



13th CAREC Transport Sector Coordination Committee

Развитие Международных Перевозок

**Бишкек, Кыргызская Республика
14-15 мая, 2014 г.**



Содержание соглашений по международным перевозкам

Таможенная гарантия для транспорта

Условия перевозок (температура, санитария)

Доступ к рынку (разрешения)

Водители: визы, лицензии, рабочие часы



Технические требования

Документы: груз, транспорт

Вес и осевые нагрузки

Таможенная гарантия на груз



Членство стран ЦАРЭС в основных международных соглашениях по трансграничным перевозкам

Соглашение/конвенция	AF	AZ	CN	KZ	KR	MN	PK	TJ	TK	UZ
Контракт на перевозку АТС (КДПГ/СМР)*		2006		1995	1998	2003		1996	1996	1995
Конвенция МДП, 1975**	1982	1996		1995	1998	2002		1996	1996	1995
Таможенная конвенция по контейнерам**		2005	1986	2005	2007					1996
Конвенция по гармонизированному контролю на границах, 1982***		2000		2005	1998	2007		2011		1996

- * - гармонизация транспортных документов и условий перевозок
- ** - гармонизация процедур таможенного транзита
- *** - рекомендации по гармонизации контроля на границах



Многосторонние трансграничные соглашения с участием стран ЦАРЭС

Многосторонние соглашения	AF	AZ	CN	KZ	KR	MN	PK	TJ	TK	UZ
ТРАСЕКА (1998)		Green		Green	Green			Green	Green	Green
Рамочное транзитное соглашение ОЭС (1998)			Green	Green	Green		Green			
Четырехстороннее транзитное соглашение (1995)			Green	Green	Green		Green			
Транзитное соглашение (1998)			Green		Green					Green
Соглашение КНР-РФ-МОН			Green			Green				
СТГП ЦАРЭС (2011)	Orange				Green			Green		

Зеленое

- действующее соглашение

Оранжевое

- в процессе ратификации



Двусторонние соглашения по автомобильному транспорту

Страна	AF	AZ	CN	KZ	KR	MN	PK	TJ	TK	UZ
Афганистан							2010			
Азербайджан				16/09/ 1996				15/03/ 2007	19/05/ 2008	27/05/ 1996
Китай (КНР)				26/09/ 1992	25/02/ 1993			27/08/ 2008		19/08/ 1998
Казахстан		16/09/ 1996	26/09/ 1992		25/12/ 2003	22/10/ 1993	12/03/ 1995	04/05/ 2006	27/02/ 1997	20/03/ 2006
Кыргызстан			04/06/ 1994	25/12/ 2003			11/12/ 1994	12/07/ 1996*	29/11/ 1995	04/09/ 1996
Монголия				22/10/ 1993						
Пакистан	2010		12/19 1993	12/03/ 1995	11/12/ 1994					30/04/ 1993
Таджикистан		15/03/ 2007	27/08/ 2008	04/05/ 2006	12/07/ 1996*				09/12/ 2007	
Туркменистан		19/05/ 2008		27/02/ 1997	29/11/ 1995			09/12/ 2007		16/01/ 1996
Узбекистан		27/05/ 1996	19/08/ 1998	20/03/ 2006	04/09/ 1996		30/04/ 1993		16/01/ 1996	



Региональная помощь в области
политики и технической помощи (R-PATA) #46274

Содействие трансграничным перевозкам в регионе ЦАРЭС (Фаза 1)

- Содействие реализации соглашений о трансграничных перевозках через:
 - Аналитические исследования
 - Проекты технической помощи
 - Институциональная / организационная поддержка
- Два аналитических исследования завершены:
 - В Кыргызстане, Таджикистане, Афганистане (январь-май 2014 г.)
 - В Пакистане и Афганистане (март-май 2014 г.)



Диагностические исследования: наблюдения

Диагностика 1: Таджикистан, Кыргызстан, Афганистан

- Незавершенная делимитация границы между Кыргызстаном и Таджикистаном периодически приводит к закрытию границ и влияет на торговлю и транспорт
- Неофициальные платежи и задержки на границе и вдоль коридоров приводят к двукратному росту стоимости и сроков перевозок
- Двусторонний статус п/п Карамык на Кыргызской стороне приводит к миграции грузопотока на более длинный маршрут: Кашгар – п/п Иркештам – Ош – Худжанд – Душанбе
- Двусторонняя транспортировка между Таджикистаном и Кыргызстаном производится в соответствии с соглашением от 1996 г. и СТГП ЦАРЭС, транзитные перевозки не регулируются СТГП



Диагностические исследования: наблюдения

Диагностика 1: Таджикистан, Кыргызстан, Афганистан

- Весовой контроль не гармонизирован и не полностью выполняется, что приводит к высоким неофициальным платежам, разрушению дорожного полотна и несправедливой конкуренции. Вместе с тем, значительные улучшения в практике весового контроля с конца 2013 года были отмечены в Кыргызстане
- Низкая гармонизация процедур и стандартов и высокие риски приводят к перегрузу в Шерхан Бандаре (граница ИРА и РТ)
- Неудобные и дорогие процедуры транзита в Кыргызстане объясняют низким качеством документов из КНР
- Плохо регулируемая рыночная конкуренция приводит к периодическим конфликтам среди водителей разных стран, что влияет на объем перевозок и стоимость
- Некоторые официальные транзитные платежи не соответствуют требованиям главы V ГАТТ
- Таможенное сопровождение пока является наиболее оптимальным способом таможенной гарантии



