kazakhstan and Russia on 29 March 1996. Other countries joined later. A Common Economic Space for the community was launched on 1 January 2010. The EAEC is now dissolved and integrated into the EEU.

## 2.2 сеть маршрутов ЕАТС

Проект ЕАТС определил маршруты, которые имеют центральное значение для соединения Европы с Азией. Это железнодорожные, внутренние водные и автомобильные транспортные связи. Девять железнодорожных и девять автомобильных маршрутов составляют основу инфраструктуры для транспортных связей между Европой и Азией через Центральную Азию и Кавказ. Маршруты растянуты более чем на 10 000 километров с Востока на Запад и пересекают 15 стран. Транспортная сеть ЕАТС объединяет основные морские порты с более чем 2529 млн тонн грузов в год (таблица 6) и охватывает 17 внутренних водных путей и более 50 внутренних речных портов<sup>15</sup>.

Целью ЕАТС является как можно лучше соединить неимеющие выхода к морю страны Центральной Азии и Кавказа и разработать альтернативные варианты морской перевозки между Азией и Европой. следовательно, ЕАТС маршруты не только направлены на улучшение связи между странами ЕАТС, но также для подключения ЕАТС к другим существующим транспортными сетями Европы и Азии, таких как Транс-Европейская Транспортная сеть (TEN-T network) в ЕС-28, Пан-европейский транспортный коридор (РЕСТ)<sup>16</sup>, ТРАСЕКА<sup>17</sup> и железнодорожные и дорожные сети в Азии.

Поскольку качество физической инфраструктуры ЕАТС неравномерно и в сети существуют разрывы, проект ЕАТС определяет приоритетность необходимых инвестиций в инфраструктуру, чтобы закрыть существующие пробелы, обновить и модернизировать инфраструктуру и оборудование по маршрутам (т.е. электрификация железных дорог, строительство и модернизация контейнерных терминалов или интермодальных грузовых станций).

Разблокирование неимеющих выхода к морю стран Центральной Азии и Кавказа является одной из основных целей проекта ЕАТС, так как 9 из 15 стран ЕАТС не имеют выхода к морю. Они сталкиваются с высокими транспортными расходами, поскольку в основном полагаются на автомобильный транспорт для соединения с морскими портами. В расстояний до морского порта для стран не имеющих выхода к морю, таких как Узбекистан или Казахстан, могут составлять например 5,370 км из Алматы в Шанхай, или 6,320 км из Ташкента в Шанхай (см таблицу 3). Выбор альтернативного транспортного маршрута часто невозможен из-за географических нюансов, отсутствия физических связей и ограничений пропускной способности инфраструктуры и / или значительных нефизических барьеров на маршрутах.

**Таблица 3: Расстояние железнодорожных маршрутов между Центральной Азией и крупными морскими портами**

From	Routing	Distance (km)
<b>Almaty</b>	– Drushba-Shanghai (Pacific)	5,370
	– Vladivostok (Pacific)	7,850
	– Novorossiysk (Black Sea)	4,630
	– Aktau-Baku-Poti (Black Sea)	4,600*
	– Riga (Baltic Sea)	5,350
	– Bandar Abbas (Persian Gulf)	4,800 [3770**]
	– Mersin (Mediterranean Sea)	5,421
<b>Tashkent</b>	– Drushba-Shanghai (Pacific)	6,320

<sup>15</sup> See UNECE *Euro-Asia Transport Linkages. Paving the way for a more efficient Euro-Asian transport* (New York and Geneva, 2012), pp 171 for description and maps of the links.

<sup>16</sup> PECT are 10 transport rail, road, waterway corridors defined in 1994 stretching from EU-28 to Central and Eastern Europe and the States of former Yugoslavia.

<sup>17</sup> TRACECA route comprises the transport system of the 13 member-states of the “Basic Multilateral Agreement on International Transport for Development of the Europe-the Caucasus-Asia Corridor” (MLA TRACECA): Azerbaijan, Armenia, Georgia, Iran, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Moldova, Romania, Tajikistan, Turkey, Ukraine and Uzbekistan

...	– Vladivostok (Pacific)	8,800
	– Novorossiysk (Black Sea)	3,950
	– Aktau-Baku-Poti (Black Sea)	3,900*
	– Riga (Baltic Sea)	5,500
	– Bandar Abbas (Persian Gulf)	3,800 [2770**]
	– Mersin (Mediterranean Sea)	4,421

Notes: \* Include distance across Caspian Sea (450 km); \*\* After commissioning of Mashad-Bafq section in Islamic Republic of Iran. Source: Table from UNESCAP *Transit Transport Issues in Landlocked and Developing Transit Countries. Landlocked Developing Countries Series No1*, (New York 2003)

Из девяти железнодорожных маршрутов ЕАТС, шесть расположены в направлении Восток-Запад, и три в направлении Север-Юг. Железнодорожные маршруты 1 и 2 уже регулярно используются грузовыми поездами, соединяющими Азию, Восточную Европу и Россию. Качество и вместимость ЕАТС остаются неравномерными. Например, не все железных дороги полностью электрифицированы. Различия в ширине колеи железных дорог<sup>18</sup> между странами ЕАТС и западноевропейскими странами также требуют перерыв на калибровочные операции. Паром, пересекающий Черное море или Каспийское также является частью некоторых маршрутов. Таблицы 4 и 5 предоставляют краткую характеристику железнодорожных и автомобильных путей.

**Таблица 4: детали железнодорожных маршрутов ЕАТС**

<b>1</b>	<b>“Trans-Siberian Railway, Northern Road”</b>
	West (N and E EU (Finland, Latvia, Lithuania, Poland, Hungary)) to East (Russia Pacific)
	Countries crossed <sup>19</sup> : Russia, Belarus or Ukraine
	Number of gauge changes: 0
<b>2</b>	<b>“Trans-Siberian Railway, Southern Route”</b>
	West (N and E EU (Finland, Lithuania, Poland, Hungary)) to East (China)
	Countries crossed: Ukraine, or Belarus, Russia, Kazakhstan, China
	Number of gauge changes: 1 (Kazakhstan/China)
<b>3</b>	West (SE EU (Hungary, Romania, Bulgaria)) through Caucasus and Central Asia to East (China)
	Countries crossed: Moldova, Turkey, Georgia, Azerbaijan, Armenia, Turkmenistan, Uzbekistan, Tajikistan, Kyrgyzstan, Kazakhstan, China
	Number of gauge changes: 1 (Kazakhstan/China)
	Number of ferry crossings: 2 (Caspian and Black Sea)
<b>4</b>	<b>“Southern Silk Road” or “Trans Europe-Asia Route”</b>
	West (SE EU (Bulgaria)) through Iran and Central Asia to East (China)
	Countries crossed: Turkey, Iran, Turkmenistan, Uzbekistan, Kazakhstan, China
	Number of gauge changes: 2 (Iran/ Turkmenistan, Kazakhstan/China)
<b>5</b>	North (N EU (Finland)) through Caucasus and Central Asia to South (Iran)
	Countries crossed: Russia, Azerbaijan, Iran, Turkmenistan, Kazakhstan, Uzbekistan
	Number of gauge changes: 1 (Kazakhstan/China)
	Number of ferry crossings: 1 (Black Sea)
<b>6</b>	West (E EU (Hungary, Poland)) to through Central Asia to East (Russia Pacific Coast) <sup>20</sup>
	Countries crossed: Ukraine, Moldova, Russia, Kazakhstan
	Number of gauge changes: 0
<b>7</b>	West (E EU (Hungary and Poland)) through Central Asia to East (China)

<sup>18</sup> Track gauge is the inner distance between the rail tracks and is normally measured in millimetres. In the EATL network China, Iran, Turkey have 1,435mm track gauges, that are also common on European railways, whilst the other CIS EATL countries have the wider 1,520mm tracks.

<sup>19</sup> Some of the routes have branches that can cross through additional or other countries.

<sup>20</sup> This table reflects only the O-D from where they connect to EU-28, States of former Yugoslavia, and Afghanistan, Pakistan, or Mongolia, that are not covered in this paper.

	Countries crossed: Ukraine, Kazakhstan, Uzbekistan, China
	Number of gauge changes: 1 (Kazakhstan/China)
8	North (N and E EU (Latvia, Poland and Lithuania)) through Caucasus to South (Azerbaijan, Iran)
	Countries crossed: Ukraine, Russia, Georgia, Azerbaijan, Iran
	Number of gauge changes: 1 (Azerbaijan/Iran)
9	North (N EU (Finland) and Baltic Russia) through Central Asia to South (Central Asia)
	Countries crossed: Russia, Kazakhstan, Uzbekistan, Tajikistan
	Number of gauge changes: 0

Таблица 5: детали дорожных маршрутов EATC

1	West (N and E EU (Finland, Latvia, Lithuania, Poland, Hungary)) to East (Russia Pacific and connects to China and Mongolia – Parallel to Trans-Siberian-Railways Countries crossed: Russia, Belarus or Ukraine
2	West (N and E EU (Finland, Lithuania, Poland, Hungary)) to East (China) Parallel to Trans-Siberian-Railways with branches to Kazakhstan and Kyrgyzstan Countries crossed: Ukraine, or Belarus, Russia, Kazakhstan, China
3	West (E EU (Poland, Hungary) to East (China) Countries crossed: Ukraine, Russia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, China
4	West (SE EU (Bulgaria) to East (China) Countries crossed: Georgia, Azerbaijan, Kazakhstan, Uzbekistan, Kyrgyzstan, China Number of ferry crossings: 2 Ro-Ro ferry crossings
5	West (SE EU (Bulgaria and Slovakia) to South (Iran) and East (China) Countries crossed: Turkey, Iran, Afghanistan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Uzbekistan
6	North (N EU (Finland)) to South (Iran) Countries crossed: Russia, Azerbaijan, Iran Kyrgyzstan, Turkmenistan Number of ferry crossings: 1 Ro-Ro ferry crossings /Caspian Sea
7	North (N Russia) to South (Ukraine) Countries crossed: Russia, Belarus and Ukraine
8	North (NW (Russia) to South (China) Countries crossed: Russia, and China
9	North (Central Russia) to South (China) Countries crossed: Russia and China

## 2.3 Роль морских портов

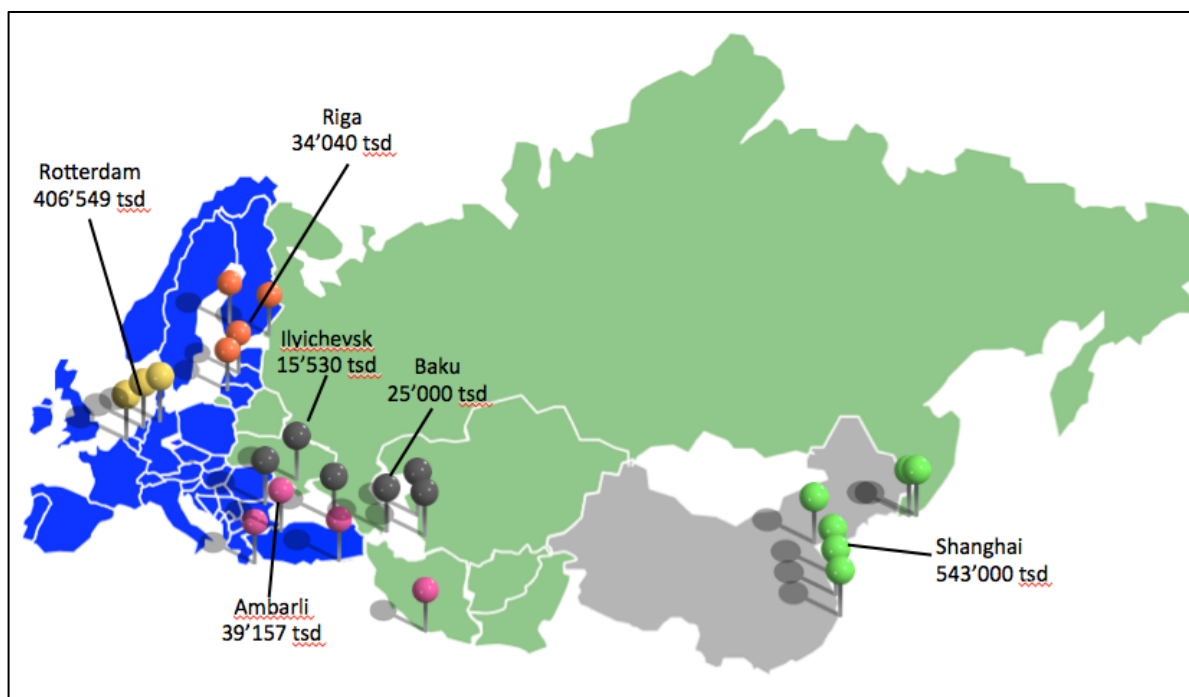
Морское судоходство является основным видом транспорта в международной торговле и морские порты остаются важными узлами международных перевозок и торговли. Они являются центрами в глобальной сети доставок и местом встречи внутреннего транспорта из соседних регионов и стран.

Благодаря значительному экономическому росту Азии, а именно Китая, грузооборот морских портов в Азии также неуклонно растет на протяжении последних 10 лет. Например, в порту Ningbo-Zhousan наблюдается увеличение тоннажа грузов на 565 процентов с 2003 по 2012 год. Основные европейские порты Роттердам, Антверпен, Гамбург выросли только на 167 процентов, 159 процентов и 144 процентов соответственно за тот же период времени. В 2014 году порты Ningbo-Zhousan, Шанхай, Сингапур, Тяньцзинь стали крупнейшими морскими портами по тоннажу и крупнейшими мировыми контейнерными портами.



Сеть ЕАТС маршрутов связана со многими из этих крупных морских портов. 20 важных морских портов этого маршрута расположены в Балтийском и Северном море, в Средиземноморье, на побережье Тихого океана, и в Аравийском море (рисунок 1).

Рисунок 1: Основные морские порты в сети ЕАТС, годовой грузооборот в метрических тоннах



Source: Author, based on data from table 6. No comparable data for Bandar Abbas available

Самым большим портом на Балтийском море является Рига (Латвия) с годовым Грузооборот 34,040,000 тонн (2013). В Средиземном море самый большой по пропускной способности порт - Пирей (Греция) с 40,192,000 тонн (2013), в то время как на тихоокеанском побережье Шанхай является крупнейшим портом с годовой пропускной способностью 543,000,000 тонн (2013). Другие важные порты, которые не являются прямыми конечными точками маршрутов ЕАТС, но находятся в непосредственной близости – это главные европейские порты Северного моря, такие как порт Роттердама (Нидерланды) - (годовая производительность 406,549,000 тонн (2013), а также порты Бендер-Аббас (Иран) и Карачи (Пакистан) - 41,350,000 тонн (2013-2014) в Аравийском море.

В дополнение к морским портам ЕАТС охватывает также основные порты в Каспийском море, такие как порты Баку (Азербайджан) и Актау (Казахстан) с годовым грузооборотом в 25000000 тонн и 12000000 тонн соответственно (2011), и в Черном Море, с портом Ильичевск (Украина) и портом Варна (Болгария) с годовым грузооборотом 15,530,000 тонн и 12,950,000 тонн соответственно.

