



**ПОСТОЯННЫЙ СЕКРЕТАРИАТ
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА**

КОНЦЕПЦИЯ

**развития международных автомобильных перевозок на транспортном коридоре
Европа-Кавказ-Азия, повышение конкурентоспособности и привлекательности
автомобильных маршрутов ТРАСЕКА**

г. Баку, 2009г.

СОДЕРЖАНИЕ

1. Введение.
2. Цели и задачи Концепции.
3. Анализ современного состояния международных автомобильных перевозок в регионе ТРАСЕКА, сдерживающие факторы, препятствующие развитию конкурентоспособных маршрутов ТРАСЕКА.
 - 3.1. Потенциал коридора в транспортировке контейнерных грузов автомобильным транспортом.
 - 3.2. Сдерживающие факторы, препятствующие развитию конкурентоспособных маршрутов ТРАСЕКА.
4. Ключевые вопросы в области развития автомобильных перевозок и пересечения границ, выделяемых Стратегией развития ТРАСЕКА на период до 2015г.
5. Необходимые действия и механизмы по реализации Концепции.
6. План мероприятий по реализации Концепции.

1. ВВЕДЕНИЕ.

Основная идея создания международного транспортного коридора была озвучена и практически продемонстрирована в рамках Международной Конференции по Восстановлению Исторического Шелкового Пути с участием глав государств их уполномоченных представителей 8 сентября 1998г. в г. Баку, Азербайджанская Республика.

12-ю странами региона Европы - (Болгария, Молдова, Украина, Румыния, Турция) Кавказа - (Азербайджан, Армения, Грузия) Азии (Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Таджикистан, Туркменистан) подписано Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия с четырьмя техническими приложениями в области железнодорожного, автомобильного и морского сообщения, а также по таможенным процедурам и обработке документов (ОМС).

В мае 2009г. Исламская Республика Иран присоединилась к ОМС, став полноправным членом Межправительственной комиссии (МПК) ТРАСЕКА.

Положения ОМС в процессе их реализации ставят перед Сторонами основную цель: это развитие экономических отношений, торговли и транспортного сообщения в регионах Европы, Черного моря, Кавказа, Каспийского моря и Азии, в частности, содействие Сторон международным перевозкам с помощью института МПК и его Постоянного Секретариата (ПС).

В принятой в ходе Пятого ежегодного заседания Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА, 3 мая 2006г., София, Республика Болгария, Стратегии МПК ТРАСЕКА по развитию международного транспортного коридора «Европа-Кавказ-Азия» (ТРАСЕКА) на период до 2015г., Стороны ОМС определили главные цели и подходы по созданию устойчивой, эффективной и интегрированной мультимодальной транспортной системы.

Немаловажен и тот факт, что проведенные исследования и предложения в рамках реализованных проектов технической помощи Европейской комиссии, в частности по вопросу порядка упрощения процедур пересечения границ, гармонизации законодательства и транспортной политики, устранения барьеров международных автоперевозок создали соответствующую базу и наработки для реализации последующих планомерных действий в развитии международных перевозок.

Данной Концепцией предлагается выделить основные проблемные вопросы, мешающие динамичному развитию международных автомобильных перевозок, как в двустороннем, так и в транзитном сообщении между странами региона ТРАСЕКА.

Особое внимание Концепцией уделяется потенциальной возможности коридора ТРАСЕКА обеспечения транзитных перевозок контейнерных грузов преимущественно автомобильным транспортом в смешанном сообщении, следующим из портов Роттердама и Бостона, а также стран ЕС для снабжения товарами народного потребления вооруженных сил НАТО, дислоцирующихся в Афганистане, так и для гуманитарных целей, направленных на восстановление экономики Афганистана.

Немаловажен и тот факт, что в реальных условиях возможна поставка данного груза преимущественно автомобильным транспортом в контейнерах по коридору ТРАСЕКА, что может существенно повлиять на географию и объемы транспортируемых грузов по коридору ТРАСЕКА.

В перспективе с реализацией поставленных задач в условиях существующих традиционных транспортных маршрутов, соединяющих Европу и Азию, абсолютное преимущество остается за морским видом транспорта. **Вместе с тем, Концепция направлена на использование потенциала автомобильного транспорта для наращивания объемов доставки грузов транзитом по альтернативным морским маршрутам евроазиатского коридора ТРАСЕКА.**

В первую очередь необходимо создать благоприятные условия для переориентации части грузов из стран АТР на коридор ТРАСЕКА, и выработать технологию для массовых контейнерных перевозок на коридоре автомобильным транспортом в мультимодальном сообщении. В качестве потенциальной возможности и практической проработки данного вопроса может стать транспортировка контейнерных грузов в Афганистан.

Определив основные направления, Концепция предусматривает реализацию Сторонами при техническом содействии текущих проектов ТРАСЕКА: *«Региональный транспортный диалог и взаимодействие сетей между странами ЕС, соседними странами и странами ЦА»*, *«Международные логистические центры для стран Кавказа и Западных ННГ»* и проекта *«Международные логистические центры для стран Центральной Азии»* Плана мероприятий в рамках поставленных задач.

2. ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ КОНЦЕПЦИИ.

Основной целью данной Концепции является развитие транзитно-транспортного потенциала коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) путем повышения динамики осуществления международных автомобильных перевозок и конкурентоспособности автомобильных маршрутов транспортного коридора в интермодальном сообщении, с привлечением дополнительных грузопотоков перевозимых грузов автомобильным транспортом между Европой и Азией.

Главной задачей Концепции является соблюдение и эффективное применение странами-участницами ТРАСЕКА основных положений ОМС, обеспечивающих создание благоприятных условий развития международных автомобильных перевозок, в частности транзитных по маршруту коридора Европа-Кавказ-Азия.