Диагностические исследования: наблюдения Диагностика 1: Пакистан, Афганистан

- Двусторонние и транзитные перевозки регулируются соглашением АРТТА, которое рассматривается бизнесом как чрезмерно нацеленным на обеспечение безопасности. С реализацией АРРТА логистические издержки возросли, что приводит к сокращению транзитных перевозок через Пакистан
- Другой фактор, снижающий конкурентность Пакистанских коридоров – задержки в порту Карачи из-за длительных процедур контроля
- Большие объемы транзитных грузов реэкспортируются через Афганистан в Центральную Азию и в Пакистан
- Соглашение QTТА не полностью работает из-за физического барьера на Коракорумском шоссе и нефизических барьеров
- Афганистан начал транзит по книжкам МДП, Пакистан все еще рассматривает риски и выгоды присоединения к Конвенции МДП. Сейчас цепь таможенной гарантии сломана



Стоимость/время транспортировки из Исламабада в Алма-Ату



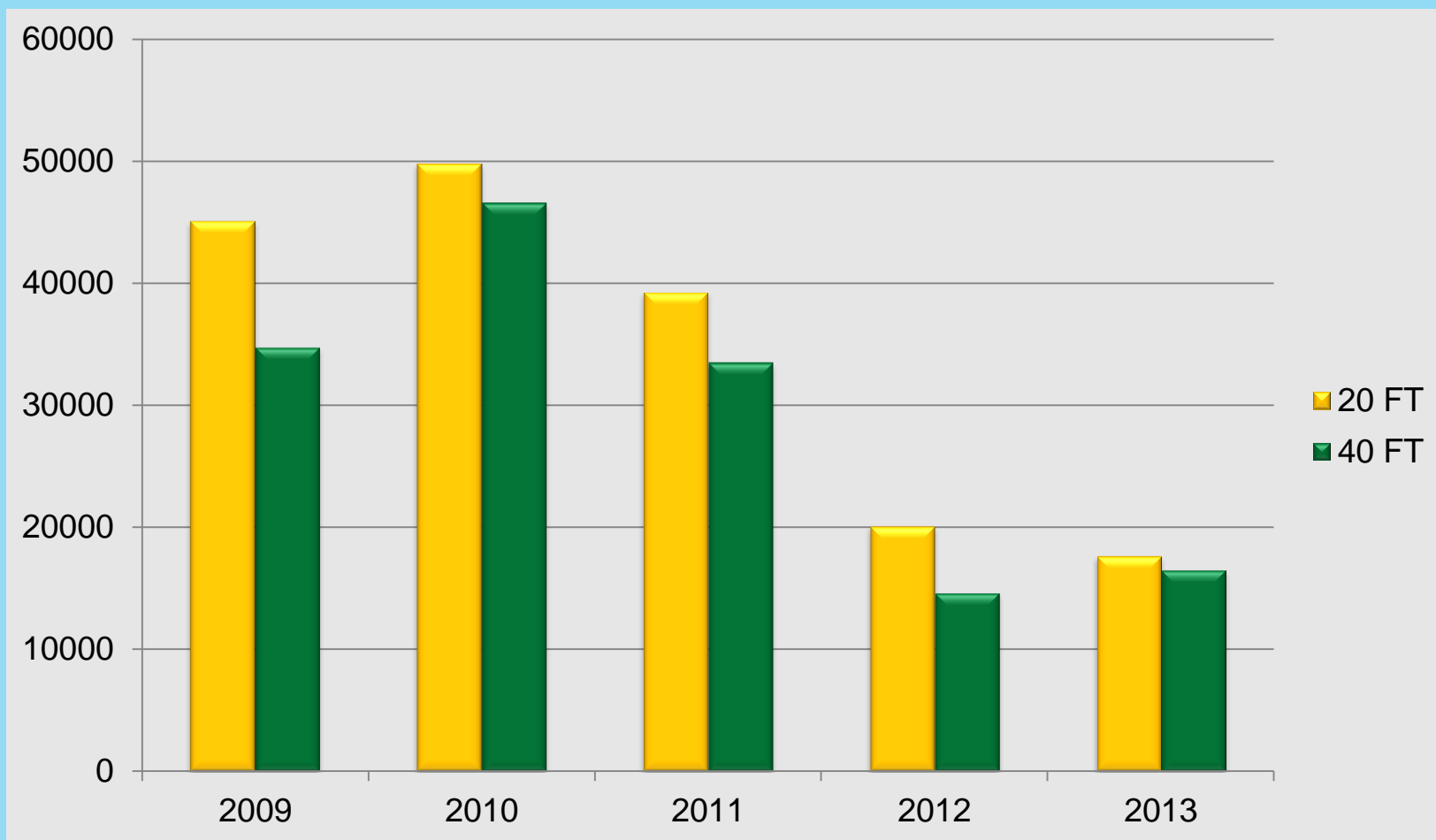


Стоимость/время транспортировки из Исламабада в Алма-Ату





Транзит контейнеров в рамках соглашения АРТТА между портами Карачи/Касим и п/п Торкам и Чаман





Следующие шаги

- Консультанты подготавливают рекомендации диагностических исследований
- Правительства изучат отчеты
- Наблюдения и рекомендации будут обсуждены на трехсторонних встречах (правительство, АБР, консультанты)
- Рекомендации будут утверждены и опубликованы
- ТЗ для проектных задач по развитию транспорта будут подготовлены, утверждены и проекты запущены