Морские порты на тихоокеанской стороне, Шанхай (Китай), Lianyungan (Китай), Владивосток (Россия) и Находка / Восточный (Россия), играют важную роль для ЕАТС, так как они соединяются Евразию с Республикой Корея, Японией и Тайванем, провинцией Китая. Производители автомобилей, такие как Daewoo Motors, Kia Motors и Hyundai уже используют эти порты, как ворота на российский и китайский рынки, и используют Транс-Сибирскую железную дорогу для контейнерных грузовых перевозок автомобильных частей и автомобилей из и в их производственные площадки России и Узбекистана (см главу 3.4.1 для грузовых поездов ООО Мицуи (Mitsui Ltd)).

Порты Балтийского моря Ventsplis, Рига и Клайпеда позиционируют себя в качестве региональных центров для связи Востока и Запада между Европой и Россией, и для связи Севера и Юга к Черному морю и Кавказу. Многие услуги контейнерных перевозок, соединяющих эти порты, доказывают это (смотри главу 3.4.1 для железнодорожных услуг Saulé, Zubr и Viking). Иранские порты Бендер-Аббас и Чабахаре ( Bandar Abbas and Chabahar) также ищут пути создания сухопутного моста в Афганистан, Центральную Азию и Китай через Среднюю Азию. К примеру Иранские Железные Дороги в настоящее время строят железнодорожную связь из Sangam, на юго-востоке страны, недалеко от обоих портов, в Герат в Афганистане<sup>21</sup>.

Таблица 6: Грузовые пропускная способность морских портов в крупных сети ЕАТС, 2013 (в 000 метр. тонн)

			TOTAL	Inbound	Outbound
Baltic	Latvia	Riga	34'040	4'563	29'477
Baltic	Lithuania	Klapeida Port	30'790	7'169	23'621
Baltic	Latvia	Ventsplis	26'427	1840	25087
Baltic	Russia	St Petersburg*	7'764	n.a.	n.a.
Baltic	Finland	Hanko/Turku	3'556	1686	1870
Black Sea	Ukraine	Ilyichevsk	15'530	n.a.	n.a.
Black Sea	Bulgaria	Varna	12'950	3494	9496
Black Sea	Turkey	Samsun	9'103	7241	1862
Black Sea	Georgia	Poti*	7'292	n.a.	n.a.
Black Sea	Georgia	Batumi*	1'701	n.a.	n.a.
Caspian	Turkmenistan	Turkmenbashi	n.a.	n.a.	n.a.
Caspian	Azerbaijan	Baku**	25'000	n.a.	n.a.
Caspian	Kazakhstan	Aktau**	12'000	n.a.	n.a.
Arabian Sea	Iran	Bandar Abbas	n.a.	n.a.	n.a.
Arabian Sea	Pakistan	Karachi***	41'350	n.a.	n.a.
Med	Greece	Piraeus	40'192	20892	19300
Med	Turkey	Ambarly	39'157	23'482	15'676
Med	Turkey	Mersin	31'512	19502	12010
Med	Turkey	Izmir	10'431	4985	5445
North Sea	Netherlands	Rotterdam	406'549	291029	115520
North Sea	Belgium	Antwerp	171'984	88'967	83'017
North Sea	Germany	Hamburg	99'529	60197.0	39332.0
North Sea	Germany	Bremerhaven	31'575	14'817.00	16'940.00
Pacific	China	Shanghai	543'000	n.a.	n.a.
Pacific	China	Tianjin	500'000	n.a.	n.a.
Pacific	China	Ningbo*	330'000	n.a.	n.a.
Pacific	China	Lianyungang	202'000	n.a.	n.a.
Pacific	Russia	Nkhodka*	14'980	n.a.	n.a.
Pacific	Russia	Vladivostok*	5'800	n.a.	n.a.
<b>TOTAL</b>			<b>2'612'862</b>		

\* Data is for 201a; \*\* Data is for 2011, \*\*\* Statistics for financial year July 2013-July 2014.

<sup>21</sup> <http://www.railjournal.com/index.php/middle-east/iran-invests-in-cross-border-connections.html>



Source: Author's own compilation based on different data sources. Data for EU-28 and ports in Turkey are from European Commission Eurostat database. Available at <http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>. Other figures are from the port's website or related publication. It was not possible to find data for 2013 for all ports.

## 2.4 Время и затраты

Стоимость транспорта является важным компонентом логистики и транспортного планирования и, по мнению некоторых эмпирических исследований, может составлять до 44 процентов затрат на логистику<sup>22</sup>, и 2-15 процентов от стоимости реализуемых товаров<sup>23</sup>. Транспортные расходы имеют различные компоненты, включая прямые и косвенные расходы. Прямые затраты охватывают погрузочно-разгрузочные сборы, транспортные расходы и другие расходы связанные с транспортным оборудованием, а также расходы на документацию, такие как плата за оформление груза, таможенную плату и т.д., расходы на обслуживание для таможенного агента или экспедитора, или неофициальные платежи для ускорения процесса. Косвенные расходы включают в себя затраты на хранение, страховку и стоимость амортизации. Для дорогостоящих товаров очень чувствительным к этим издержкам, время является главным фактором для выбора метода транспортировки.

### 2.4.1 Дорожные и железнодорожные тарифы

Дорожные фрахтовые ставки или тарифы железнодорожного транспорта являются одним из многих компонентов транспортных затрат. Эти показатели фиксируются в рамках соглашений между правительствами или компаниями, но на практике являются следствием переговоров между грузоотправителем, оператором и перевозчиком. Следовательно, фактические расходы часто ниже опубликованных ставок и тарифов.

Есть инструкции, правила и процедуры, которые регулируют тарифы международных железнодорожных перевозок. Железнодорожные тарифы в странах СНГ и Балтии обязаны соблюдать, ЕЕТ - Единый Транзитный Тариф, и МТТ - Международный Железнодорожный Транзитный тариф OJSD<sup>24</sup>. Железнодорожные перевозчики применяют эти единые тарифы, как максимальные ставки и могут предложить льготные цены. По данным одного исследования ЭСКАТО (UNESCAP), эти единые тарифы устарели<sup>25</sup>. Скидки на тарифы являются распространенным средством для привлечения постоянных клиентов железнодорожного сервиса. Например Иран, Туркменистан и Узбекистан подписали соглашение о сотрудничестве в сфере железнодорожных перевозок, что предусматривает максимальную 30-процентную скидку на груз хлопка транзитом по железной дороге<sup>26</sup>. Операторы поезда Viking также сократили свои тарифы на 15 процентов в 2009 году чтобы привлечь трафик.

---

<sup>22</sup> A survey by the National Council of Physical Distribution Management (NCPDM) from 1982, cited in Chang, H. (1998) *Logistical Management*. Hwa-Tai Bookstore Ltd., Taiwan Province of China, estimates that the cost of transportation, on average, accounted for 6.5% of market revenue and 44% of logistics costs.

<sup>23</sup> Figure based on OECS survey cited in OECD *Overcoming border bottlenecks* (Paris, 2009).

<sup>24</sup> Transit tariff combines tariff and transit time. Fixed by OJSD members once per year

<sup>25</sup> UNESCAP *Transit Transport Issues in Landlocked and Developing Transit Countries. Landlocked Developing Countries Series No1* (New York 2003), p. 31

<sup>26</sup> Tasnim News Agency, "Iran, Uzbekistan, Turkmenistan Ink Railroad Agreement, 28 April 2014, Available at <http://www.tasnimnews.com/English/Home/Single/353091>. Accessed December 2014.

По данным исследования, ЕЭК ООН, международные дорожно-транспортные расходы очень похожи в разных странах ЕАТС (см таблицу 7 ниже), со средним тарифом 1,4 \$ США за км на длинные расстояния<sup>27</sup>.

**Таблица 7: Тарифы на дорожный транспорт**

Origin-Destination	Road tariff
West Europe to Istanbul	0,82 to 0.92 Euro per km
Istanbul to West Europe	0.9 to 1 Euro per km
Almaty to Istanbul	0.8 -1 US\$ per km
Istanbul to Almaty	1-1.4 US\$ per km

Source: UNECE *Euro-Asia Transport Linkages. Paving the way for a more efficient Euro-Asian transport* (New York and Geneva, 2012), p. 97

Другие факторы, увеличивающие общие транспортные расходы - перевозки пустых грузовиков и контейнеров при обратной дороге, лизинговые контейнерные расходы и транзитные сборы.

Возврат пустых грузовиков и контейнеров является результатом несбалансированных торговых потоков, что делает это иногда невозможным для оператора подобрать подходящий груз для обратного путешествия. Также возврат пустых контейнеров может быть результатом законодательных ограничений на транспортные услуги на территории другой страны.

Контейнерные лизинговые расходы могут быть особенно высокими для стран не имеющих выхода к морю. Большинство контейнеров принадлежат судоходным или контейнерным лизинговым компаниям, и должны быть у них арендованы. Расходы, так называемый демередж (простой), рассчитываются ежедневно или еженедельно, и включают в себя максимальное количество дней сверхнормативного простоя судна. Обычно грузоотправители из не имеющих выхода к морю стран договариваются о большем бесплатном времени демереджа, или выбирают контейнеры, которые находятся в собственности физического лица, а не лизинговой компании. Используя собственные контейнеры они могут отменять экспедиторские расходы и давать себе больше времени на погрузку / разгрузку<sup>28</sup>.

Термин "транзитная плата" не имеет точного определения и может охватывать дорожные сборы или разрешения на пропуск контейнера, а также конкретные сборы за операции транзитных перевозок по национальной дорожной сети. Например казахстанское законодательство устанавливает, что если иностранный перевозчик заходит на национальную территорию без разрешения исходя из национальной системы квот, будет взиматься плата 160 \$ США. Операторы обычно относят эти расходы к транзитным расходам.

<sup>27</sup> UNECE *Euro-Asia Transport Linkages. Paving the way for a more efficient Euro-Asian transport* (New York and Geneva, 2012), p. 97

<sup>28</sup> CAREC *CARECCPMM Corridor Performance Measurement and Monitoring Annual Report*, 2013, p 19

## 2.4.2 Средняя скорость движения

Дорожные и железнодорожные условия, а также географическая обстановка варьируются на маршрутах ЕАТС, как результат это приводит к разным скоростям движения на маршрутах. Не физические барьеры, такие как ожидание на пограничных переходах, или стоянки в пути, также значительно влияют на время поездки. Есть два способа для учета времени поездки и скорости. Один предполагает измерение поездки в зависимости от расстояния и средней скорости движения. Другой направлен на отображение фактического времени путешествия, включая время ожидания на пограничных переходах и время на остановки в пути.

ЕЭК ООН измерил фактическое время путешествия во время пробных поездок и использовал замеренное время, чтобы вычислить среднюю скорость движения за км. Результаты показали среднюю скорость поездки - 26 км/ч в Европе, 21 км/ч в Азии, и 34 км/ч для Центральной Азии грузовым железнодорожным транспортом<sup>29</sup>. ЭСКАТО ООН, используя тот же подход, сообщил среднюю скорость около 50 км/ч для транзита через Беларусь, Казахстана, Польшу и Российскую Федерацию, и среднюю скорость около 70 км/ч для транзита через Австрию, Францию, Германию, Италию и Испанию<sup>30</sup>.

Отчет the SSPMM Report 2013 заключает, что время в пути измеряемое как скорость без задержек (СБЗ) ухудшилось по всем коридорам ЦАРЭС с 2011 года. В среднем СБЗ для всех коридоров в 2013 году был 34.2 км/ч ниже на 3.8 км/ч с 2011 года. СБЗ автомобильного транспорта составила 37,8 км/ч ниже на 1,8 км/ч с 2011 года, а средняя железнодорожная скорость 28.4 км/ч по сравнению с 30.1 км/ч в 2011 году. Показатели скорости с задержками (SWD), включая время ожидания и стоянки, измеряемая SSPMM, также ухудшились с 2011 года, доказывая, что ситуация с задержками на границах и в других случаях не улучшилась<sup>31</sup>.

Хотя наземные транспортные маршруты в абсолютном выражении короче морского транспорта, не все сухопутные транспортные маршруты являются экономически выгодной альтернативой, в основном из-за высоких расходов. Сравнение ЕЭК ООН морского железнодорожного сценария поездок, совершаемых во время фазы проекта ЕАТС II (см таблицу 8 ниже) пришли к выводу, что в то время как все сухопутные сценарии имели временное преимущество, только некоторые из них имели ценовое преимущество.

**Таблица 8: Краткое сравнение ЕЭК ООН по морскому/железнодорожному сценарию**

Distances in km	Cost advantage rail (US\$)	Time advantage rail (hrs)
-----------------	----------------------------	---------------------------

<sup>29</sup> CAREC CARECCPMM Corridor Performance Measurement and Monitoring Annual Report, 2013, p 19

<sup>30</sup> UNECE Euro-Asia Transport Linkages. Paving the way for a more efficient Euro-Asian transport (New York and Geneva, 2012), p. 100

<sup>31</sup> CAREC CARECCPMM Corridor Performance Measurement and Monitoring Annual Report, 2013

1 Khabarovsk to Potsdam	22439 /11208	(-434)	248
2 Hangzhou-Kaluga	22571 / 6955.51	2071	347
3 Tashkent to Varna	20006 / 4400.97	1604	364
4 Almaty to Istanbul	9604/6065	(-911)	422
5 Mrovarid to Pushkin	na/6519	(-3080.5)	118
6 Ussuriysk – Kiev	17501.25/ 9804	433	174
7 Shanghai-Warsaw	21238/10800	2637	123
8 Krasnodat-Kalingrad	835572305	3455	155.2

Source: UNECE *Euro-Asia Transport Linkages. Paving the way for a more efficient Euro-Asian transport* (New York and Geneva, 2012)

Время является важнейшим преимуществом железнодорожного транспорта перед морскими перевозками по ЕАТС. Согласно Schenker Rail, при грузовых перевозках по Транс-Сибирской железной дороге (TSR), ключевым преимуществом железнодорожных грузовых перевозок по сравнению с морским транспортом с Востока на Запад и Запада на Восток является скорость, а не стоимость. Нужно около 40 дней чтобы доставить контейнер по морю, по суше он может быть доставлен в течение 20-25 дней. Компания Hewlett Packard (HP) также посылает 2/3 его продукции, производимой в городе Чунцин в Европу по железной дороге, с учетом временного преимущества в половину времени по сравнению с морскими перевозками, несмотря на более высокие расходы на 20-25 процентов<sup>32</sup>.

### 3. Торговые и транспортные потоки на маршрутах ЕАТС

Транспортные потоки в сети ЕАТС зависят от торговли товарами между странами ЕАТС, торговли между странами ЕАТС и региона/стран, связанных с ЕАТС – в основном ЕС-28 и страны Юго-Восточной и Южной Азии, а также транзитной торговли в Евразии из Японии, Республики Корея и Тайвань в Европу. Хотя трудно оценить реальные транспортные потоки исключительно на основе существующих торговых потоков, характеристика торговых потоков дает общее видение возможных транспортных потоков и направлений.

#### 3.1 Развитие мировой торговли товарами

На фоне продолжающегося экономического спада в США, Японии и Европе мировое экономическое производство в 2013 году выросло только на 2,0 процента<sup>33</sup>. Рост торговли товарами также замедлился из-за кризиса, и экспорт мировой торговли вырос только на 2,2 процента в 2013 году на общую сумму 18,300,640 \$ США<sup>34</sup>. Перспективы роста в Азиатском регионе по-прежнему стабильны, в то время как рост стран СНГ будет замедлен в 2015 году из-за

<sup>32</sup> Shawn Donnan, "Geopolitics risks derailing new Silk Road", *Financial Times*, 17 October 2014.