Для реализации практических целей Концепцией предлагается направить усилия Сторон ТРАСЕКА в рамках единого диалога стран-участниц ТРАСЕКА для устранения несанкционированных сборов, существующих на коридоре барьеров на пути следования автомобильного транспорта.

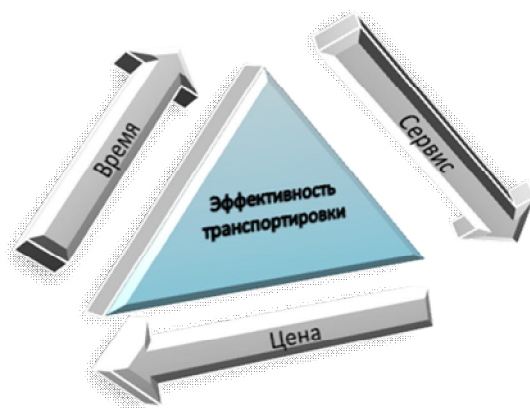
В рамках поставленных задач совместно со сторонами ОМС необходимо проработать проблемные вопросы осуществления международных автомобильных перевозок и принять соответствующие решения по ним.

Концентрация усилий Сторон ОМС в эффективной реализации достигнутых ранее договоренностей и выполнения соответствующих рекомендаций в рамках МПК ТРАСЕКА является приоритетной задачей настоящей Концепции.

3. АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РЕГИОНЕ ТРАСЕКА

В условиях развития производственных процессов и впоследствии торгово-экономических связей между Востоком и Западом транспорт и его системы играют ключевую роль в обеспечении данных поставок товаров.

Способ доставки в этих условиях, как правило, определяется исходя из коммерческих требований рынка, основываясь при этом на так называемом «коммерческом треугольнике», где преимущественную роль играет основной критерий грузоотправителя о применении благоприятной транспортировки, основанной на принципе времени, сервиса и цены.



Немаловажную роль в качестве альтернативы существующим транспортным связям между Европой и Азией, а также в условиях рыночных преобразований играет автомобильный транспорт, обеспечивающий более мобильные, безопасные и надежные перевозки грузов по принципу «от двери к двери».

В регионе ТРАСЕКА международные автомобильные грузоперевозки между государствами-участниками ТРАСЕКА регулируются Основным многосторонним Соглашением о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия от 8 сентября 1998г, а также существующими двусторонними Соглашениями между Сторонами в области автомобильного транспорта, устанавливающими как разрешительную, так и безразрешительную систему осуществления данных перевозок.

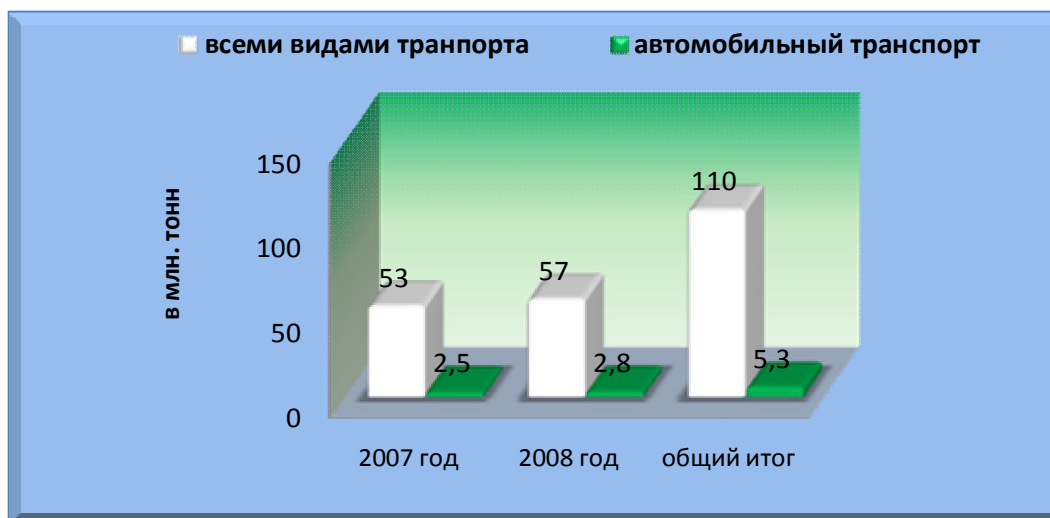
Сегодня международные автомобильные перевозки между странами ТРАСЕКА осуществляются по двум сценариям:

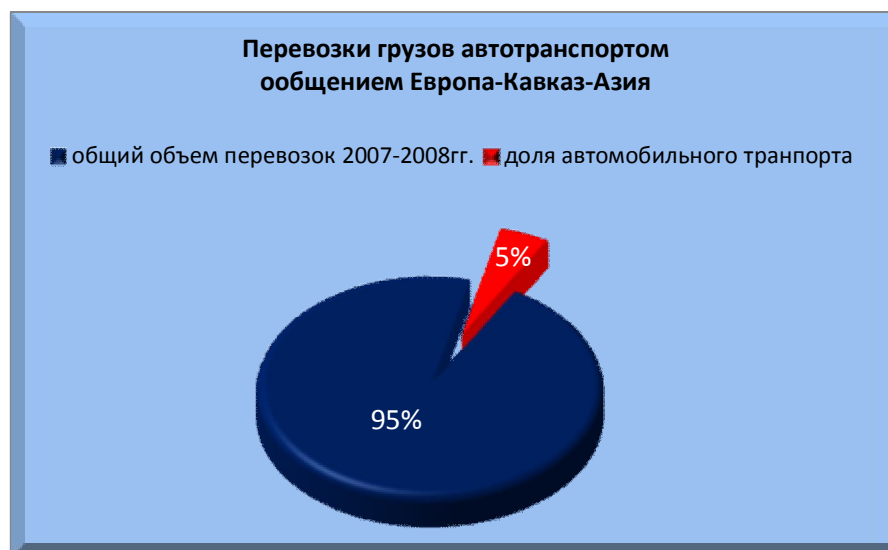
1. перевозки между двумя Сторонами ТРАСЕКА либо транзит по территории одной из сторон в третью страну,
2. перевозка из страны в страну ТРАСЕКА транзитом по территории третьей страны.

