

Современное состояние и основные направления развития автомобильных перевозок в регионе ЦА

Бекмагамбетов Мурат Махметович
Президент ТОО «НИИ ТК»
к.т.н., академик МАТ, МИА и НИА РК

СЛАЙД 2 – Карта автомобильных дорог республик ЦА

Страны Центральной Азии, в том числе Казахстан, располагают сравнительно развитой сетью автомобильных дорог, включенной в состав основных евроазиатских и региональных коридоров. Это создает определенные благоприятные предпосылки для развития суб- и межрегиональных международных перевозок.

СЛАЙД 3 – Динамика внешнеторгового оборота стран ЦА

Международные перевозки стран ЦА развиваются высокими темпами, на что решающее влияние оказывает рост их внешнеторгового оборота.

Так, если в 2000 году объем внешней торговли Казахстана составлял всего лишь 13,9 млрд. долларов США, то в 2008 году уже 109,1 млрд. долл. США, т.е. увеличился почти в 8 раз.

Объем внешней торговли всех республик ЦА возрос за этот период в 5,6 раза и достиг 150,6 млрд. долларов США. При этом объем взаимной торговли республик ЦА составляет от 3 до 4 млрд. долларов США.

СЛАЙД 4

Автомобильным транспортом в международном сообщении доставляются различные грузы: мебель, машины, механизмы и оборудование, продукты питания, строительные товары, товары народного потребления и т.д.

Средняя задекларированная таможенная стоимость одной тонны груза, перевозимого автомобильным транспортом, в несколько раз выше этого показателя на железнодорожном транспорте. Это свидетельствует о том, что грузоотправители, по условиям сохранности и срочности доставки при перевозках ценных грузов, отдадут предпочтение автомобильному транспорту.

География перевозок крайне широка. Только в Германию в прошлом году казахстанские перевозчики сделали более десяти тысяч рейсов.

СЛАЙД 5 – Участие ж/д и автомобильного транспорта в международных перевозках

Однако, несмотря на значительное увеличение внешнеторгового оборота стран ЦА и рост объемов торговли товарами с высокой добавленной стоимостью, уровень участия автомобильного транспорта в международных перевозках остается крайне незначительным – от 4 до 10 %.

СЛАЙД 6 – Состояние дорог

Одной из основных причин низкого уровня развития автомобильных перевозок является неудовлетворительное технико-эксплуатационное состояние автомобильных дорог. Определяющим фактором ухудшения их качества является несоблюдение межремонтных сроков и плохое текущее содержание из-за недостаточного финансирования.

Исследования показывают, что недовложение каждого доллара в текущее содержание дорог увеличивает эксплуатационные расходы транспорта на три

доллара и приводит к дополнительным 2-3 долларам на их восстановление и реконструкцию.

По оценке некоторых экспертов в развивающихся странах затраты на содержание дорог должны составлять 0,5 - 1% ВВП, а общий бюджет дорожной отрасли должен составлять 1 – 2% ВВП¹.

На **СЛАЙДЕ 7** представлены результаты расчетов необходимого бюджета на содержание дорог для стран ЦА.

СЛАЙД 8 – Дорожный бюджет Казахстана

Расходы на содержание дорог в странах ЦА значительно ниже расчетного уровня.

На слайде приводятся данные о средствах, выделенных из государственного бюджета Казахстана на содержание и ремонт автодорог республиканского значения в 2003-2008 гг. и предполагаемых расходах на эти цели в 2009-2011 гг.

Несмотря на ежегодное увеличение расходов на содержание и ремонт дорог, выделяемых средств недостаточно. По заявлению МТК РК нормативная потребность на содержание и текущий ремонт республиканских дорог в ценах 2008 года составляет 19 млрд. тенге. Из Республиканского бюджета выделено лишь 35% от необходимой суммы. Как видно из данных таблицы, в ближайшие годы ситуация с недофинансированием сохранится.

Подобная ситуация характерна для всех без исключения стран региона.

СЛАЙД 9

Следствием неудовлетворительного состояния дорог являются:

- высокий уровень ДТП;
- повышенный расход топливо-смазочных материалов;
- излишние затраты на ремонт и обслуживание подвижного состава;
- низкие скорости доставки грузов.