<sup>33</sup> IMF, *World Economic Outlook 2014 Recovery Strengthens, remains uneven*, (Washington D.C. 2014). Available at <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2014/01/pdf/text.pdf>. Accessed January 2015

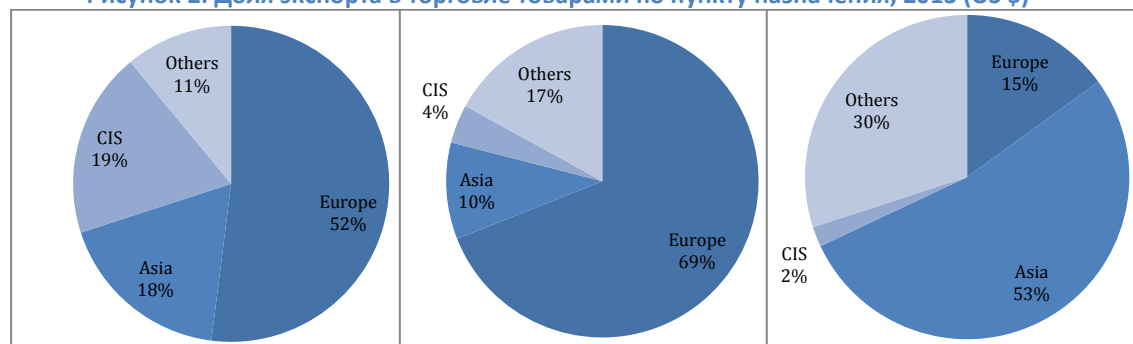
<sup>34</sup> WTO, *World Trade Report 2014*. Available at [http://www.wto.org/english/res\\_e/booksp\\_e/world\\_trade\\_report14\\_e.pdf](http://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/world_trade_report14_e.pdf) Accessed December 2015. World merchandise exports were expected to grow stronger in 2014 but aggregate data is not yet published to confirm the forecast and assess the magnitude of the growth in 2014.

падение цен на нефть и газ и рецессии в России, но будет оставаться сильным для ОСО (см главу 1).

В 2013 году в Азии отмечен самый быстрый рост регионального ВВП, а его объем экспорта вырос больше, чем в любом другом регионе. Европа<sup>35</sup> остается крупнейшим экспортером торговли товарами по стоимости (36 процентов экспорта мира приходит из Европы). Доля Азии в мировом экспорте выросла до 30 процентов, и 38,5 процентов всех выпускаемых товаров производилось в Азии в 2013. Китай стал крупнейшим в мире торговцем товарами по стоимости, с суммарным импортом и экспортом на общую сумму 4,159 млрд долларов США. Доля стран СНГ в мировом экспорте составила лишь 3 процента мировой торговли товарами в 2013 году, из которых 68 процентов экспортных товаров являются топливом и продукцией горнодобывающей промышленности. Доля произведенных экспортных товаров из СНГ - 22,1 процента, и 8,2 процента экспорта стран СНГ являются сельско-хозяйственные товары<sup>36</sup>.

### 3.2 Региональные торговые и транспортные потоки

Рисунок 2: Доля экспорта в торговле товарами по пункту назначения, 2013 (US \$)



CIS countries, 2013

Europe, 2013

Asia, 2013

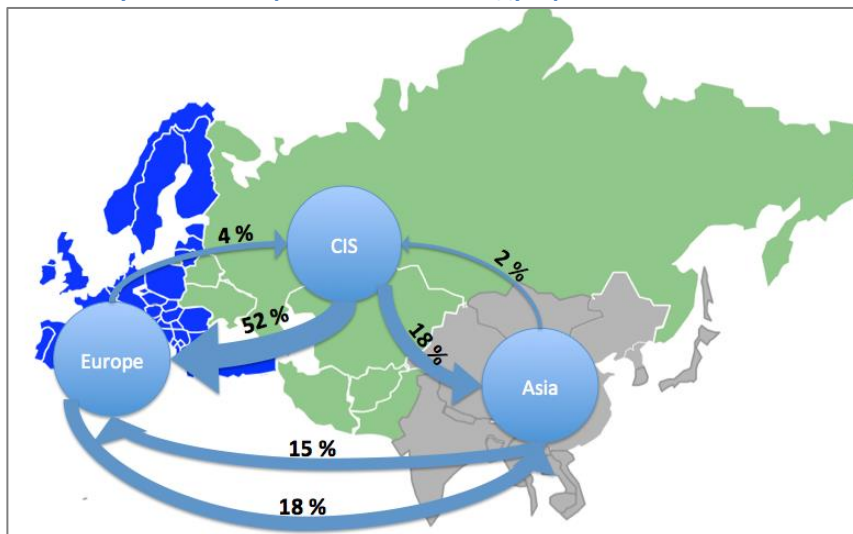
Source: WTO, World Trade Report 2014. Available at [http://www.wto.org/english/res\\_e/booksp\\_e/world\\_trade\\_report14\\_e.pdf](http://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/world_trade_report14_e.pdf). Accessed December 2015

Как наглядно показано на рисунках 2 и 3 - Европа является основным экспортным направлением для стран СНГ с 52 процентами от общего объема экспорта по стоимости аоставляемому в Европу, в то время как пока только 4 процента от общего объема экспорта Европы идет в страны СНГ. 18 процентов экспорта стран СНГ идет в Азию, но лишь 2 процента от общего объема экспорта Азии идут в страны СНГ. Внутрорегиональная торговля между странами СНГ плохоразвита. Доля торговли внутри СНГ составляет 19 процентов, по сравнению с 52 процентами в Европе и 53 - в Азии.

<sup>35</sup> Europe includes EU-28, Norway, Switzerland and Turkey and states of the former Yugoslavia.

<sup>36</sup> WTO, *World Trade Report 2014*. Available at [http://www.wto.org/english/res\\_e/booksp\\_e/world\\_trade\\_report14\\_e.pdf](http://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/world_trade_report14_e.pdf) Accessed December 2015

Рисунок 3: Экспортные потоки между странами ЕАТС, 2013



Source: Author, compiled on the basis of Comtrade data for 2013.

### 3.2.1 Торговля в странах СНГ

Россия является основным экспортером и импортером товаров внутри СНГ. В 2013 году Россия экспортировала товаров на сумму 63,831 млн долларов США в страны СНГ (см таблицу 9). 82 процента российского экспорта в страны СНГ идут в три страны - Казахстан (17686 млн US \$), Беларусь (16870 млн US \$) и Украину (15215 млн US \$). Беларусь, Казахстан и Россия сформировали Евразийский Таможенный союз (ЕЦУ) в 2010 году, что позволило уменьшить и/или устранить внутренние таможенные пошлины<sup>37</sup>. 90 процентов российского импорта из стран СНГ также поступают из этих трех стран.

В 2013 году Россия импортировала больше товаров по стоимости из Китая, чем из всех стран СНГ вместе. Самый большой поток товаров в и из России является результатом торговли с ЕС-28. 45,8 процентов российского экспорта в стоимостном эквиваленте было отправлено в ЕС-28 в 2013 году, а доля импорта товаров из ЕС-28 42,6 процента<sup>38</sup>. Российский экспорт в ЕС-28 в четыре раза превосходит стоимость общего объема экспорта в страны СНГ, и более чем в шесть раз стоимость экспорта в Китай. (См. таблицу 9). Турция также является важным направлением экспорта для России. Среди стран СНГ Таджикистан, Грузия и Молдова имеют наименьший объем торговли товарами с Россией (суммарный импорт и экспорт).

### 3.2.2 Торговля в странах ЕС-28

СНГ-ЕС-28 торговля сосредоточена на четырех странах - Россия, Украина, Казахстан и Беларусь (См. таблицу 10). Более 90 процентов экспорта ЕС-28 в страны СНГ и импорта приходят на эти четыре страны. ЕС-28 также является

<sup>37</sup> From 1.1.2015 on the ECU has become part of the EEU, the Eurasian Economic Union that was created by an international treaty on 29 May 2014 amongst Belarus, Kazakhstan, and the Russian Federation. Armenia later joined the EEU, and Kyrgyzstan will possibly join in May 2015.

<sup>38</sup> WTO *Trade Profiles 2013* (2013, Geneva). Available from <http://www.wto.org>. Accessed December 2014

важным торговым партнером для не-экспортеров нефти кавказских республик - Армении и Грузии, а также для Молдовы и Украины. Это также объясняет решающую роль портов на Черном море для лучшей интеграции кавказских республик.

**Таблица 9: Россия Федерация, торговли товарами со странами ЕАТС и связанных стран в 2013 году (в млн долларов США)**

Partner	Export	Import	Trade balance
Kazakhstan	17'686	5'807	11'879
Belarus	16'870	13'959	2'911
Ukraine	15'215	15'791	-576
Azerbaijan	4'950	1'079	3'871
Uzbekistan	2'804	1'255	1'549
Kyrgyzstan	2'029	110	1'919
Turkmenistan	1'430	139	1'290
Armenia	1'115	332	783
Tajikistan	724	38	687
Georgia	589	190	399
Moldova	418		0
		417	
<b>CIS TOTAL</b>	<b>63'831</b>	<b>39'118</b>	
Turkey	25'064	6'965	18'099
EU-28	252'645	158'207	94'438
Iran	1'169	433	736
Afghanistan	631	14	617
China	39'668	49'591	-9'923

Source: Author, compiled on the basis of Comtrade data for 2013

**Таблица 10: ЕС-28 Торговля товарами со странами ЕАТС в 2013 году (в млн долларов США)**

Partner	Export	Import	Trade balance
Russian Federation	158'207	252'645	-94'438
Ukraine	31'375	17'607	13'768
Belarus	11'384	4'442	6'942
Kazakhstan	9'898	30'844	-20'946
Azerbaijan	4'950	18'852	-13'902
Moldova	3'026	1'275	1'750
Georgia	2'668	879	1'789
Uzbekistan	1'849	328	1'521
Turkmenistan	1'434	1'150	284
Armenia	944	289	655
Kyrgyzstan	529	103	426
Tajikistan	260	111	149
<b>CIS TOTAL</b>	<b>226'522</b>	<b>328'524</b>	
China	195'817	371'286	-175'469
Turkey	102'452	66'779	35'674
Iran	7'174	1'027	6'147



<b>Afghanistan</b>	755	74	681
--------------------	-----	----	-----

Source: Author, compiled on the basis of Comtrade data for 2013

### 3.2.3 Торговля в Китае

Из всех двусторонних торговых потоков, рассмотренных в этой статье, ЕС-28 и Китай имеют наиболее крепкие торговые отношения. Экспорт Китая в ЕС-28 составляет 37,1286 млн долларов США. Китайский экспорт в ЕС-28 в 4,5 раза больше нежели экспорт Китая в страны СНГ. Так как Китай импортирует из ЕС-28 меньше, чем экспортирует (195,817 млн долларов США в 2013 ), ЕС-28 имеет большой торговый дефицит с Китаем.

Кыргызская Республика стала одним из главных мест для китайского экспорта в Центральную Азию. Китайский экспорт в Кыргызстан в 2013 году оценивается в 5,075 млн долларов США. Эти грузы перевозятся в Кыргызстан по дороге из Каши. Улучшение дорожной инфраструктуры внутри Кыргызстана из Каши в Бишкек и строительство железной дороги от Каши до Урумчи поддерживает эти торговые потоки. Китайские товары продаются на рынках в Бишкеке, используется в производстве, или транспортируются в Казахстан. Кыргызстан имеет самые низкие тарифы в регионе неформальная торговля китайскими товарами через границу с Казахстаном хорошо развита. Эта торговля осуществляется поставками менее 50 кг<sup>39</sup> для отсутствия таможенных пошлин и прочих налогов.

**Таблица 11: Китай, торговля товарами со странами ЕАТС в 2013 году (в миллионах долларов США)**

Partner	Export	Import	Trade balance
<b>Russian Federation</b>	49'591	39'668	9'923
<b>Kazakhstan</b>	12'545	16'051	-3'506
<b>Ukraine</b>	7'849	3'273	4'576
<b>Kyrgyzstan</b>	5'075	62	5'013
<b>Uzbekistan</b>	2'613	1'938	675
<b>Tajikistan</b>	1'869	89	1'781
<b>Turkmenistan</b>	1'138	8'893	-7'756
<b>Belarus</b>	872	581	292
<b>Azerbaijan</b>	869	234	635
<b>Georgia</b>	862	54	808
<b>Armenia</b>	120	73	47
<b>Moldova</b>	113	19	94
<b>CIS TOTAL</b>	<b>83'517</b>	<b>70'934</b>	<b>12'582</b>
<b>EU-28</b>	371'286	195'817	175'469
<b>Turkey</b>	17'747	4'486	13'261
<b>Iran</b>	14'037	25'390	-11'353
<b>Afghanistan</b>	328	10	319

Source: Source: Author, compiled on the basis of Comtrade data for 2013

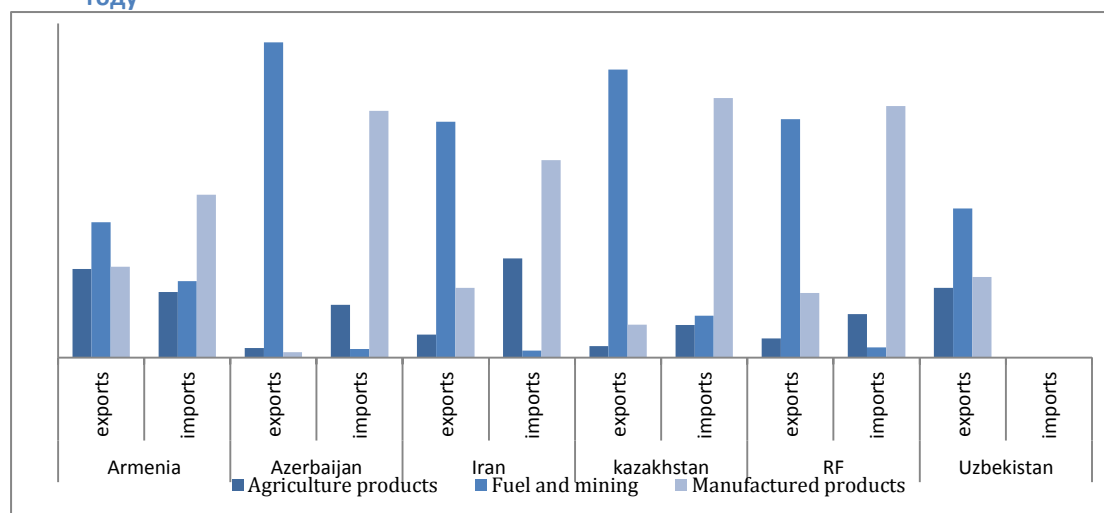
<sup>39</sup> According to EEU or ECU Customs law packages of less than 50kg are not subject to payment of Customs duties and taxes.