В данных условиях, как правило, преобладают автомобильные перевозки на небольшом маршрутном плече, ориентированные на перевозку внутреннего груза либо груза, транспортируемого от портов Черного и Каспийского морей с учетом также перевозок грузов назначением в третьи страны.

До настоящего времени практически не использовался транзит по коридору ТРАСЕКА при осуществлении международных автомобильных перевозок сообщением Европа-Кавказ-Азия, т.е. перевозка грузов из Европейских стран назначением в страны Центральной Азии либо в обратном направлении транзитом через Южно-Кавказский участок коридора ТРАСЕКА автомобильным транспортом, как правило, не осуществляется в достаточных объемах.

Так, в нижеприведенной динамике видно, что доля автомобильных перевозок от общего объема перевезенного груза (110 млн. тонн) всеми видами транспорта в 2007-2008гг. в сообщении Европа-Кавказ-Азия составила всего 5,3 млн. тонн. Это, в первую очередь, обусловлено тем, что преобладающей номенклатурой грузов на коридоре на сегодняшний день являются нефть и нефтепродукты.





Учитывая коммерческий интерес и поиск альтернативных путей поставок грузов, доставляемых в настоящее время по традиционному морскому маршруту из стран Азиатско-Тихоокеанского региона, а также наличие потенциального груза в Афганистан, коридор ТРАСЕКА может сыграть ключевую роль в развитии данных перевозок преимущественно автомобильным транспортом.

3.1. Потенциал коридора в транспортировке контейнерных грузов автомобильным транспортом

В условиях доминирующего развития контейнерных перевозок между Европой и Азией существует реальная необходимость в переориентации части контейнерных грузопотоков на транспортный коридор ТРАСЕКА.

Заинтересованность транспортных операторов в транспортировке данных контейнерных грузов по коридору благодаря маршрутному фактору ТРАСЕКА возрастает, но не реализуется на практике согласно существующим техническим параметрам

инфраструктурной и логистической системы коридора ТРАСЕКА, которая в состоянии через маршрут Южного Кавказа перерабатывать более 100 тыс. контейнеров в год.

Сегодня только транспортными операторами Литовской Республики проявляется интерес к транспортировке по коридору ТРАСЕКА порядка 10 тыс. контейнеров в год с помощью продления маршрута комбинированного контрейлерно-контейнерного поезда «Викинг» на коридор ТРАСЕКА, курсирующего по маршруту Клайпеда-Одесса/Ильичевск.

Также необходимо отметить, что основным дистрибьютором и организатором поставок военного командования США по транспортировкам (USTRANSCOM) во взаимодействии с различными логистическими агентствами США проявляется огромный интерес к поставкам невоенного груза в контейнерах для снабжения вооруженных сил НАТО, дислоцирующихся в Афганистане, по коридору ТРАСЕКА. Ежегодная потребность в данных перевозках составляет около 70 тыс. контейнеров в год.

В данном направлении в целях развития контейнерных перевозок по маршрутам коридора ТРАСЕКА в феврале текущего года ПС совместно с Германно-Польским предприятием POLZUG Intermodal GmbH, являющимся частным оператором международных перевозок в прямом и смешанном сообщении, начали осуществление координации с соответствующими транспортными ведомствами Сторон ТРАСЕКА и оказание содействия реализации проекта по транспортировке грузов в контейнерах, в т.ч. гуманитарных, из США и Европы по коридору ТРАСЕКА через порты Потти-Баку-Актау и далее через Термез-Хайратон в Афганистан. По предварительным оценкам в первый год компания планирует перевезти около 20 тыс. контейнеров в год. Так, по данной схеме с февраля т.г. была уже начата перевозка, в связи с чем, на 01.08.2009г. в направлении Афганистана по коридору ТРАСЕКА уже перевезено свыше 1000 контейнеров.

Учитывая объемы данных перевозок и наличие проблемных вопросов, как в области тарифного регулирования, так и технологического характера, связанных с логистическими возможностями приемки железнодорожных платформ в Афганистане, в рамках международного семинара по развитию автотранспортных маршрутов из Европы в Афганистан через Южный Кавказ (17 июля 2009г., г. Тбилиси) международные автомобильные перевозчики стран региона Европы, Кавказа и Азии выступили с инициативой, проявив интерес к осуществлению перевозок контейнерных грузов в Афганистан по коридору ТРАСЕКА преимущественно автомобильным транспортом.

По итогам заседания МСАТ направил соответствующее обращение в ПС МПК ТРАСЕКА от имени международных автомобильных перевозчиков с просьбой содействия МПК ТРАСЕКА в работе по устранению существующих проблемных вопросов на коридоре ТРАСЕКА, прежде всего административного характера.

В условиях рынка и здоровой конкуренции привлекательный географический маршрут не всегда означает наличие экономической целесообразности в организации по нему перевозок. В данном контексте необходима постоянная и слаженная работа заинтересованных стран над созданием благоприятных условий транспортировки грузов путем устранения различного рода барьеров на транспорте.

3.2. Сдерживающие факторы, препятствующие развитию конкурентоспособных маршрутов ТРАСЕКА.

Сложность в развитии международного автомобильного транспорта и транзита грузов по коридору ТРАСЕКА заключается в том, что коридор ТРАСЕКА представляет собой систему морских и наземных маршрутов.