СЛАЙД 10 – инвестиционные проекты РК в автодорожной отрасли

Для решения проблем, связанных с плохим состоянием автомобильных дорог, в Республике Казахстан подготовлен к реализации ряд инфраструктурных проектов, три из которых были представлены делегации Европейской комиссии с целью дальнейшего финансирования этих проектов с привлечением международных финансовых институтов (МФИ).

В список приоритетных инвестиционных проектов были включены следующие:

- Реконструкция автомобильной дороги Алматы – Хоргос;
- Реконструкция автомобильной дороги Ташкент – Шымкент - гр. Южно-Казахстанской области;
- Строительство автомобильной дороги Бейнеу – Шалкар.

К прямым выгодам от реализации вышеуказанных проектов относятся:

- повышение транзитного потенциала и конкурентоспособности международных маршрутов, проходящих по территории республики;
- сокращение в пути следования грузов и товаров народного потребления;
- улучшение транспортно-эксплуатационных характеристик автодороги, обстановки пути и искусственных сооружений;
- ускорение освоения экономически перспективных территорий;

¹ Heggie I.G. (2004)

- стабилизация общего объема выброса вредных веществ, связанных с работой автомобильного транспорта, на фоне увеличения интенсивности движения по дороге.

К косвенным выгодам относятся:

- создание новых рабочих мест;
- улучшение качественного уровня услуг автодорожного комплекса;
- повышение мобилизационной готовности автомобильных дорог.

СЛАЙД 11

В настоящее время в Казахстане реализуется большая Программа по созданию единой транспортно-логистической системы Среднеазиатского транспортно-промышленного коридора с узловыми точками, расположенными:

- на участке казахстанско-китайской границы Приграничной торгово-экономической зоны «Хоргос-Восточные ворота» с транспортно-логистическим комплексом международного значения, промышленно-производственной и селитебной зонами;

- международный пункт перехода «Таскала-Озинки» на границе с Россией;
- СЭЗ «Морской международный порт Актау».

Среднеазиатский транспортно-промышленный коридор имеет значительный потенциал для включения Казахстана в систему международной торговли и международного транспортно-логистического бизнеса.

Создание мультимодального транспортно-логистического центра со специализацией на обслуживании контейнерных грузов позволит привлечь международные транспортные и логистические компании, заинтересованные в евроазиатском транзите. Для обеспечения наибольшего экономического эффекта от функционирования производственного комплекса среднеазиатского транспортно-промышленного коридора, в его структуру предполагается включить производства, имеющие системообразующий характер для развития смежных производств и отраслей в Казахстане.

СЛАЙД 12 – Обеспеченность автодорожных коридоров Казахстана объектами придорожного сервиса

Важную роль в обеспечении международных автомобильных перевозок играют объекты придорожного автосервиса.

Исследования, проведенные на шести основных международных автотранспортных коридорах Казахстана, показали следующее.

В количественном отношении станциями технического обслуживания коридоры обеспечены почти в полном объеме. Однако на отдельных участках дорог расстояния между ними превышают нормативные в 2 раза и более. Кроме того, большая часть существующих СТО предназначена для обслуживания легковых автомобилей и не приспособлена для оказания услуг грузовым автомобилям тяжелого класса. Они лишь попутно обслуживают их, выполняя мелкие работы по замене шин, ремонту камер и т.д.

Хуже обстоит дело с созданием перевозчикам условий для полноценного отдыха. На втором и четвертом транспортных коридорах фактическое наличие мотелей и кемпингов почти в 2 раза ниже нормативного. Существующие мотели и кемпинги не располагают достаточным количеством стоянок для грузового транспорта, и по уровню оказываемых услуг в большинстве случаев не соответствуют требованиям, предъявляемым к ним.

Все это отрицательно сказывается на безопасности дорожного движения и не позволяет водителям соблюдать требования Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, выполняющих международные автомобильные перевозки (ЕСТР).

Основной причиной низкой активности в строительстве мотелей и кемпингов является значительный объем необходимых капиталовложений при невысокой рентабельности таких объектов. В целях снижения стоимости строительства, а также увеличения числа пользователей услуг, рекомендуется размещать на едином земельном участке сервисные комплексы, оказывающие услуги различного профиля, вместо традиционного создания единичных пунктов сервисного обслуживания на разных земельных участках.