### 3.2.4 Состав торговли

При взгляде на товарный состав двусторонних торговых потоков между странами ЕАТС видно, что топливо и продукция горнодобывающей промышленности являются доминирующим экспортом стран СНГ (66 процентов от общего экспорта); 22 процента составляют промышленные товары и 9 процентов сельскохозяйственные товары. Топливо и продукция горнодобывающей промышленности составляют 40,4 процента экспорта из СНГ в Европу, 10,7 процента экспорта из СНГ в Азию и 4,5 процента в торговле по СНГ<sup>40</sup>. Рисунки 4 и 5 показывают торговый состав – долю сельскохозяйственной продукции, топлива, горной промышленности и выпускаемой продукции в импорте и экспорте для стран ЕАТС в 2013<sup>41</sup>.

Можно отметить две различные модели. Топливо и продукция горнодобывающей промышленности составляют более 50 процентов от общего объема экспорта по стоимости для четырех стран экспортеров нефти. Например 94 процента экспорт Азербайджана в этом сегменте. Доля Армении и Узбекистана в экспорте топливно-добывающей промышленности примерно 50 процентов<sup>42</sup>. С точки зрения импорта, эти страны-экспортеры нефти импортируют большое количество промышленных товаров, в частности товаров массового потребления, таких как электроника. Торговый состав очень отличается для не-экспортеров нефти в регионе ЕАТС, для которых промышленная продукция составляет большую долю экспорта; 94 процента от общего объема экспорта в Китай и 72 процента в Турцию. Молдова экспортирует в основном сельскохозяйственную продукцию главным образом в Европу.

Рисунок 4: Торговый состав импорта/ экспорта стран-экспортеров энергии ЕАТС в 2013 году



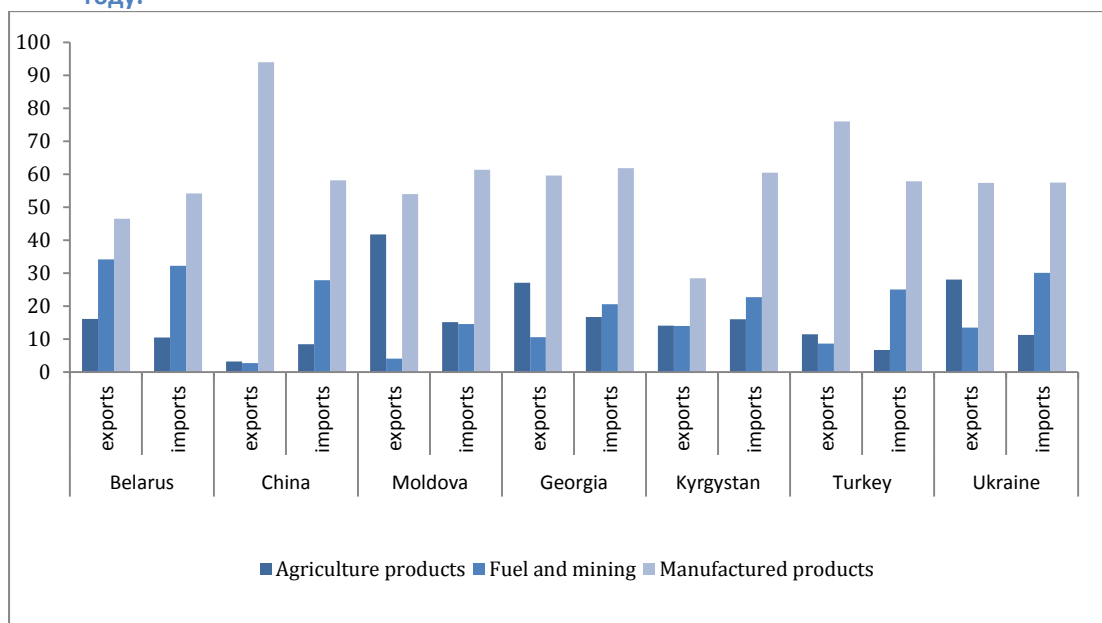
Source: Author based on data from *WTO Trade Profiles 2013* (2013, Geneva). Available from <http://www.wto.org>. Accessed December 2014.

<sup>40</sup> *WTO Trade Profiles 2013* (2013, Geneva). Available from <http://www.wto.org>. Accessed December 2014.

<sup>41</sup> No data was available for Tajikistan and Turkmenistan.

<sup>42</sup> Armenia 43,7% and Uzbekistan 55,2%, *WTO Trade Profiles 2013* (2013, Geneva). Available from <http://www.wto.org>. Accessed December 2014.

Рисунок 5: Торговый состав импорта/экспорта стран ЕАТС не экспортеров нефти в 2013 году.



Source: Based on data from WTO *Trade Profiles 2013* (2013, Geneva). Available from <http://www.wto.org>. Accessed December 2014. Note: The data for the Kyrgyz Republic appears to be incorrect.

### 3.3 Выбор способа транспортировки в международной торговле

Водный, воздушный, дорожный транспорт, трубопроводы и железнодорожные дороги представляют различные варианты для международных грузовых перевозок на короткие, средние и длинные дистанции. Каждый из режимов имеет свои специфические характеристики с точки зрения затрат, скорости, надежности, возможности прослеживания, гибкости и безопасности, и как результат – свои преимущества и недостатки для пользователя. Потребители транспортного сервиса, грузоотправители и экспедиторы грузов и логистических компаний внимательно измеряют и взвешивают свой выбор вида транспорта в зависимости от объема и характера груза, расстояния и транспортных расходов, а также других специфических особенностей своей логистической сети. Как правило выбор включает в себя сочетание нескольких видов транспорта.

#### 3.3.1 Общая характеристика видов перевозок

Общие характеристики режимов грузовых перевозок, принимая во внимание социально-экономические или экологические факторы:

- Воздушный транспорт является предпочтительным видом транспорта для небольших партий грузов высокой стоимости, которые очень чувствительны ко времени. Воздушный транспорт, как правило, используется для небольших объемов с маленьким весом, в частности потребительских товаров в небольших упаковках или экспресс-грузов. Использование воздушного груза возросло в последние годы в связи с увеличением электронной коммерции и более широком рынке экспресс доставок для промышленных продуктов. Исследования показывают, что воздушный груз перевозит грузы на расстояние

более 2 000 миль. Воздушный транспорт, как правило, в сочетании с коротким самосвалом транспорта для окончательной доставки.

- Грузовые автомобили являются предпочтительным видом транспорта для коротких расстояний, но также часто используются в наземном транспорте на среднюю и дальнюю дистанции, когда нет альтернативного вида транспорта. Товары, перевозимые автотранспортом по этим расстояниям имеют среднюю или высокую ценность, а объем приближен к размеру контейнера. Грузовые автомобили также могут быть использованы для транспортировки на дальние расстояния ценных грузов, таких как нефть и газ. Преимущество автомобильного транспорта является его гибкость в маршрутах и в отношении грузовых единиц.
- Водный транспорт, в частности морские перевозки, является предпочтительным видом транспорта на большие расстояния и используется для перевозки более низкие по ценности товаров, таких как сыпучие товары, которые менее чувствительны ко времени, а также компонентов для промышленности, потребительских товаров, перевозимых в контейнерах, Внутреннее судоходство и каботажное судоходство используются для перевозок к основным морским портам.
- Железнодорожный транспорт считается эффективным видом транспорта для перемещения тяжеловесных грузов на большие расстояния. Товары, которые лучше подходят для перемещения железнодорожным транспортом состоят из навалочных грузов, таких как сельско-хозяйственные товары, и топливно-энергетических товаров, металлов и минералов, автомобильных и других компонентов используемых в производстве, бумаги и изделий из древесины, строительных материалов. Из-за низкой стоимости эти товары очень чувствительны к высоким транспортным расходам. Это также вариант для доставки большого количества товаров народного потребления, которые могут быть транспортированы в железнодорожных вагонах или контейнерах, в частности, в сочетании с дорожным транспортом - так называемые интермодальные или комбинированные перевозки<sup>43</sup>. Хотя этот метод негибкий, поскольку зависит от существующей физической инфраструктуры, которую дорого создать поддерживать, железнодорожный транспорт является основой многих междугородных транспортных коридоров.

Из-за их различных характеристик, не каждый вид транспорта подходит для всех товаров, расстояний и логистических сетей. Кроме того, у грузоотправителей не всегда есть выбор всех методов на их территории. Транспортный выбор ограничен у не имеющих выхода к морю горных стран. Для не имеющих выхода к морю страны, чтобы достигнуть морской порт, уже нужно совершить автомобильные перевозки во много тысяч километров (см таблицу 3).

---

<sup>43</sup> UNECE *Terminology on combined transport*, (Geneva, 2001) Intermodal transport: The movement of goods in one and the same loading unit or road vehicle, which uses successively two or more modes of transport without handling the goods themselves in changing modes. Combined transport: Intermodal transport where the major part of the European journey is by rail, inland waterways or sea and any initial and/or final legs carried out by road are as short as possible.

### 3.3.2 Разделение видов перевозок в мировой торговле

Морское судоходство является основным видом транспорта в международной торговле, на которые приходится около 90 процентов всего тоннажа и 72.71 процента в ценовом соотношении<sup>44</sup>. В 2013, посредством морских перевозок было доставлено 9,548 млн тонн, из которых 1524 млн тонн были контейнерные грузы, 2920 млн тонн грузов пришлось на пять основных товаров (железные руды, каменный уголь, бокситы и глинозем, фосфориты, и зерно), 2260 млн тонн другие сухогрузные товары не в контейнерах (изделия из дерева и другое) и 2,844 млн тонн нефти и газа<sup>45</sup>.

В 2012 году подавляющее большинство тоннажа внешней торговли ЕС-28 пришлось на режим морской доставки (75.33 процентов), 10,2 процента по трубопроводу, 6,2 процента по дороге и 3,7 процента по железной дороге<sup>46</sup>. В то время как авиаперевозки составили небольшой процент тоннажа (0,6 процента), это представляет 22,4 процента от общей стоимости всех товаров. Данные о перераспределению грузовых перевозок между Турцией и Азией и ЕС-27 также указывают на то, что морской транспорт используется в качестве доминирующего вида транспорта в международной торговле<sup>47</sup>.

Важность железнодорожного транспорта для перевозок грузов из Азии, а именно Китая, и Европы постоянно растет в последние годы. В настоящее время существуют несколько регулярных грузовых железнодорожных перевозок, которые используют Транс-Сибирскую железную дорогу (TSR) через Россию, Казахстан и Белоруссию, Польшу и Германию (см главу 3.4.)

### 3.3.3 Разделение видов перевозок и транспортная производительность в странах ЕАТС

Очень трудно получить статистическую информацию по перераспределению перевозок в странах ЕАТС. Только ОСЖД публикует статистические данные о железнодорожных грузовых перевозках для стран ЕАТС<sup>48</sup>.

По их данным, общий тоннаж грузов перевозимых железнодорожным транспортом в странах-членах ЕАТС снизился в 2012 году на 4,99 процента по сравнению с 2011, объем грузовых железнодорожных перевозок сократился на 6,42 процента в 2011 году. На национальном и международном уровне - экспорт, импорт и транзит - производительность железно-дорожного транспорта испытала снижение грузовых объемов, в то время как экспортные и транзитные объемы уменьшились, импортные наоборот увеличились. Общая производительность транспорта, измеряемая как т/км, увеличилась в 2012 году

<sup>44</sup> Data from IHS Global Insight, Inc. World Trade Service. Percentage does not include intra-EU trade.

<sup>45</sup> UNCTAD *Review of Maritime Trade 2014*, (Geneva, 2013).

<sup>46</sup> European Commission EU Transport in figures. Statistical Pocketbook (Brussels, 2014). Available from <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/doc/2014/pocketbook2014.pdf> (accessed 6 January 2015).

<sup>47</sup> UNECE *Euro-Asia Transport Linkages. Paving the way for a more efficient Euro-Asian transport*, (New York and Geneva, 2012), page 38

<sup>48</sup> OJSD *Bulletin of statistical data for international rail traffic for 2012*, (Warsaw 2012). Available at [http://en.osjd.org/statico/public/en?STRUCTURE\\_ID=5062](http://en.osjd.org/statico/public/en?STRUCTURE_ID=5062)

на 1,69 процента, что свидетельствует о меньшем тоннаже перемещаемом на большие расстояния по железной дороге.

В абсолютном выражении страны-члены ОСЖД, которые также являются членами ЕС зафиксировали крупный спад в объеме грузов в 2012 году. У Таджикистана зотмечено наибольшее падение в -9.20 процентов, также продолжая тенденцию 2011 года, когда общий тоннаж сократился на 11 процентов.

По данным на 2012 год ОСЖД (см таблицу 12 и Рисунок 6), грузовой автомобильный транспорт был основным видом для грузовых внутренних и международных перевозок. Трубопроводы перевозят значительную долю товаров для России, Молдовы, Белоруссии и (28,4 процента, 36,1 процента и 12,8 процентов соответственно). Во всех странах, только незначительный объем грузов перевозится по воздуху.

Рисунок 6: Железнодорожные и не железнодорожные виды транспорта для перевозки грузов, стран-членов ОСЖД, 2012 год

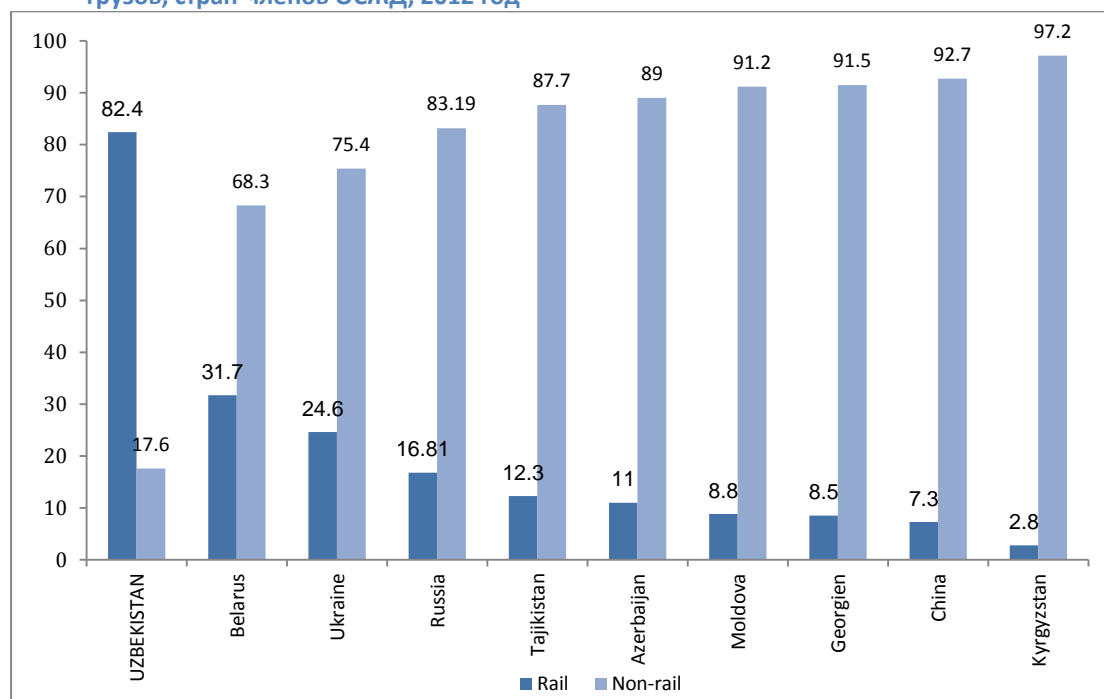


Таблица 12: Статистика по перевозке грузов, в процентах от общего тоннажа перевозимых грузов 2012

Modal Shift	Rail	Road	Overseas	Inland water	Pipeline	Air
Belarus	31.7%	39.1	0	0.8	28.4	0
Ukraine	24.6	68.1	0.2	0.2	6.9	0.01
Russia	16.81	68.46	1.86	0	12.85	0.01
Tajikistan	12.3	87.7	0	0	0	0
Moldova	8.8	54.8	0	0.3	36.1	0
China	7.3	81.1	10	0	1.6	0.01
Kyrgyzstan	2.8	96.5	0	0.03	0.7	0

Source for figure 6 and table 12: OJSD *Bulletin of statistical data for international rail traffic for 2012*, (Warsaw 2012). Available at [http://en.os.org/statico/public/en?STRUCTURE\\_ID=5062](http://en.os.org/statico/public/en?STRUCTURE_ID=5062)

ССРММ предоставляет информацию о типе перевозимой продукции и о методе перевозки<sup>49</sup>. В 2013 цифры показали, что наиболее распространенным продуктом перевозимым в 2013 году были сельскохозяйственные продукты, далее - техника, промышленные материалы, цветные металлы, текстиль и древесина. Промышленные изделия находятся только на 7-й позиции. Грузовые автомобильные перевозки являются предпочитаемым вариантом для сельскохозяйственной продукции, текстиля и промышленных материалов. Для продукции сельского хозяйства, а именно овощей, которая обычно перемещается внутри страны или на короткие дистанции за границу - требуется гибкий способ транспортировки, который может предоставить автомобильный транспорт. Текстиль и промышленные материалы также часто перевозятся между производственными площадками, где железнодорожные линии могут быть недоступны, таким образом клиенты предпочитают использовать дорожный транспорт для транзита.