Технология данных перевозок также характеризуется рядом специфических особенностей, например необходимостью во взаимодействии двух-трех видов транспорта, что само по себе требует соответствующей комплексной организации и управления перевозками во взаимодействии с компетентными органами стран-участниц ТРАСЕКА.

Поэтому в условиях технологической специфики осуществления международных автомобильных перевозок по коридору ТРАСЕКА основными негативными и сдерживающими факторами в их развитии являются наличие административных барьеров и все еще существующих нелегальных сборов на маршруте ТРАСЕКА, что сказывается на стоимости и количестве выполняемых рейсов международными автомобильными операторами соответственно. **Двумя другими важными факторами, препятствующими развитию автомобильных перевозок, являются неразвитость интермодальной (паромной) и вспомогательной инфраструктуры.**

На основании представленной информации Международного Союза автомобильного транспорта (МСАТ), являющегося также инициатором проекта Новой евразийской инициативы NELTI, в ходе организации пилотных автопробегов по коридору ТРАСЕКА выявлен ряд негативных факторов, препятствующих развитию международных автомобильных перевозок между Европой и Азией по системе МДП. *В частности, при осуществлении регулярных коммерческих автомобильных перевозок на автомобильных маршрутах ТРАСЕКА сообщением Узбекистан – Туркменистан – Азербайджан - Грузия в страны ЕС, и сообщением из Казахстана-Кыргызстан-Узбекистан-Туркменистан-Иран в Турцию.*

В первую очередь, это потеря времени в пути по следующим причинам:

- при пересечении границ *(в пункте пропуска Узбекистан-Таджикистан - более 18 часов);*
- при ожидании погрузки автотранспортных средств на паромные переправы Каспийского бассейна автотранспортные средства вынуждены простаивать до 45 часов в порту;
- регулярные остановки автопоездов служащими дорожной полиции/транспортной инспекции (в течение пути следования - до 19 остановок, что составляет около 17 часов потери времени в пути);
- наличие большого количества контролирующих внутренних постов *(на территории Республики Казахстан).*
- ограничение транзитного движения автотранспортных средств на территории Узбекистана, *(транзит осуществляется только по прямо установленному маршруту);*
- длительная процедура и проблемы оформления въездных виз (в случае с Туркменистаном), а также отсутствие упрощенного порядка выдачи

профессиональным водителям Шенгенских виз – все данные обстоятельства требуют затрат рабочего времени, а для тех стран, где оформление виз производится в пути осуществления международной перевозки в другом транзитном государстве, потеря времени на маршруте доставки груза – до 2-х недель.

Во вторых, финансовые затраты и дополнительные расходы, вызванные нелегальными сборами на дорогах.

- при таможенном досмотре наличие фактов нелегальных поборов и вымогательств (в некоторых случаях сумма превышает 1400 долларов США в одном пункте пропуска);
- негармонизированные сборы в Сторонах ОМС, связанные с превышением массы и габаритов автотранспортных средств;
- сборы за въезд на территорию населенных пунктов;
- взимание платы за обязательное страхование, причем во всех странах согласно внутреннему законодательству, в том числе по системе страхования «Зеленая карта», где во всех перечисленных случаях страховщик местной страховой компании при возникновении страхового случая ответственность перед страхователем не несет;
- несанкционированные сборы на дорогах сотрудниками дорожной полиции и транспортной инспекции и в этой связи частые остановки, что обусловлено потерей времени в пути.

В целом на коридоре ТРАСЕКА сумма дополнительных платежей и расходов при пересечении границ от суммы фрахта составляет порядка 25 %, в некоторых случаях поборы достигают 40% от суммы фрахта, при этом необходимо отметить, **что на отдельных границах отмечены случаи, когда** только 5 % суммы фрахта приходится на официальные платежи.

Как отмечается МСАТ, в большинстве транзитных государств не используется методика мониторинга времени простоя на границах. В данном случае применяются лишь разовые (пилотные) инициативы, реализованные в рамках проектов ТРАСЕКА и ЦАРЭС. Вместе с тем, непрерывный мониторинг в режиме реального времени пока не внедрен, что в свою очередь затрудняет идентификацию наиболее проблемных пограничных пунктов и видов пограничных процедур и препятствует ведению плановой работы по устранению барьеров на данных пунктах пропуска.

Как известно, по своей специфике стоимость услуг автотранспорта в сравнении с железнодорожным видом транспорта, **намного выше фактической себестоимости.**

Тем не менее, в условиях благоприятного режима автомобильной перевозки основное преимущество международных автомобильных перевозок состоит в скорости доставки, а также сохранности груза, это т.н. перевозка «от двери к двери». При этом необходимо учесть, что автотранспортом преимущественно перевозится груз с высокой удельной стоимостью, что характерно для ряда видов товаров, перевозимых между Европой и Азией.

Таким образом, издержки при пересечении границ, визовые процедуры, нелегальные сборы и отсутствие системной организации (системного графика) перевозок трейлеров на паромных переправах Каспийского бассейна (единый оператор - единый договор), существенно влияют на время доставки и стоимость автотранспортных услуг.

Все вышеперечисленные издержки на транспорте нефизического происхождения, аналогично чрезмерным требованиям к документации, задержкам в пунктах пересечения границ, неофициальным платежам и фактам непредвиденного закрытия границы на коридоре. Таким образом, неэффективные и дорогостоящие процедуры пересечения границы продолжают негативно сказываться на эффективности и конкурентоспособности автомобильных маршрутов коридора, а отсутствие должного управления в организации перевозок и совместной слаженности в работе приграничных служб стран региона приводит к негативным последствиям, препятствующим транзиту. В результате резко падает рентабельность перевозки, в связи с чем, фактическая доставка груза автомобильным транспортом проходит по альтернативным маршрутам.