#### 3.4 Существующие железнодорожные и автомобильные транспортные услуги

По данным исследования ЭСКАТО ООН<sup>50</sup> рынок автомобильных перевозок в странах СНГ состоял из большого числа профессиональных транспортных операторов с рядом операторов среднего размера, которые регулярно работают с Европой и имеют опыт и оборудование для удовлетворения технических регламентов и экологических стандартов для рынка ЕС.

Что касается железнодорожного транспортного сегмента, в каждой из стран ЕАТС есть железные дороги, на которых работает грузовой и пассажирский транспорт. В большинстве стран железнодорожный оператор является государственным предприятием, и это единственный оператор. Другие страны, такие как Казахстан, в последнее время либерализовали систему и приватизировали железные дороги.

Между Грузией и Россией, Арменией и Ираном, Арменией и Турцией, Грузией и Турцией нет работающих транспортных услуг. Афганистан лишь недавно, в 2012 году, открыл 75 км железную дорогу от Хайратон (грузовой терминал на афганском берегу реки Аму-Дарья, которая граничит с Узбекистаном) в Мазари-Шарифе. Железнодорожная связь между странами СНГ и Китаем в настоящее время ограничивается Казахстан-Китай железнодорожным путем в Хоргос и Достык и Alatawshankou.

В настоящее время основной железной дорогой, используемой для грузовых перевозок являются северная и южная ветвь Транс-Сибирской магистрали (TSR). Она имеет несколько преимуществ, включая единую колею и

<sup>49</sup> CAREC CARECCPMM *Corridor Performance Measurement and Monitoring Annual Report*, 2013

<sup>50</sup> ESCAP *Transit Transport Issues in Landlocked and Developing Transit Countries. Landlocked Developing Countries Series No1*, (New York 2003), p. 38

электрифицированную тягу<sup>51</sup>. Объемы грузов на Транс-Сибирской магистрали упали в 2009, но достигли докризисного уровня в 2012 году с 638,216 (суммируя транзитный международный и национальный трафик)<sup>52</sup>. Координационный совет по Транссибирским перевозкам (КСТП) был создан, чтобы привлечь грузы на Транс-Сибирскую магистраль и в настоящее время состоит из более чем 100 членов из 23 стран, включая порты, стивидорные компании, железные дороги и железнодорожных операторов.

Есть также регулярные услуги грузовых поездов по маршруту Север-Юг из портов Балтийского моря в Одессу / Ильичевск на Черном море. Контейнерный поезд Викинг соединяет Литву с Беларусью, Украиной и через Молдову - связывает с Болгарией и Турцией, используя услуги roll-on/roll-off . После спада в общем объеме грузов в 2012 году, объем вновь вырос в 2013 году и достиг 381,73 тонн.

Связывающий маршрут из Стамбула в Китай через Иран, Туркменистан, Узбекистан и Казахстан (ЕАТС железнодорожный маршрут 4) рассматривается в качестве важного железнодорожного сообщения на будущее. Там в настоящее время нет регулярных грузовых перевозок по всей линии, а регулярные пассажирские услуги доступны из Тегерана в Стамбул. Этот маршрут имеет стратегическое значение для Китая в качестве возможной альтернативы Транс-Сибирской магистрали, и поэтому называются "Южный Коридор" или "Южный Шелковый Путь"<sup>53</sup>.

Транспортные услуги из Европы в Центральную Азию имеются, но работают по запросу (ad-hoc). Эти услуги осуществляются путем объединения нескольких железнодорожных маршрутов.

#### **3.4.1 Примеры грузовых железнодорожных перевозок**

Примеры известных грузовых железнодорожных услуг, которые регулярно работают на железнодорожных маршрутах ЕАТС. Для других ранних примеров регулярных или пробных грузовых поездов см. ЕЭК ООН (2012)<sup>54</sup>.

а) DB Schenker и Российские железные дороги (РЖД) создали совместное предприятие TransEurasia Logistics (TEL) в 2008 году для регулярных маршрутных поездов из Германии в Москву, СНГ и Китай. Доступно несколько различных услуг :

- Москвич (Moscovite train) (в неделю 5/7) поезд между Дуйсбургом/Гроссбеереном и Москвой),
- Тигр Поезд (Tiger Train) (регулярный еженедельный маршрутный поезд 80 – 100 TEU, между Дуйсбургом/Гроссбеереном и Китаем, включая Zenghou и Chongqing)

<sup>51</sup> UNECE and UNESCAP, *Joint Study on Developing the Euro-Asia Transport Links* (Geneva 2008)

<sup>52</sup> CCTT, <http://en.icctt.com/international-importance>, accessed January 2015.

<sup>53</sup> Shawn Donnan, "Geopolitics risks derailing new Silk Road", *Financial Times*, 17 October 2014.

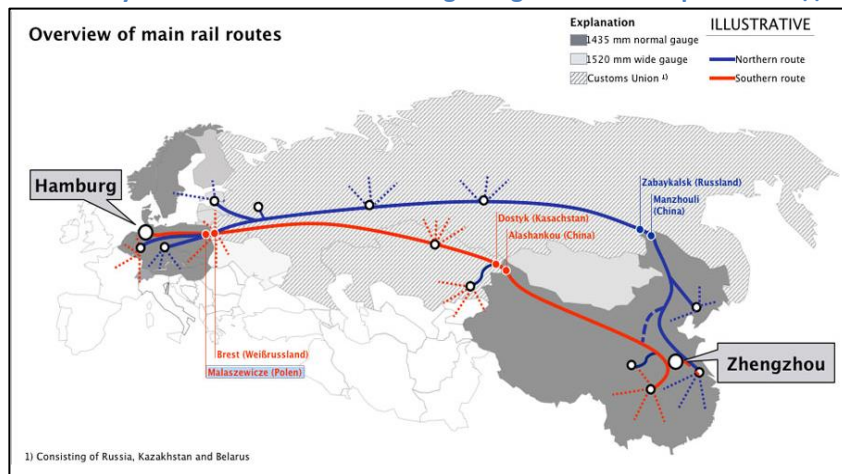
<sup>54</sup> UNECE *Euro-Asia Transport Linkages. Paving the way for a more efficient Euro-Asian transport* (New York and Geneva, 2012).



- Тубетейка (Tubetaika) (ежедневный поезд из Дуйсбурга в страны СНГ, возможно несколько направлений)
- Матрешка (Matroschka) (ежедневный поезд между Дуйсбургом и Восточной Россией).

б) DB Schenker и Zenghou International Land Port Development and Construction Co. TLD запустили регулярные еженедельные контейнерные (41 TEU) маршрутные поезда из Zenghou в Гамбург. Этот маршрут направлен на различных клиентов с упором на электронику, например, роботов.

Рисунок 7: DB Schenker Hamburg -Zenghou контейнерный поезд



Source: DB Schenker, "First freight train from Zhengzhou arrived in Hamburg, Press news 02-08-2013, Available at [http://www.dbschenker.com/ho-en/news\\_media/press/news/4261694/2013-08-02-chinatrain.html](http://www.dbschenker.com/ho-en/news_media/press/news/4261694/2013-08-02-chinatrain.html). Accessed January 2015

в) DB Schenker Rail Automotive оперирует ежедневный контейнерный поезд для BMW из Лейпцига в Шэньян (23 дня), для отправки автомобильных деталей и компонентов на завод компании.

г) Контейнерный поезд Мадрид Китай. IRS InterRail Services GmbH со штаб-квартирой в Берлине, Германия, запустила контейнерный грузовой поезд между Китаем и Испанией, в сотрудничестве с Китайскими Железными Дорогами и DB Intermodal. "18 ноября, первый контейнерный поезд между Иу (Yiwu) в прибрежной провинции Чжэцзян, Восточный Китай, отправился в Мадрид, столицу Испании, потянув 30x40 футовых контейнеров HC TBJU"<sup>55</sup>. Планируется что в 2015 будет отправляться по 2 регулярных поезда в месяц от Иу в Мадрид. Они ориентированы на небольшие потребительские товары. В 2013 году экспресс носители DHL и UPS установили партнерские отношения с местными операторами железнодорожных сетей для запуска грузовых перевозок железнодорожным транспортом. DHL Global Forwarding предлагает еженедельные поезда из Chendgu к Lods в Польше, специально оборудованный контейнерами с контролируемой температурой для чувствительных продуктов. Компания также планирует создать дополнительные ежедневные услуги с

55

[http://www.interrailservices.com/index.php?id=31&L=1&tx\\_ttnews%5Btt\\_news%5D=20&cHash=a08afca929a2056297cff43e2d6c69c9](http://www.interrailservices.com/index.php?id=31&L=1&tx_ttnews%5Btt_news%5D=20&cHash=a08afca929a2056297cff43e2d6c69c9)

UTLC<sup>56</sup>, РЖД, Kaz Timur Ehly, и Беларуской Государственной Железнодорожной Компанией.

д) Балтийские транзитные поезда из Латвии в Алматы и Бишкек, на Северной Распределительной Сети (Northern Distribution Network ) обеспечивают транспортные услуги в Кабул.

е) Контейнерный поезд "Балтика транзит" соединяет Рижский порт с Центральной Азией (Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Кыргызстан) и Афганистаном. Поезд управляется компанией FESCO и Латвийскими Железными Дорогами. "Балтика транзит" предоставляет регулярное обслуживание 2-3 раза в неделю, находится на рынке более 10 лет с 2003 года. Основным преимуществом поезда является сбор грузов от всех балтийских портов (Таллинн, Рига, Клайпеда), короткие сроки транзита, возможность отслеживания и трассировки, электронная декларация до прибытия, упрощенные процедуры таможенного транзита. 8259 TEU было перевезено поездом "Балтика транзит" в 2014 году.

ж) контейнерный поезд "Рига Экспресс" с 2010 года предоставляет услуги еженедельного контейнерного между Рижским портом и Москвой. Поезд управляется компанией SRR и обеспечивает полный пакет услуг, таких как железнодорожные перевозки, таможенное оформление, доставка "от двери до двери", поставки FCL и LCL.

з) контейнерный поезд "Зубр" был запущен в 2009 году между Латвией и Беларусью и в настоящее время оперируется железнодорожными компаниями из Латвии, Эстонии, Беларуси, Украины и Молдовы. Поезд "Зубр" соединяет порт Таллинна и Рижский порт с украинскими портами Одесса и Ильичевск. Поезд использует 20, 40 и 45 футовые универсальные и специальные контейнеры и имеет такие преимущества, как удобный сервис "от двери до двери", необходимое оборудование и дополнительные услуги, такие как таможенные формальности, обработка документации, отслеживание груза и трассировка. 5265 TEU было перевезено поездом "Зубр" в 2014 году, что на 5,19% больше, чем в 2013 году.

и) Saulė/ Sun Train поезд из Литвы, порты Клайпеда и Вильнюс в Алматы, и через Doystik / Alatawshankou в Чунцин (Китай). Это 82 TEU контейнерный поезд, управляется Литовскими Железными Дорогами, производит операции два раза в месяц и имеет гибкий график с 2011 года. Время в пути для 10.929 км - 13 дней. Поезд перевозит 1.260 TEU в 2013 году. Благодаря расширению каботажного судоходства из Клайпеда общая поездка в Антверпен составляет 11 068 км и может быть выполнена за 18 дней.

к) Merkurijus между Калининградом / Клайпеда и Москвой эксплуатируется РЖД и Литовскими Железными Дорогами, работает по установленному графику и занимает 2 дня, перевозит 114 TEU еженедельно.

л) Поезд Викинг: работает на основе сотрудничества между операторами, железными дорогами и экспедиторами Литвы, Беларуси и Украины – недавно присоединились Болгария, Молдова и Турция. Начиная с 2003 года он предлагает комбинированный железнодорожный транспортный поезд из порта

---

<sup>56</sup> UTLC is A Russian, Belarus, a Kazakhstan joint venture

Клайпеды до Ильичевска (Украина). Путешествие на расстояние 1 734 км от Клайпеда в Ильичевск выполняется за 56,5 часов, с еженедельным регулярным (3/7) графиком. Поезд работает с 20, 40 и 45-футовыми универсальными и специальными контейнерами, прицепами, грузовыми автомобилями и полуприцепами. В 2003 году 177 TEU грузов были перевезены поездом Викинг, и объем грузов с тех пор постоянно увеличивается до 38,173 TEU в 2013 году, с 18,678 TEU грузов досаженных в Литве и 19,495 из Литвы. В 2011 году 56,000 TEU шрузов было перевезено данным способом.

Рисунок 9: контейнерный поезд Викинг из Клайпеды в Одессу



Source: <http://railturkey.org/2013/09/17/viking-train-to-middle-east/>

м) Контейнерные поезда Япония-Россия эксплуатируется совместно с компаниями Русская Тройка, РЖД и Mitsui & Co Ltd. Это совместное предприятие имеет ряд общественных и принадлежащих компании маршрутных поездов от побережья тихоокеанских портов Восточный и Владивосток в Москву. Регулярный контейнерный поезд All Japan Consolidate Block Train (AJCBT) идет нон-стоп в Москву, с общим временем в пути из Японии в Москву в 25 дней, по сравнению с 40 днями если использовать морское судоходство через Финские порты. AJCBT работает только на 60 процентов от своей годовой мощности в 100 миллионов тонн<sup>57</sup>.