Анализ и исследование ПС МПК ТРАСЕКА показали, что главной проблемой, все еще существующей на коридоре, остается слабое выполнение Сторонами ТРАСЕКА ряда основных положений ОМС и его технических приложений. Институциональная идея ОМС в процессе его реализации выражена содействием Сторон развитию транзитных перевозок и свободному доступу к рынку транспортных услуг, в том числе автомобильных.

К сожалению, сегодня международными автомобильными перевозчиками приводятся многочисленные факторы неблагоприятного режима перевозок по коридору ТРАСЕКА в мультимодально-транзитном сообщении, что само по себе говорит о нежелании перевозчиками при планировании перевозки сообщением Европа - Азия использовать автомобильный маршрут Европа-Кавказ-Азия.

Безусловно, на коридоре ТРАСЕКА имеют место также проблемы инфраструктурного характера, но в то же время, данная инфраструктура соответствует сегодня потенциальному объему перевозимого груза автомобильным транспортом по коридору через порт Туркменбаши и далее транзитом по Туркменистану в соседние страны ТРАСЕКА. Поскольку Туркменистан не является участником ОМС ТРАСЕКА, связь с Южно-Кавказским участком коридора ТРАСЕКА обеспечивается морским портом Актау и инфраструктурой автомобильных дорог Казахстана. В качестве основной проблемы инфраструктурного характера необходимо отметить плохое состояние республиканской автомобильной дороги в Республике Казахстан, являющейся участником ОМС ТРАСЕКА, на участке Бейнеу-Опорный и Аральск – Карабутақ, где транзит автотранспорта, особенно в зимний и паводковый период, вследствие наличия данных инфраструктурных барьеров, становится недоступным. Здесь также следует отметить необходимость инвестиций и строительства спрямляющего участка - новой дороги от Бейнеу до Аральска. В настоящее время автомобильное полотно от морского порта Актау до Бейнеу отвечает требованиям осуществления автоперевозки, и поэтому есть возможность выхода от Бейнеу (Республика Казахстан) до Каракалпакии (Республика Узбекистан) через автомобильный пункт пропуска «Тажен» (Казахстанско-Узбекская граница). Здесь также инфраструктурная часть автомобильной дороги с узбекской стороны нуждается в фундаментальной реконструкции и доведении до уровня категории Е.

Еще одной проблемой является специфика развития интермодальных сообщений. Отсутствие значительных автомобильных потоков между Туркменистаном и

Казахстаном с одной стороны и Азербайджанской Республикой – с другой, привело к переориентации работы паромных линий Баку – Туркменбаши и Баку – Актау на перевозку железнодорожных вагонов. Маленькая квота мест для грузовых автомобилей на пароме приводит к формированию очередей и длительным простоям в портах, что усугубляется коротким сроком действия туркменских транзитных виз для водителей.

Другой проблемой является недостаточное развитие вспомогательной инфраструктуры вдоль автодорожной части коридора ТРАСЕКА, в т.ч. современных и безопасных автомобильных стоянок, мест отдыха водителей, технического обслуживания и ремонта автомобилей, отсутствие современных логистических центров. Улучшается, но пока является недостаточным оборудование многих погранпереходов. Наконец, ощущается дефицит современных автозаправочных станций с возможностями заправки топливом высоких экологических стандартов (в т.ч. бессернистым топливом). Низкое качество дизельного топлива в транзитных государствах сдерживает возможности перевозчиков из стран Европы осуществлять доставку грузов по коридору ТРАСЕКА между Европой и Центральной Азией.

Немаловажным фактором является также проблематика неполного и неэффективного выполнения международных соглашений и конвенций (*рекомендованных ЕЭК и ЭСКАТО ООН для присоединения стран*), содействующих развитию перевозок и одновременно обеспечивающих надлежащий уровень безопасности и сохранности грузов, соответствующих интересам наземного транспорта.

С вступлением в мае 2009г. Исламской Республики Иран в ОМС ТРАСЕКА, для коридора открывается новая возможность в транспортировке грузов автомобильным транспортом преимущественно с выходом на морской порт Бандер-Аббас. В этой связи необходимо развивать диалог сотрудничества между Сторонами ОМС, и содействовать автомобильным перевозкам и развитию южных маршрутов ТРАСЕКА по территории Ирана в Центральную Азию, Афганистан и в обратном направлении.

4. КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ В ОБЛАСТИ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ, ВЫДЕЛЯЕМЫХ СТРАТЕГИЕЙ РАЗВИТИЯ ТРАСЕКА НА ПЕРИОД ДО 2015г.

С целью экономии времени и затрат при осуществлении международных автомобильных перевозок Стратегией развития коридора Европа-Кавказ-Азия на период до 2015г. выделяются следующие компоненты:

Современные международные автомобильные перевозки

- Присоединение к основным Конвенциям и Соглашениям в области развития международных перевозок и облегчения транзита по территориям сторон ОМС, рекомендованным Европейской Экономической комиссией и ЭСКАТО ООН;
- В целях реализации положений основных Конвенций и Соглашений разработка и внедрение на национальном уровне нормативно-правовых актов, а также приведение действующих нормативно-правовых актов в соответствие с требованиями международных соглашений и конвенций;

- Внедрение механизма осуществления международных автомобильных перевозок в странах ТРАСЕКА на безразрешительной основе;
- **Отмена** транзитных сборов;
- Стандартизация разрешенной массы и габаритов автотранспортных средств;
- Экология и безопасность автомобильных перевозок;
- Содействие международным автомобильным перевозкам.

Пересечение границ

- Введение единой автоматизированной системы осуществления таможенных процедур **и предварительного электронного декларирования грузов;**
- Внедрение на границах коридора ТРАСЕКА системы «одно окно/одна остановка»;
- Обеспечение контрольно-пропускных пунктов соответствующей инфраструктурой;
- Присоединение к основным Конвенциям и Соглашениям в области контроля и пересечения границ, рекомендованным ЕЭК ООН и Всемирной таможенной организацией;
- В области транзитных перевозок поощрение, присоединение и применение Конвенции о международной перевозке грузов (КДПГ 1956г.), **а также применение электронной накладной в соответствии с Дополнительным протоколом к КДПГ, принятым в 2008 г. (присоединение стран ТРАСЕКА к этому протоколу);**
- Повышение роли и участие в работе национальных общественных объединений и экспедиторских организаций по автомобильным перевозкам.

5. НЕОБХОДИМЫЕ ДЕЙСТВИЯ И МЕХАНИЗМЫ ПО РЕАЛИЗАЦИИ КОНЦЕПЦИИ

В соответствии с поставленными целями и задачами Концепции, основываясь на вышеприведенном анализе и ключевых вопросах по реализации Стратегии развития коридора ТРАСЕКА на период до 2015г., предлагается комплекс практических мер для последующей проработки вопросов создания благоприятного режима для осуществления международных автомобильных перевозок на коридоре ТРАСЕКА согласно следующим направлениям:

- проведение комплексной работы по гармонизации таможенных процедур, регламентация работы таможенных служб во избежание фактов закрытия границ в одностороннем порядке;
- присоединение к Международной конвенции о гармонизации и упрощении таможенных процедур, 1973г. (с изменениями и дополнениями от 1993г.);
- изучение вопроса внедрения безразрешительной системы в регионе ТРАСЕКА;

- разработка единого интегрированного стратегического документа управления и совместного пограничного контроля по сценарию «единое окно - одна остановка», предложения по совместному досмотру грузов и автотранспортных средств, взаимодействие компетентных органов;
- внедрение системы электронного предварительного декларирования перевозимых товаров (TIR-EPD);
- модернизация таможенных постов, с применениями новейших технологий (рентгеновое сканирование АТС), расширение инфраструктуры постов с целью увеличения пропускной способности;
- рассмотрение возможности внедрения распознавательного штампа ТРАСЕКА, предоставляемого таможенными службами Сторон ОМС при формировании и оформлении таможенных документов на осуществление международной автомобильной перевозки согласно ОМС ТРАСЕКА;
- мониторинг исполнения и применения Сторонами положений ОМС и протоколов в области транзита автомобильного транспорта;
- постоянная плановая работа по идентификации узких мест и административных барьеров на коридоре ТРАСЕКА на основе предоставления информации от Сторон ОМС (национальных ассоциаций международных автомобильных перевозчиков) о проблемных вопросах национальных перевозчиков на коридоре ТРАСЕКА с целью их решения и постепенной ликвидации в рамках заседаний ПС и рабочих групп;
- проработать и вынести на обсуждение вопросы порядка упрощения выдачи виз профессиональным водителям автотранспортных средств в регионе ТРАСЕКА (в том числе Шенгенских виз), провести переговоры, встречи с компетентными органами Туркменистана по визовым процедурам;
- подготовить предложения о создании упрощенной системы выдачи годовых виз профессиональным водителям региона ТРАСЕКА по принципу формирования базы данных автотранспортных перевозчиков;
- в условиях реальных бизнес-предложений и инициативы МСАТ по поставке контейнерных и гуманитарных грузов в Афганистан по коридору ТРАСЕКА автомобильным транспортом совместно со сторонами ОМС при техническом содействии проектов ТРАСЕКА, проработать вопрос организации данных поставок на условиях содействия транзиту в соответствии с положениями ОМС ТРАСЕКА и его Техническими приложениями относительно благоприятного режима для перевозчиков;
- решение вопросов технологии и организации перевозок контейнеров в автомобильно-паромном сообщении с применением РО-РО судов, в частности в целях ликвидации задержек в портах по погрузке/выгрузке, рассмотрение вопросов организации стоянки автотранспортных средств с контейнерами на паромных переправах, а также контейнерных терминалах (накопители) в портах (например, работа автотранспорта на небольшом плече между морскими портами Потти и Баку и

далее от портов Актау и Туркменбаши до пункта назначения, а также в обратном направлении порожних контейнеров). В этой связи, тесная работа с крупными грузоотправителями контейнерных грузов и экспедиторскими компаниями, и необходимость наличия единого оператора – единого договора для обеспечения плановой загрузки паромных судов контейнерами и автотранспортными средствами на Транскаспийском направлении;

- проработать вопрос применения технологии осуществления контрейлерных перевозок по территории Казахстана, гибкий подход тарифного регулирования, в особенности на пути от морского порта Актау до узловой станции Актау;
- гармонизация требований по массе и габаритам транспортных средств во избежание повторных взвешиваний на границе, внедрение Международного весового сертификата взвешивания транспортного средства в рамках реализации Приложения 8 Международной Конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982г. (ЕЭК ООН);
- регламентировать работу с применением первоочередности проезда автотранспортных средств, перевозящих скоропортящиеся пищевые продукты на основании Соглашения СПС;
- обмен опытом между странами региона ТРАСЕКА в работе по борьбе с коррупционными действиями и актами незаконных поборов (опыт Грузии за последние годы показывает практически 100% отсутствие случаев неправомерных сборов и вымогательств на границе);
- **содействие развитию вспомогательной инфраструктуры, в т.ч. парковочных комплексов, автозаправочных станций, пунктов отдыха водителей и технического обслуживания транспортных средств, логистических центров.**

Для реализации вышеуказанных действий необходимо сконцентрировать совместные усилия Сторон на повышении привлекательности транспортных сетей в соответствии с требованиями современного рынка, обеспечении эффективной и бесперебойной работы транспортной системы ТРАСЕКА.