### 3.4.2 Характеристики текущих услуг грузовых поездов

Существующие грузовые железнодорожные службы это либо компании или общественные контейнерные поезда с грузоподъемностью 40-80 TEU на поезд. Разница между этими двумя типами услуг железнодорожных грузовых поездов в том что общественные контейнерные поезда имеют одиночные вагоны. Они работают на нескольких клиентов и перевозят много партий грузов, и, как правило, регулярно работают на постоянных маршрутах и по постоянному расписанию в обоих направлениях. Поезда компаний, такие как поезда службы DB Schenker BMW описанный выше<sup>58</sup>, как правило, как правило являются контейнерными или интермодальными маршрутными поездами, которые несут

<sup>57</sup> [mitsui-tsr.com/en/index.html](http://mitsui-tsr.com/en/index.html)

<sup>58</sup> Other container block trains for the automotive industry are described in UNECE, *Euro-Asia Transport Linkages. Paving the way for a more efficient Euro-Asian transport* (New York and Geneva, 2012), pp 83

один или несколько товаров для одного клиента. Контейнерные поезда принадлежащие компаниям, также работают регулярно, но имеют гибкий график в соответствии с требованиями компании. Hewlett-Packard оперирует еженедельным контейнерным поездом эксплуатируемым DB Schenker для своих производственных мощностей в Чунцине. В настоящее время сервис перевозит почти 2/3 ноутбуков, произведенных на своем заводе в городе Чунцин до их конечных рынков в Европе на поезде по Транссибирской Магистрали<sup>59</sup>.

### 3.5 Спрос на грузовые железнодорожные перевозки на маршрутах ЕАТС

Как уже упоминалось выше, очень тяжело сделать оценку текущих и будущих транспортных потоков с точки зрения объема и вида транспорта и оценить потенциал для перехода от морского к железнодорожному транспорту. Качественная информация, собранная в этой статье, только подчеркивает недавние и будущие изменения, которые могут изменить спрос на железнодорожные грузовые перевозки.

Текущие транспортные потоки на маршрутах ЕАТС характеризуются большим количеством товаров, включая жидкие товары, такие как нефть и нефтепродукты, и навалочные товары, такие как уголь, кокс, фосфатный камень, сера. Промышленные товары, такие как электроника и отраслевые продукты, автомобильные детали и компоненты также перевозят из Азии и Европы на производственные площадки в России, Китае и Узбекистане, или из производственных площадок в Китае в Европу.

Существует поток в промышленных товаров, таких как текстиль и строительные товары, транспортные средства и другие автомобильные детали в Центральную Азию и на Кавказ. Хотя являясь менее значительным по объему, этот сегмент торговли товарами будет расти дальше вместе с экономическим развитием в Центральной Азии и на Кавказе. Сельскохозяйственные продукты перевозят между странами ЕАТС, а именно из Узбекистана, Армении и Киргизии в России, Таджикистан и Казахстан.

Турция и Иран также приобретают большее значение в качестве экспортного рынка Китая, и продолжающийся рост экономик Центральной Азии, Грузии и Армении, вероятно, увеличит спрос на промышленные товары из Азии.

Из-за низкого объемов товаров и типов товаров, дорожный транспорт будет продолжать оставаться важным видом транспорта для товаров из Кавказа и Центральной Азии в Европу, Азию и в регионе. Сельскохозяйственная продукция, в частности овощи и фрукты, являются скоропортящимися товарами, которые перевозят на более короткие расстояния, рассчитывая на гибкость транспортировочных методов, чтобы достичь местных рынков. Дорожный транспорт является излюбленным и наиболее подходящим видом транспорта для этих товаров и торговых потоков. Основная товарная масса вряд ли вызовет новый спрос на перевозки грузов железнодорожным транспортом.

---

<sup>59</sup> Shawn Donnan, "Geopolitics risks derailing new Silk Road", *Financial Times*, 17 October 2014.

Даже для растущего объема контейнерных промышленных товаров из Китая в Центральную Азию, автомобильные перевозки остаются основным способом из-за инфраструктурных ограничений в Центральной Азии.

При взгляде на транспортные потоки на длинные расстояния, картина несколько иная. Регулярные грузовые поезда Восток-Запад и Север-Юг существуют и развиваются. Товары, которые будут наращивать будущий спроса на железнодорожные услуги это производственные товары, либо товары народного потребления или промежуточные товары, для которых контейнерные грузовые поезда конкурируют с морским транспортом. Эти транспортные потоки движутся в обе стороны, из Европы и Восточной Азии на производственные площадки внутри России, Узбекистана и Казахстана, а также между Европой и Китаем<sup>60</sup>.

Турция, Иран и страны Кавказа становятся растущими экспортными рынками для китайских и азиатских продуктов, есть потенциал для роста перевозок по Южному маршруту. Привлекательность железнодорожного транспорта для этих торговых потоков ограничена неразвитыми сетями и услугами по этим направлениям. Однако текущие усилия по улучшению железнодорожной инфраструктуры между Центральной Азией, Турцией, Ираном и Китаем могут вскоре создать новые альтернативы для потока этих товаров, а также представить альтернативный южный вариант северному транспортному пути из Азии в Европу через Россию.

Пример поезда Викинг успешно показал, как грузы могут быть привлечены к железной дороге, и как железнодорожный коридор может стать основой новой транспортной линии. Будет интересно изучить, как он может развиваться, чтобы стать альтернативой для стран Кавказа - Армении, Азербайджана и Грузии, в которых наблюдается непрерывный экономический рост.

#### 4. Нефизические Барьеры

Нефизические барьеры вызывают значительные задержки, повышают транспортные и логистические расходы и имеют негативное влияние на надежности в транспортной цепи. Трейдеры, грузоотправители и транспортные операторы сталкиваются с различными нефизическими барьерами разных типов и причин, главная из которых долгое ожидание и очереди на пунктах пропуска (ПП) или на контрольных точках. Эти нефизические барьеры являются результатом сложного национального законодательства и правил, отсутствия приграничного сотрудничества, организационной неэффективности, неприменения стандартов и практик по упрощению процедур торговли, отсутствия квалифицированных человеческих ресурсов, и недостаточных инвестиций в современную инфраструктуру и IT-оборудование для обработки и обмена данными.

---

<sup>60</sup> There is a high number of company trains for car manufacturers that move components and disassembled cars between their plants.

#### 4.1 Пограничные пункты как препятствия

Пограничные пункты пропуска были определены в качестве основного препятствия для транспорта и торговли в регионе ЕАТС<sup>61</sup>, так как они вызывают задержки и увеличивают время ожидания, а так же создают возможности для неофициальных платежей для ускорения процесса.

Несколько исследований показали, что время пересечения границы на маршрутах ЕАТС варьируется от нескольких дней до нескольких часов, но в среднем является слишком длительным по сравнению с временем в других регионах, таких как Южная Азия и Европа. ЭСКАТО ООН по транзитным железнодорожным перевозкам в Азии и Тихоокеанском регионе отмечают, что "среднее время пересечения границы в Европе находится в диапазоне 30-40 минут", и что "рекомендация ЕЭК по времени остановки при пересечении границы составляет 60 минут для международных челночных поездов и 30 минут для комбинированных перевозок"<sup>62</sup>. Исследование железных дорог проводимое ТРАСЕКА считает, что "таможенные процедуры и инспекции должны быть завершены за промежуток времени в два часа..."<sup>63</sup>. Оба вида транспорта, автомобильный и железнодорожный, пострадали от длительных задержек на пограничных переходах, но задержки железнодорожных, как правило, даже дольше, чем время ожидания на автомобильном транспорте.

Данные АDB ССРММ позволяют детально сравнить время ожидания в Центральной Азии на уровне отдельных пограничных переходов. В докладе делается вывод, что уровень общей задержки при пересечении границ на коридорах ЦАРЭС не улучшился с 2009 года. Незначительные улучшения можно наблюдать на некоторых границах для определенных дорожных коридоров. Но в целом, пограничное пропускное время для железнодорожного транспорта до сих пор чрезвычайно высоко, начиная от 65,6 часов в Достыке (Казахстан) для грузов, поступающих из Китая, до сравнительно коротких сроков в Алят-Фарап между Узбекистаном и Туркменистаном, где процесс проверки входящего груза занимает всего 6 часов. Рисунок 10 и 11 представляют данные ССРММ и показывают, что время существенно варьируется от одной границы к другой.

---

<sup>61</sup> UNECE *Euro-Asia Transport Linkages. Paving the way for a more efficient Euro-Asian transport* (New York and Geneva, 2012)

<sup>62</sup> AGTC, cited in UNESCAP *Transit Transport Issues in Landlocked and Developing Transit Countries. Landlocked Developing Countries Series No1*, (New York 2003), p. 35

<sup>63</sup> TRACECA Project: Harmonization of Border Crossing Procedures, Recommendation of Border Harmonization Evaluation Workshop, cited in UNESCAP *Transit Transport Issues in Landlocked and Developing Transit Countries. Landlocked Developing Countries Series No1*, (New York 2003), p. 35

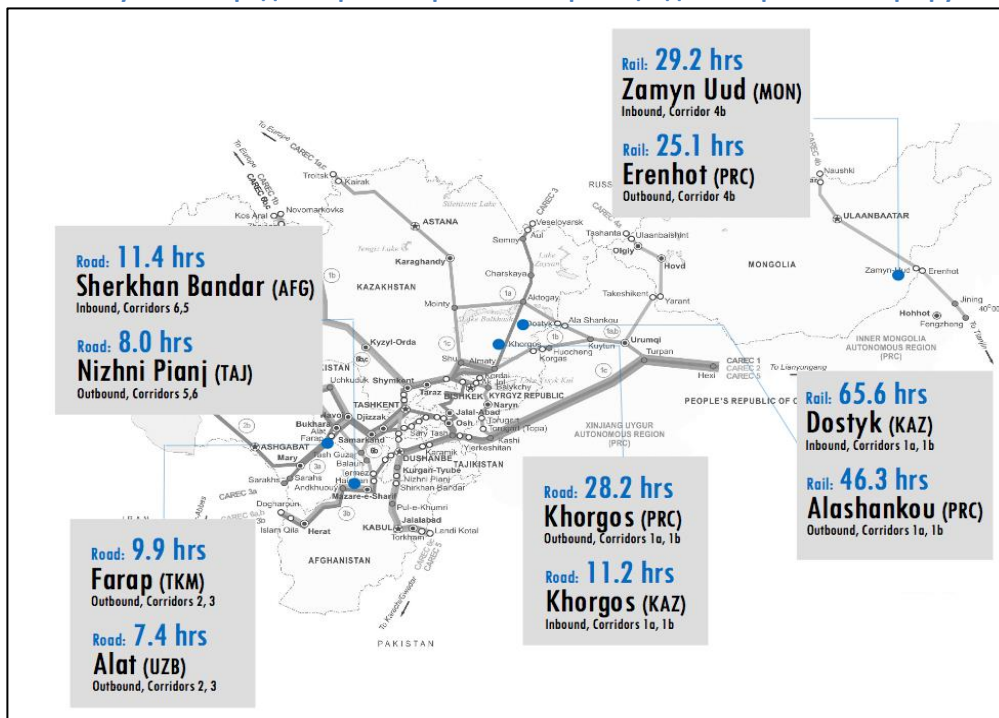


Рисунок 10: Среднее время пересечения границы, Узбекский маршрут BSP, 2013



Source: Author based on data from CAREC CARECPMM Corridor Performance Measurement and Monitoring Annual Report, 2013

Рисунок 11: Среднее время пересечения границы для выбранного маршрута ВСП, 2013



Source: CAREC CARECPMM Corridor Performance Measurement and Monitoring Annual Report, 2013

Время оформления при пересечении казахско-китайской границы Хоргос может занять до 28,2 часов для товаров, направляющихся в Казахстан и 11,2 часов для товаров, идущих в Китай. Время оформление груза на границе Таджикистана с Афганистаном, в соответствии с ССРММ, является самым низким по коридорам ЦАРЭС (5,3 часа в Дусти и 5.1 часов в Fatehobad для входящего груза). Время ожидания на пограничных переходах между Узбекистаном и Казахстаном на

севере – 5,7 часов (Keles), до 9,7 часов в другом пункте пересечения границы с Казахстаном дальше на юг (Yallama).

## 4.2 Различные причины препятствий

Различные проблемы лежат в основе задержки при пересечении границ и времени ожидания, так как многие нефизические барьеры влияют на процессы прохождения пограничных формальностей, а пограничные переходы являются местом, где исполняется национальное законодательство и правительственные учреждения контролируют соблюдение формальностей.

### 4.2.1 Неэффективность процесса в пунктах пропуска

Многочисленные правительственные учреждения находятся на пограничных переходах, чтобы контролировать соблюдение национального законодательства, регулировать иммиграцию, налогообложение, охрану окружающей среды и охрану здоровья, таможи и торговую политику, транспорт и транспортные средства и другие формальности<sup>64</sup>. Меры контроля применяются к водителям, транспортным средствам и товарам, и включают в себя проверку документов, взвешивание, сканирование и измерение транспортных средств и физический осмотр товаров. Эти формальности занимают время, в частности, если в процессе участвует несколько учреждений, которые не сотрудничают и не обмениваются документами и информацией.

Как многие исследования показывают, нескоординированное и повторяющееся вмешательство многочисленных правительственных учреждений на одной и той же партии товаров, высокий уровень физического осмотра груза, недостаточная инфраструктура и оборудование характеризуют проблемы пограничных переходов в регионе. Высокая частота физического досмотра перевозок и грузов на пограничных переходах является главным препятствием в процессе оформления. Казахские таможенные органы на границе Хоргос не доверяют грузовым документам для контейнеров смешанных грузов, поступающим из Китая<sup>65</sup> и, следовательно, систематически перепроверяют контейнеры вручную. Таможни также обычно проверяют поставки или по крайней мере открывают грузовые единицы для первичного визуального осмотра. Физические осмотры могут привести к затору, так как многое оборудование и инфраструктура на пограничном переходе не совпадают с растущими объемами грузов.

Есть много причин для сохранения физического осмотра. Часто нет эффективной системы управления рисками на месте, что позволило бы пограничному персоналу нацелить свои проверки на конкретный груз высокого и среднего риска, в то время как другой груз и транспорт проходили бы без

---

<sup>64</sup> Government agencies include border/national Security, Police controls, Visa and immigration controls, traffic and transport inspection including weight and standard inspection and vehicle registration

<sup>65</sup> Reported in an unpublished case study of the Corridor 1 by the CCPMM team



физического осмотра. Физическая проверка также является эффективным средством для ренты, когда водители грузовиков и грузоотправители хотят ускорить процесс. Законодательство может приписывать личную ответственность пограничных чиновников за не-обнаруженное мошенничество или контрабанду. Кроме того на многих пограничных пунктах не хватает оборудования для проверок, сканирование или взвешивания контейнеров.

И, наконец, многие из технологических требований при оформлении являются дублированными. Процессы и требования к документам не оптимизированы для достижения более быстрого пересечения границы посредством совместных операций и обмена данными.

#### **4.2.2 Время ожидания из-за транспортных операций**

Часто, транспортные операции, такие как расформирование контейнеров и замена грузовиков также осуществляются на пограничных переходах, где происходят операции разгрузки и погрузки что может привести к перегруженности, если нет выделенного места для этих целей.

Комплексные оперативные процессы и процедуры также является проблемой для железнодорожных пограничных переходов. Процедуры на границе для груза включают документальные проверки на соответствие между накладными, таможенный контроль и другие операции, такие как классификация и замена вагонов, локомотивов и экипажа, сортировка и технические осмотры и подготовка железнодорожных документов. По данным исследования ССРММ, время ожидания приводит к задержкам железнодорожных перевозок при пересечении границы<sup>66</sup>. Время ожидания варьируется от 6,5 часов в Сарыагаш (Казахстан) до 42,7 часов в Алашанькоу (Китай). Время необходимое для операций по калибровке калии колеблется от 2,8 часов до 2,5, классификация поездов от 1,7 часов до 1,2 часов, и таможенное оформление от 3,7 часов до 15,1 часов<sup>67</sup>.

#### **4.2.3 Политическая нестабильность**

Временное закрытие пограничных пунктов между странами часто происходит в Центральной Азии; пограничный пункт между Таджикистаном и Кыргызстаном были часто закрыты в 2013 и 2014 году из-за пограничных инцидентов, а Узбекистан часто закрывает свои границы с Таджикистаном в Ферганской долине на короткий периоды около 10 дней, например для празднеств Дня Независимости. Правительства могут также изменить классификацию пограничных пунктов устанавливая ограничения для движения грузов. Кыргызская Республика вновь пере классифицировала границу Карамык, пересечение с Таджикистаном, так что транзит грузов официально больше не может осуществляться. Карамык являлся важным пунктом для товаров идущих

<sup>66</sup> Railways run on tracks with different gauge size. In the EATL network, Iran, Turkey, and China have 1,435mm gauge tracks, whilst the other CIS countries have 1,520 mm gauge tracks

<sup>67</sup> CAREC, *CARECCPMM Corridor Performance Measurement and Monitoring Annual Report*, 2013. Note that CCPMM only has few rail traffic samples and they are limited to Kazakhstan China, and Mongolia. The term customs clearance is also not defined can therefore include entry or exit procedures or full clearance of goods.

из Китая в Центральную Азию, пограничный пункт до сих пор используется для транзита грузов из Китая, но водители грузовиков должны теперь добавить 100 км к своему маршруту путешествия, чтобы добраться до следующего пограничного поста, чтобы получить выходной штамп на таможенной декларации. Политические конфликты среди стран ЕАТС также приводят к постоянным закрытием границ. Такие изменения создают перебои и создают неопределенность среди операторов о реальной ситуации на маршруте, а также снижают эффективность транспортной цепи.

Приграничная торговля зависит от эффективных транзитных таможенных процедур. Многие из стран ЕАТС являются участниками Конвенции МДП, которая устанавливает единый порядок оформления таможенного транзита и транзитной гарантии, так называемые книжки МДП. Конвенция МДП и ее применение таможенными органами имеет решающее значение для Центральной Азии, стран Восточной Европы и Кавказа и считается, что эта система довольно хорошо функционирует и принимается таможенными органами. Однако в 2013 году функционирование системы МДП было поставлено под сомнение решением Российской Федерации.

Эффективность систем МДП основывается на использовании и принятия книжек МДП как таможенной декларации и таможенной гарантии. Книжки МДП как правило выдаются в национальной транспортной ассоциации и признаются в качестве национального таможенного гаранта для транзита. В сентябре 2013 года Федеральная таможенная служба (ФТС) РФ объявила, что больше не будет принимать книжки МДП в качестве гарантии. Это вызвало много путаницы и неопределенности в отношении новой процедуры и действия книжки<sup>68</sup>. Торговые санкций введенные ЕС-28 и Россией по конкретным товарам так же создали неясность в процедуре транзита. Есть сообщения, что ФТС отказала транзит грузов в том числе железнодорожных грузов.

#### 4.3 Различия в правовых режимах

Приграничные дороги и железнодорожный транспорт должны соответствовать национальному законодательству относительно использования дорог иностранными операторами и предоставления транспортных услуг на территории страны, технических стандартов и правил, касающихся транспортных средств (ограничения нагрузки, размеры автомобиля, и т.п.); а также касательно визового режима для водителей грузовиков и процедур оформления грузов. В отсутствие международных правовых рамок, национальное законодательство и двусторонние соглашения преобладают в данной системе, создавая различные требования, все из которых грузоотправители и операторы должны уважать.

---

<sup>68</sup> See <http://www.unece.org/unece-main/info-resources/presscurrent-press-h/transport/2014/tir-executive-board-takes-note-of-last-minute-decision-by-the-russian-customs-to-extend-the-use-of-tir-carnets-until-30-november-2014/tir-executive-board-takes-note-of-last-minute-decision-by-the-russian-customs-to-extend-the-use-of-tir-carnets-until-30-november-2014.html>

#### 4.3.1 Правовой режим относительно автомобильного и транспортного обслуживания

Множество двусторонних транспортных соглашений было подписано между странами СНГ. Они регулируют порядки и условия при которых транспортные операторы из одного государства могут работать в другой стране, кроме того установлена система ежегодных квот, фиксируя общее количество разрешений, выданных каждой страной<sup>69</sup>. Они также дают характеристику процедур для получения разрешения на перевозку чтобы извлечь выгоду из льготного доступа к рынку транспортных услуг и дорог зарубежных стран<sup>70</sup>.

Хотя эти двусторонние соглашения направлены на облегчение торговли, двусторонний характер условий осложняет транспортировку, когда несколько стран участвуют в процедуре, или когда транспортные средства и водители из разных стран. Кроме того, доклад ЭСКАТО ООН, ссылаясь на исследования ТРАСЕКА, заявляет, что "двусторонние квоты зачастую слишком маленькие, что приводит к крайне высоким ценам на дорожные разрешения"<sup>71</sup>. Конкретные маршруты и пограничные переходы фиксируются в двусторонних соглашениях и тем самым фактически уменьшают возможность выбора транспортных маршрутов для операторов из стран дальнего зарубежья<sup>72</sup>.

Схемы разрешений также создают запятанные процедуры формальностей, которые могут привести к задержкам и дискриминационным процессам. В докладе ССРММ 2013 подчеркивается, что китайские операторы грузовиков должны ехать в Алматы, чтобы получить разрешение, и что этот процесс один из многих факторов, приводящих к неэффективности при пересечении границы Хоргос<sup>73</sup> ..

Присоединение к многосторонней системе разрешений, например такой которая используется для членов Европейская Конференция Министров Транспорта (ЕКМТ)<sup>74</sup>, и дальнейшая гармонизация транспортных положений и обеспечение равных условия для всех стран СНГ, значительно упростит автомобильные перевозки в странах СНГ в соответствии с ЭСКАТО ООН<sup>75</sup>.

<sup>69</sup> UNECE mentions 140 bilateral transport agreements between Europe and Asia of which 75 are between to two transit countries. UNECE, *Euro-Asia Transport Linkages. Paving the way for a more efficient Euro-Asian transport*, (New York and Geneva, 2012), p 158

<sup>70</sup> National associations issue their transport operators a fixed number of permits, as per the agreement. These permits grant the right to travel through the territories of the countries specified in the permit.

<sup>71</sup> UNESCAP *Transit Transport Issues in Landlocked and Developing Transit Countries*. Landlocked Developing Countries Series No1, (New York 2003)

<sup>72</sup> UNECE *Euro-Asia Transport Linkages. Paving the way for a more efficient Euro-Asian transport*, (New York and Geneva, 2012), p 158

<sup>73</sup> CAREC *CARECCPMM Corridor Performance Measurement and Monitoring Annual Report*, 2013

<sup>74</sup> Member countries of ECMT are: Albania, Austria, Azerbaijan, Belarus, Belgium, Bulgaria, Bosnia and Herzegovina, Croatia, Czech Republic, Denmark, Estonia, the former Yugoslav Republic of Macedonia, Finland, France, Georgia, Germany, Greece, Hungary, Ireland, Italy, Latvia, Liechtenstein, Lithuania, Luxembourg, Moldova, Montenegro, the Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, the Russian Federation, Serbia, Slovak Republic, Slovenia, Spain, Sweden, Switzerland, Turkey, Ukraine, the United Kingdom.

<sup>75</sup> UNESCAP *Transit Transport Issues in Landlocked and Developing Transit Countries*. Landlocked Developing Countries Series No1, (New York 2003)

#### 4.3.2 Различные правовые режимы для перевозки грузов железнодорожным транспортом

Подобно автомобильным перевозкам, трансграничные железнодорожные грузовые перевозки должны соответствовать национальному законодательству, и существуют похожие ограничения в отношении технических стандартов, а также доступа на рынок услуг. Существуют многосторонние рамки, регулирующие перевозку железнодорожным транспортом в ЕАТС и соседних странах. Как видно из таблицы 13 - большинство стран ЕАТС являются членами ОСЖД и участниками правовых соглашений, таких, как СМГС<sup>76</sup>. Другие страны являются членами ОТИФ и участниками их правовых режимов, таких как КОТИФ / МГК<sup>77</sup>, а некоторые члены обоих. Европейские страны также являются членами ОТИФ, с некоторыми странами - Польшей, Прибалтикой и несколькими другими (9 в общей сложности), являющимися членами обеих организаций и договаривающимися сторонами обеих правовых режимов.

Одной из проблем этих различных правовых режимов является использование двух различных накладных для перевозки грузов железнодорожным транспортом, каждая из которых основана на соответствующем правовом режиме. Поэтому операторам приходится заново переписывать накладные при заезде на территорию, где применяется различный правовой режим.

Общий ЦИМ / СМГС были разработаны, чтобы избежать переоформления транспортных документов и таким образом упростить таможенное оформление. Но по словам одной из заинтересованных сторон, DB Schenker, "ЦИМ / СМГС используются только в 26-27 процентах случаев"<sup>78</sup>, поскольку не все таможенные органы принимают этот документ. Таможенные органы должны принять накладные ЦИМ / СМГС в качестве эквивалента транзитной таможенной декларации. Преимущества общих ЦИМ / СМГС являются существенными для сокращения задержек в трансграничном железнодорожном транспорте как упоминалось ранее. DB Schenker – "их использование снижает время задержки локомотивов на границах от трех дней до 1,5 часов. Это значительно повышает конкурентоспособность железнодорожных грузовых перевозок."<sup>79</sup> ЦИМ / СМГС также выдается в виде электронного документа чтобы их можно было заранее передать электронным путем другим членам системы.

---

<sup>76</sup> Agreement on the International Goods Transport by Rail (SMGS)

<sup>77</sup> CIM Uniform Rule concerning the Contract of international Carriage of goods by Rail Annex B to COTIF

<sup>78</sup> The Eurasian corridor: yesterday, today, tomorrow. Interview with Hans Georg Werner, Member of the Management Board for Region East of DB Schenker Rail, Available at [http://www.rail.dbschenker.ru/rail-russijaservices-en/News\\_Media/news/7832774/interview\\_georg\\_werner.html](http://www.rail.dbschenker.ru/rail-russijaservices-en/News_Media/news/7832774/interview_georg_werner.html). Accessed December 2015.

<sup>79</sup> The Eurasian corridor: yesterday, today, tomorrow. Interview with Hans Georg Werner, Member of the Management Board for Region East of DB Schenker Rail, Available at [http://www.rail.dbschenker.ru/rail-russijaservices-en/News\\_Media/news/7832774/interview\\_georg\\_werner.html](http://www.rail.dbschenker.ru/rail-russijaservices-en/News_Media/news/7832774/interview_georg_werner.html). Accessed December 2015.

Таблица 13: Конвенции по международному транзиту, транспорту и содействию торговле, 2014 год

Countries	TIR Convention, 1975	Convention on the Harmonization of Frontier Control	WCO - Revised Kyoto Convention <sup>80</sup>	COTIF/ CIM	SMGS	CMR <sup>81</sup>	ADR <sup>82</sup>
Armenia	Yes	Yes	Y (2011)	Yes		Yes	
Azerbaijan	Yes	Yes	Y (2006)		Yes	Yes	Yes
Belarus	Yes	Yes			Yes	Yes	Yes
China					Yes		
Georgia	Yes	Yes		Yes	Yes	Yes	
Iran	Yes	Yes	Y (2011)	Yes	Yes	Yes	
Kazakhstan	Yes	Yes	Y (2009)		Yes	Yes	Yes
Kyrgyzstan	Yes	Yes			Yes	Yes	
Moldova	Yes	Yes			Yes	Yes	Yes
Russia	Yes	Yes	Y (2011)		Yes	Yes	Yes
Tajikistan	Yes	Yes			Yes	Yes	Yes
Turkey	Yes	Yes	Y (2006)	Yes		Yes	Yes
Turkmenistan	Yes				Yes	Yes	
Ukraine	Yes	Yes	Y (2011)	Yes	Yes	Yes	Yes
Uzbekistan	Yes	Yes			Yes	Yes	

Source: Author from various data sources incl. *United Nations Treaty Collection* (<http://www.treaties.un.org>), *WCO* (<http://wcoomd.org>) for RKC, *OSJD* (<http://en.osjd.org>) for SMGS, and *OTIF* (<http://otif.org>) for CIM.

#### 4.4 Возможные улучшения

Различные причины лежат в основе этих барьеров поэтому различные инструменты необходимы для их решения. В региональном или международном сотрудничестве требуется улучшение трансграничной гармонизации в области пересечения границ и таможенных процедур оформления, железнодорожного права и технических норм. Нормативные барьеры, такие как усложненные требования документов и длительные формальности при пересечении границы или отсутствие межведомственного сотрудничества, должны решаться на национальном уровне путем проведения адекватных реформ по упрощению процедур торговли.

##### 4.4.1 Производительность процедур упрощающих торговлю в странах ЕАТС

Страны ЕАТС упрощают процедуру торговли по-разному. Только семь из 15 стран ратифицировали Пересмотренную Киотскую конвенцию Всемирной Таможенной Организации (WCO Revised Kyoto Convention), которая содержит ключевые стандарты по упрощению процедур торговли для Таможенного управления (см таблицу 13 выше).

<sup>80</sup> International Convention on the simplification and harmonization of Customs procedures

<sup>81</sup> Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)

<sup>82</sup> European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR)

Два глобальных показателя позволяют сравнить производительность процедур содействия торговли. Хотя их методология была подвергнута критике они обеспечивают общий взгляд на ситуацию в стране. Два из этих показателей используются здесь - Показатель Логистический Производительности Всемирного Банка (Logistics Performance Indicators of the World Bank), измеряет доступность и качество логистики и основных транспортных услуг, а также государственных услуг. А также показатель Торговля Через Границу (Trading Across the Border) выполненная Doing Business Analysis (World Bank group). Он измеряет количество документов, времени и затрат на импорт и экспорт 20-футового контейнера. Конкретные рейтинги стран ЕАТС по этим индексам незначительно отличаются (см таблицу 14).

В то время как страны Кавказа, Армения, Азербайджан и Грузия, и Восточно-Европейские страны, Украина, Беларусь и Молдова, осуществили реформы в последние годы и улучшили среду для содействия торговле, страны Центральной Азии не приняли значимых действий.