В тесном сотрудничестве с МСАТ и международными организациями при технической поддержке проектов ТРАСЕКА в целях реализации положений ОМС учредить объединенную рабочую группу по автомобильному транспорту и обработке документов для проработки вышеупомянутых действий с включением в состав группы представителей министерств и ведомств в области транспорта и таможенного дела Сторон ОМС, крупных грузоотправителей и транспортных экспедиторов, **а также ассоциаций международных автомобильных перевозчиков стран ТРАСЕКА** для согласования технологий и организаций перевозок.

С целью планомерной работы по реализации настоящей Концепции предусматривается реализация Плана мероприятий (Приложение 1).

**ПЛАН МЕРОПРИЯТИЙ ПО РЕАЛИЗАЦИИ КОНЦЕПЦИИ
развития международных автомобильных перевозок на транспортном коридоре Европа-Кавказ-Азия, повышение конкурентоспособности и привлекательности автомобильных маршрутов ТРАСЕКА**

| № п/п | Мероприятия | Форма завершения | Ответственные за реализацию |
|---|---|-------------------------------------|--|
| 1. Проработка и согласование Сторонами Концепции развития международных автомобильных перевозок на транспортном коридоре Европа-Кавказ-Азия, повышение конкурентоспособности и привлекательности автомобильных маршрутов ТРАСЕКА | | | |
| 1.1. | В соответствии с рекомендациями заседания Постоянного Секретариата от 25 сентября 2009г. направить проект Концепции на согласование сторонам ОМС и доработать с учетом предложений Сторон. | доработанный документ Концепции | Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА, заинтересованные Министерства и ведомства Сторон ОМС |
| 2. Проведение комплексной работы по гармонизации и облегчению процедур пересечения границ | | | |
| 2.1. | Работа по присоединению к Международной конвенции о гармонизации и упрощении таможенных процедур, 1973г. (с изменениями и дополнениями от 1993г.). | Информация и предложения Сторон ОМС | Заинтересованные Министерства и ведомства Сторон ОМС |
| 2.2. | Изучение вопроса внедрения безразрешительной системы в регионе ТРАСЕКА; | Информация и предложения Сторон ОМС | Заинтересованные Министерства и ведомства Сторон ОМС |
| 2.3. | Разработка единого интегрированного стратегического документа управления и совместного пограничного контроля по сценарию «единое окно - одна остановка», предложения по совместному досмотру грузов и автотранспортных средств, взаимодействие компетентных органов. Регламентация работы таможенных служб во избежание фактов закрытия границ в одностороннем порядке. | Проект документа | Постоянный Секретариат, заинтересованные Министерства и ведомства Сторон ОМС (при техническом содействии проектов ТРАСЕКА по согласованию с ПС и ЕК) |
| 2.4. | Внедрение системы электронного предварительного декларирования перевозимых товаров (TIR-EPD). | Информация и предложения Сторон ОМС | Заинтересованные Министерства и ведомства Сторон ОМС, МСАТ (по согласованию) (при техническом содействии проектов ТРАСЕКА по согласованию с ПС и ЕК) |
| 2.5. | Мобилизация совместных усилий сторон по модернизации таможенных постов ТРАСЕКА, с применениями новейших технологий (рентгеновое сканирование АТС), расширение инфраструктуры постов с целью увеличения пропускной способности. | Информация и предложения Сторон ОМС | Заинтересованные Министерства и ведомства Сторон ОМС (при техническом содействии проектов ТРАСЕКА по согласованию с ПС и ЕК) |
| 2.6. | Гармонизация требований по массе и габаритам транспортных средств, внедрение Международного весового сертификата взвешивания транспортного средства в рамках реализации Приложения 8 Международной Конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982г. (ЕЭК ООН). | Информация и предложения Сторон ОМС | Заинтересованные Министерства и ведомства Сторон ОМС |

| | | | |
|-----------------|---|--|--|
| 2.7. | Работа по присоединению к Международной Конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982г. (ЕЭК ООН). | Присоединение | Исламская Республика Иран, Республика Таджикистан |
| 2.7 (a). | Работа по приведению нормативной правовой базы стран ТРАСЕКА в соответствие с требованиями Приложения 8 к Международной Конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982г (ЕЭК ООН). | Совершенствование нормативно-правовой базы | Стороны ОМС |
| 2.8. | Разработать проект предложений по внедрению распознавательного штампа ТРАСЕКА. проставленного таможенными службами Сторон ОМС при формировании и оформлении таможенных документов на осуществление международной автомобильной перевозки на условиях ОМС ТРАСЕКА. | Проект предложений | Постоянный Секретариат, заинтересованные Министерства и ведомства Сторон ОМС (при техническом содействии проектов ТРАСЕКА по согласованию с ПС и ЕК) |
| 2.9. | Регламентировать работу с применением первоочередности проезда автотранспортных средств, перевозящих скоропортящиеся пищевые продукты на основании Соглашения (СПС) | Информация и предложения Сторон ОМС | Постоянный Секретариат, заинтересованные Министерства и ведомства Сторон ОМС (при техническом содействии проектов ТРАСЕКА по согласованию с ПС и ЕК) |