**Таблица 14: Международная торговля и LPI Рейтинг по странам ЕАТС 2010, 2014**

	TAB Rank	Overall LPI rank		Change in rank 2010-2014	Customs		Change in rank 2010-2014
	2015	2014	2010		2014	2010	
<b>Iran</b>		n.a.	103	n.a.	n.a.	106	n.a.
<b>Uzbekistan</b>	189	129	68	-61	157	107	-50
<b>Kyrgyz Republic</b>	183	149	91	-58	145	71	-74
<b>Russian Federation</b>	155	90	94	4	133	115	-18
<b>Georgia</b>	33	116	93	-23	131	81	-50
<b>Turkmenistan</b>	n.a.	140	114	-26	122	119	-3
<b>Kazakhstan</b>	185	88	62	-26	121	79	-42
<b>Tajikistan</b>	188	114	131	17	115	147	32
<b>Moldova</b>	152	94	104	10	98	124	26
<b>Belarus</b>	145	99	n.a.	n.a.	87	n.a.	n.a.
<b>Azerbaijan</b>	166	125	89	-36	82	117	35
<b>Armenia</b>	110	92	111	19	75	125	50
<b>Ukraine</b>	154	61	102	41	69	135	66
<b>China</b>	90	28	27	-1	38	32	-6
<b>Turkey</b>	98	30.00	39.00	9	34	46.00	12

Source: Author based on data from World Bank, <http://www.doingBusiness.org>, accessed January 2015, and World Bank, <http://lpi.worldbank.org>

Узбекистан имеет наихудший рейтинг среди стран ЕАТС по обоим показателям. Турция и Китай занимают хорошее положение в обоих рейтингах (34 и 38 соответственно). у Казахстана и Кыргызстана замечено ухудшение показателей за последние 4 года. С другой стороны Армения и Украина значительно поднялись в рейтинге. Необъяснимая и значительная разница в LPI и TAB рейтинге выявлена в производительности Грузии. В то время как Грузия является лучшим исполнителем в рейтинге TAB, она занимает только 131 место по Таможенному компоненту у ФИАН.



#### 4.4.2 Улучшения на национальном уровне

##### Улучшение Управления рисками

Ряд мероприятий может быть предпринят для решения вопроса нефизических барьеров и упрощению процедур торговли в странах ЕАТС. Первый комплекс мероприятий должен быть направлен на изменение мер контроля и требований государственных органов, которые присутствуют на границе. Разработка и внедрение системы управления рисками для достижения селективности проверок значительно снизила бы физическую инспекцию грузов. Часто управление рисками только обсуждается в контексте таможенного оформления грузов, но это в равной степени важно и для других правительственных учреждений, чтобы установить избирательность проверок на основе управления рисками с целью повышения их эффективности. Избирательность позволяет проводить более целенаправленную инспекцию нежели множественный быстрый осмотр поэтому позволяют лучше использовать имеющиеся человеческие ресурсы для растущих объемов грузов.

Приграничный обмен данными<sup>83</sup> и представления данных накладных до прибытия будут способствовать дальнейшему укреплению управления рисками. Это также позволит сократить документальные формальности и процедуры при пересечении границ к необходимому минимуму, если эти процессы будут улучшены с учетом новых возможностей электронных данных.

##### Укрепление сотрудничества пограничных ведомств

Таможенное оформление и пограничные процедуры пересечения работают все еще на бумажной основе посредством физического предоставления документов одного агентства другому для рассмотрения и утверждения. Все больше и больше документов, в частности транспортных документов теперь также доступны в электронном виде<sup>84</sup>, и учреждения должны принять это как возможность для улучшения и изменения процесса и удалить шаги в процессе оформления на границе. Для того, чтобы провести такой упрощение, существующие процессы сначала должны быть отображены, используя такие инструменты, как WCO Time-Release Study.

Улучшение сотрудничества пограничных ведомств и сокращения числа агентств на пунктах пересечения границы, путем централизации или делегирования полномочий для первичного контроля, а также внедрение совместных комплексных управления представляет область где нужно вмешательство. Однако достижение результатов зависит от сильной политической поддержки для преодоления организационных осложнений. Кыргызстан и Таджикистан приняли нормативные акты для продвижения

<sup>83</sup> CAREC CARECCPMM Corridor Performance Measurement and Monitoring Annual Report, 2013, p.18

<sup>84</sup> An e-CMR, and the e-CIM/SGMS consignment note have been developed to respond to the need for electronic exchange of data, and industry stakeholders would have to adopt such electronic consignment notes in their current practices. The e-TIR project and IRU developed TIR EPDR application allow for the advance submission of advance TIR declarations, and could, if accepted by Customs authorities simplify border crossing of TIR transit shipments.



сотрудничества пограничных ведомств. Кыргызстан даже провел пилотный проект One-Stop Border на границе Акжол-Кордай с Таджикистаном, но реализация прекращена на данный момент. Беларусь ввела совместный контроль для физических лиц в пограничных пунктах пропуска, в результате чего все заинтересованные органы осуществляют контроль в одно и то же время и в одном и том же месте. Время оформление для физических лиц было снижено до максимум 15 минут и, следовательно, значительно снижая задержки на пограничных пунктах пропуска<sup>85</sup>.

#### Содействие процессу оптимизации через IT

Информационная система и обмен данными играть важную роль в поддержке межведомственного сотрудничества. В то время как большинство таможенных администраций имеют свои автоматизированные системы таможенного оформления (ACS), в то время как другие учреждения хуже оснащены на пограничных переходах. Они по-прежнему требуют бумажные документы и сбор данных, которые уже доступны на таможне. Идея агентства широкого обмена данными поддерживают отдельные Single Window проекты, которые в некоторых странах ЕАТС были внедрены в последние годы, в том числе в Казахстане, Кыргызстане и Азербайджане. Однако, нынешние формы “единого окна” сосредоточены на сборе и представлении соответствующей документации на таможне, а не на обмене информацией между агентствами до прибытия и поддержке контроля процессов на границе.

#### Оптимизация потока движения транспорта через границу

Чтобы управления потоком трафика и заторами на границе, необходимо реорганизовать потоки товаров. Это не всегда влечет за собой реконструкцию пересечения границ. Незначительные корректировки систем массового обслуживания, централизованные места для оплаты документов оказались очень эффективными в снижении заторов. Кроме того, можно создать отдельные полосы для конкретных партий и транспортных потоков, например для транзитных перевозок или порожних транспортных средств, и предоставить современное оборудование и технологии для контроля веса транспортного средства и сканирования<sup>86</sup>.

#### Разработка надежного партнерства

Еще один аспект является центральным для успеха реформ по упрощению процедур торговли: наличие надежных партнерских отношений между трейдерами, транспортными операторами и государственными органами, в том числе таможенными. В отсутствие такого отношения взаимное недоверие преобладает, и государственные органы пытаются это компенсировать увеличением попыток контроля, например как на казахстанско-китайской границе Хоргос. Такая система провоцирует дискриминационное поведение,

---

<sup>85</sup> Information from the Belarus Customs Service reported in *UNECE/OSCE Handbook of Best Practices at Border Crossing - A Trade and Transport Facilitation Perspective*, (February 2012), p. 41

<sup>86</sup> For a discussion of infrastructure designs see “Chapter 6 Options for the design of border crossing points”, in *UNECE/OSCE Handbook of Best Practices at Border Crossing - A Trade and Transport Facilitation Perspective*, (February 2012), pp. 148-162; and for a brief summary of such equipment see *UNESCAP Model on Integrated Controls at border crossings*, 2012.

основанное на личных отношениях, а не обмене информацией. Построение доверительного партнерства - процесс который начинается с проведения регулярных встреч для обсуждения процедурных вопросов и обмена информацией.

#### 4.4.3 Региональное и международное сотрудничество

Многие вопросы могут быть решены только посредством регионального и международного сотрудничества. Региональные и международные инструменты гармонизируют и упрощают процедуры и требования и дают возможность для трансграничного сотрудничества и обмена информацией. Страны ЕАТС являются участником многих таких региональных или международных соглашений, способствующих упрощению процедур торговли и транспорта (таблица 13), таких как Конвенция о Договоре Международной Дорожной Перевозки Грузов (the Convention on the Contract for the International Carriage of goods by road - CMR), Европейское Соглашения о Международной Перевозке опасных грузов (the European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road - ADR ), Таможенная Конвенция о Международной Перевозке Грузов с применением книжек МДП (the Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets, TIR 1975), и Конвенции о Согласовании Пограничного Контроля (the Convention on the Harmonization of Frontier Control)<sup>87</sup>.

Среди транспортных соответствующих конвенций, АДР направлена на содействие и обеспечение трансграничной перевозки опасных грузов, и CMR устанавливает трансграничный правовой режим для транспортировки грузов. Как уже говорилось выше, нет аналогичной единой правовой базы применяемой к грузовым перевозкам по железной дороге. С 2011 года Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН работает над единым железнодорожным транспортным правом с целью разработки новой конвенции о железнодорожном транспорте. Такая конвенция будет включать в себя и решать элементы, такие как:

- а) Правила ответственности (уровень, условия, ограничения, облегчение);
- б) Документация (бумаги, электронные или оба вида);
- в) Формальные отчеты;
- д) Обработка претензий;
- е) Пределы действия;
- е) Возмещение между перевозчиками; и
- г) Дальнейшие элементы, которые, необходимо разработать в соответствии с требованиями.<sup>88</sup>

Единый железнодорожный закон упрощения процедур пересечения границы решит существующие различия в правовых режимах ОСЖД и ОТИФ, позволяя

<sup>87</sup> For a comprehensive overview of these conventions and other relevant agreements, see "Chapter 1 Trade and Customs. The international legal framework", in UNECE/OSCE *Handbook of Best Practices at Border Crossing - A Trade and Transport Facilitation Perspective*, (February 2012),

<sup>88</sup> UNESCAP *Monograph Series on transport facilitation of International Railway Transport in Asia and the Pacific*. (First Edition). P.45

перевозку грузов в рамках единого правового режима, и тем самым позволит продолжить работу "быстрой, надежной и бесперебойной железной дороги и интермодальных транспортных услуг по евро-азиатским связям". Она также направлена на поддержку электронного документооборота.<sup>89</sup>

Международная Конвенция о Согласовании Условий Проведения Приграничного Контроля (The International Convention on the Harmonization of Frontier Control) была ратифицирована в 1982 году и относится ко всем грузам, ввозимых или вывозимых или находящимся в пути, когда они перемещаются по одной или более морским, воздушным или внутренним границам. Она направлена на упрощение пограничных переходов с помощью таких мероприятий, как регулировка рабочих часов, совместный контроль, и гармонизация процедур и требований. С этой целью она обеспечивает основу для трансграничного сотрудничества, которое должно быть дополнительно конкретизировано в двусторонних соглашениях<sup>90</sup>. Грузия и Азербайджан<sup>91</sup> способствовали своему трансграничному сотрудничеству с развитием совместной деятельности таможенного контроля. Таджикистан и Кыргызстан также начали совместный контроль на Акжол-Кордай пропускных пунктах, прежде чем деятельность были прекращены из-за острых пограничных конфликтов в регионе.

## Вывод

Количественный анализ текущих транспортных потоков на маршрутах ЕАТС необходим для оценки развития и изменения спроса на перевозки и потенциал перехода от морского транспорта для перевозки грузов к железнодорожному. На этой стадии данные, необходимые для такого анализа, не собраны и не доступны для централизованного пользования. В то время как все страны сообщают о своих статистических данных о торговле, более подробные данные, касающиеся транспортного потока не доступны и не сопоставимы. Проведение такого анализа, следовательно, требует существенных усилий по сбору данных и выбор соответствующей модели. Характеристики действующих транспортных потоков указывают на существование нескольких различных типов транспортных потоков в зависимости от пройденного расстояния, товаров и стран. Поэтому следует дополнительно сегментировать аналитический подход и тем самым уменьшить объем данных, которые необходимо собрать.

При рассмотрении характера транспортируемых товаров, могут быть определены три различных транспортных потока: навалочные грузы в настоящее время перевозятся на большие расстояния; промышленные товары перемещаются на большие расстояния и в большей степени в контейнерных поездах; и сельскохозяйственная продукция, перевозимая на местном уровне и на короткие приграничные расстояния. Эти транспортные потоки имеют различные транспортные требования и отличаются в своем потенциале для

<sup>89</sup> UNECE *Joint Declaration on the promotion of Euro-Asian rail transport and activities towards unified railway law*, 2013. Available at [http://www.unece.org/trans/main/sc2/sc2\\_geur\\_l\\_etc\\_declaration.html](http://www.unece.org/trans/main/sc2/sc2_geur_l_etc_declaration.html), Accessed January 2015

<sup>90</sup> See Chapter 2.11 Cooperation Agreements in UNECE/OSCE *Handbook of Best Practices at Border Crossing - A Trade and Transport Facilitation Perspective*, (February 2012), pp 44

<sup>91</sup> CAREC CARECCPMM *Corridor Performance Measurement and Monitoring Annual Report*, 2013, p.18

перенесения на железнодорожный транспорт. Существующие грузовые поезда преимущественно направлены на длинные дистанции в направлении Восток-Запад, осуществляемые с помощью Транссибирской магистрали, и несут промышленные товары из Азии и Европы на производственные площадки в России, Китае и Узбекистане, или с производственных площадок в Китае на свои рынки в Европе. Направление Север-Юг перевозит грузы между европейскими странами СНГ и балтийскими портами. Однако железнодорожные перевозки играют незначительную роль в перевозке товаров, в частности навалочных или промышленных, в и из Центральной Азии и Кавказа.

Товары, которые будут увеличивать будущий спрос на железнодорожные услуги это производственные товары, либо товары народного потребления или промежуточные продукты, для которых контейнерные грузовые поезда конкурируют с морским транспортом. Существует потенциал для увеличения транспортного спроса, в том числе для железнодорожного грузового транспорта, вдоль южного маршрута, соединяющего Китай через Центральную Азию в Иран и Турцию. Также южный маршрут по-прежнему ограничен физическими барьерами и отсутствием инфраструктуры для регулярных междугородных грузовых железнодорожных поездов, этот маршрут может открыть дополнительный интермодальный транспортный маршрут для грузовых перевозок между Азией и Европой. На этом этапе неясно как не имеющие выхода к морю страны Центральной Азии будут интегрироваться в железнодорожные грузовые маршруты, учитывая низкие объемы торговли и более сложный доступ к физической инфраструктуре. Подключение к основным северным и центральным маршрутам потребует разработки эффективных интермодальных транспортных услуг в этих странах.

Присутствие постоянных нефизических барьеры по маршрутам приводит к сравнительно высокому времени транспортировки и расходам, которые влияют на конкурентное преимущество сухопутного транспорта перед морскими перевозками и влияет на возможность стран не имеющих выхода к морю эффективно интегрироваться в международные торговые потоки. Длительное время ожидания и очереди на пограничных пунктах пропуска и различные правовые режимы, процедуры, а также технические стандарты оказывают пагубное влияние на трансграничный транспортный комплекс и дорого обходятся. Хотя некоторые из стран ЕАТС предприняли таможенные реформы и инвестировали в пограничную инфраструктуру и оборудование для облегчения торговли и транспортировки, производительность по упрощению процедур торговли в разных странах происходит неравномерно. Поэтому необходимы дальнейшие реформы по упрощению процедур торговли, в частности, в странах Центральной Азии, и укрепление регионального сотрудничества в области торговли и транспорта, чтобы повысить привлекательность ЕАТС.