3. Облегчение порядка выдачи въездных и транзитных виз профессиональным водителям

| | | | |
|------|---|--|---|
| 3.1. | Проработать и вынести на обсуждение вопросы порядка упрощения выдачи виз профессиональным водителям автотранспортных средств в регионе ТРАСЕКА (в том числе Шенгенских виз), | Информация, выработка решений | Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА, заинтересованные Министерства и ведомства Сторон ОМС. (при техническом содействии проектов ТРАСЕКА по согласованию с ПС и ЕК) |
| 3.2. | Подготовить предложения о создании упрощенной системы выдачи годовых виз профессиональным водителям региона ТРАСЕКА по принципу формирования базы данных автотранспортных перевозчиков. | Информация сторон, проект предложений | Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА, заинтересованные Министерства и ведомства Сторон ОМС (при техническом содействии проектов ТРАСЕКА по согласованию с ПС и ЕК) |
| 3.3. | Организовать работу с компетентными органами Туркменистана по визовым процедурам в рамках двусторонних и многосторонних встреч. | Создание упрощенного режима получения виз профессиональным водителям | Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА, заинтересованные Министерства и ведомства Сторон ОМС (при техническом содействии проектов ТРАСЕКА по согласованию с ПС и ЕК) |

4. Повышение конкурентоспособности и привлечение грузопотока на коридор ТРАСЕКА, организация и технология перевозок

| | | | |
|------|---|---|---|
| 4.1. | Организация поставок контейнерных и гуманитарных грузов в Афганистан по коридору ТРАСЕКА автомобильным транспортом на условиях благоприятного режима и содействия транзиту. | Снятие барьеров – организация «зеленого коридора» | Постоянный Секретариат, заинтересованные Министерства и ведомства Сторон ОМС, МСАТ (по согласованию), основные грузоотправители, национальные транспортные операторы и экспедиторские компании (по согласованию), (при техническом содействии проектов ТРАСЕКА по согласованию с ПС и ЕК) |
| 4.2. | <p>Разработка и применение технологических схем в организации перевозок в автомобильно-паромном сообщении, в частности, организация регулярных паромных перевозок автомобильного транспорта на Каспийском море, обеспечение плановой загрузки паромных судов контейнерами и автотранспортными средствами на Транскаспийском направлении создание и работа единого оператора.</p> <p>Проработка вопроса организации стоянок автотранспортных средств на паромных переправах и контейнерных терминалов накопителей в портах Поти, Баку, Актау, Туркменбашии и северных портов Ирана с применением условий работы автотранспорта на региональном маршрутном плече. Тесная работа с крупными грузоотправителями контейнерных грузов и экспедиторскими компаниями, гибкие ставки по хранению и транзитному обороту контейнеров в портах.</p> | Организация перевозок | Постоянный Секретариат, заинтересованные Министерства и ведомства Сторон ОМС, МСАТ (по согласованию), основные грузоотправители, национальные транспортные операторы и экспедиторские компании (по согласованию), (при техническом содействии проектов ТРАСЕКА по согласованию с ПС и ЕК) |
| 4.3. | Проработать вопрос применения технологии осуществления контейнерно-контрейлерных перевозок по территории Казахстана, гибкий подход тарифного регулирования. | Информация | Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА, заинтересованные министерства и ведомства Республики Казахстан |

5. Мониторинг исполнения и реализации Концепции

| | | | |
|------|--|--------------------------------|---|
| 5.1. | Исполнение и применение положений ОМС и протоколов в области транзита, реализация основных целей и задач Алматинской программы действий 2003 года по удовлетворению особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в новых глобальных рамках для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита (АПД), | Практическая реализация ОМС | Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА, Депозитарий ОМС, стороны ОМС (при техническом содействии проектов ТРАСЕКА по согласованию с ПС и ЕК). |
| 5.2. | Постоянная плановая работа по идентификации узких мест и административных барьеров на коридоре ТРАСЕКА с целью их решения и постепенной ликвидации. | Информация о барьерах и фактах | Постоянный Секретариат, Заинтересованные Министерства и |

| | | | |
|------|---|---|--|
| | Учреждение объединенной Рабочей группы в рамках Технических приложений по международному автомобильному транспорту и по таможенным процедурам и обработке документов, проведение совместных заеданий по реализации Концепции. | нарушений международных конвенций, положений ОМС и двусторонних Соглашений в области автомобильного транспорта, проведение заседаний и выработка совместных решений и ликвидация барьеров | ведомства Сторон ОМС, МСАТ и национальные ассоциации международных автомобильных перевозчиков сторон ОМС (по согласованию). (при техническом содействии проектов ТРАСЕКА по согласованию с ПС и ЕК) |
| 5.3. | Эффективная и результативная работа «горячей линии ТРАСЕКА», организация работы горячей линии в приграничной зоне на всем транзитном участке Европа-Кавказ Азия. | Информация о нарушениях и устранение фактов незаконных действий контролирующих служб | Постоянный Секретариат, Национальные Секретари ПС, Заинтересованные Министерства и ведомства Сторон ОМС, МСАТ и национальные ассоциации международных автомобильных перевозчиков сторон ОМС (по согласованию). |
| 5.4. | Обмен опытом между странами региона ТРАСЕКА и работа по борьбе с коррупционными действиями и актами незаконных поборов на дороге должностными лицами стран ОМС. | Информация Сторон | Заинтересованные Министерства и ведомства Сторон ОМС (при техническом содействии проектов ТРАСЕКА по согласованию с ПС и ЕК) |
| 5.5. | Сотрудничество с финансовыми институтами по вопросам совместной идентификации проектов строительства недостающих и спрямляющих участков инфраструктуры, а также вспомогательной инфраструктуры на приоритетных направлениях и коридорах ТРАСЕКА, разработка инвестиционных предложений по планомерному финансированию с участием частного сектора. | Информация | Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА, заинтересованные Министерства и ведомства Сторон ОМС. (при техническом содействии проектов ТРАСЕКА по согласованию с ПС и ЕК) |
| 5.6. | Тесная работа и сотрудничество с международными организациями ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, Всемирной таможенной организацией, МСАТ, финансовыми институтами. | Информация | Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА, заинтересованные Министерства и ведомства Сторон ОМС (при техническом содействии проектов ТРАСЕКА по согласованию с ПС и ЕК) |