СЛАЙД 13

Согласно утвержденному Правительством РК Перечню на государственной границе Республики Казахстан в настоящее время функционирует 75 автотранспортных пунктов пропуска.

Наличие пограничных переходов – отличительная особенность наземных транспортных коридоров и их наиболее уязвимое место. Именно здесь возникают задержки в продвижении товарных потоков, связанные с документальным оформлением и выполнением комплекса эксплуатационных и погранично-таможенных процедур.

Совершенствование инфраструктуры пограничных переходов – важное направление политики по развитию международных перевозок.

СЛАЙД 14

Как показывают последние исследования, время простоя транспортных средств в автодорожных пунктах пропуска составляет от 1 часа до двух дней (в целом на обеих сторонах границы).

В странах Юго-восточной Европы время простоя составляет в среднем 2 часа (максимум 3 часа, минимум 1 час простоя)

Резолюция ЕКМТ 99/2 по устранению препятствий на пограничных переездах для международных перевозок грузов рекомендует, чтобы в тех местах, где выявлены длительные задержки, страны-члены установили целевую величину сокращения существующего времени простоя транспорта и выполнения формальностей, начиная с сокращения в течение 1 - 2 лет среднего времени простоя на 50%, с конечной целью за 5 лет достичь того, чтобы время простоя не превышало 1 часа. Должны быть поставлены также конкретные цели по сокращению продолжительности простоя при пиковых нагрузках.

СЛАЙД 15

В ЦА регионе уже вводится практика совместного таможенного контроля, когда совместно взаимодействуют приграничные таможенные органы двух стран по осуществлению совместного таможенного контроля.

Так, с 1 ноября 2005 года введен совместный таможенный контроль в пунктах пропуска через кыргызско-казахстанскую границу «Кордай» (РК) и «Ак-Тилек» (КР), а также утверждена Временная технологическая схема взаимодействия приграничных таможенных органов Кыргызской Республики и Республики Казахстан по осуществлению совместного таможенного контроля

4 июля 2006 года в г. Астана подписано Соглашение между Правительством Кыргызской Республики и Правительством Республики Казахстан о совместном контроле на казахстанско-кыргызской государственной границе

Таможенными службами Казахстана и КНР подписан Протокол об использовании и обмене единого формата Манифеста о товарах, перемещаемых автотранспортом.

Проведен эксперимент по совместному контролю на казахстанско-российской границе.

СЛАЙД 16

Кроме того, в Казахстане разработаны:

- Утвержденный постановлением Правительства РК План мероприятий по снятию административных барьеров, ускорению и упрощению прохождения товаров и транспортных средств через таможенную границу РК.

- Проект о внесении ряда изменений в действующие нормативные правовые акты РК, направленный на передачу контрольных функций в автомобильных пунктах пропуска через Государственную границу РК таможенным органам.

СЛАЙД 17 – Количество книжек МДП, выданных IRU ассоциациям стран ЦА

Все страны ЦА являются участницами Таможенной Конвенции МДП. Несмотря на то, что за прошедшие годы объем перевозок в рамках этой системы возрос в 5 раз, они составляют лишь 10-20 % от общего объема перевозок.

Более широкое развитие таких перевозок сдерживается не столько наличием дополнительных затрат для перевозчиков, связанных с непосредственным участием в системе МДП (членские взносы, затраты на приобретение книжек МДП и т.п.), а нереализацией таких ее преимуществ, как ускоренное прохождение границ, исключение лишних проверок документов в пути следования со стороны различных контролирующих органов и т.п.

СЛАЙД 18 - Некоторые сборы с АТС в странах ЦА

Значительным барьером на пути развития международных автоперевозок остается низкая степень упорядоченности и согласованности сборов с автотранспортных средств. На слайде представлены ставки некоторых сборов с АТС, взимаемых в странах ЦА. Наглядный пример - с 1.01.2009 властями Узбекистана введен дополнительный сбор за въезд и транзит с грузовых АТС и автобусов, пересекающих границу Узбекистана с Таджикистаном. Ставки сбора составляют:

для АТС Таджикистана – 50 USD

для АТС Туркменистана – от 20 до 30 USD

для АТС других стран – 100 USD

При этом сбор за каждый день пребывания свыше 3 суток каждого грузового автотранспортного средства и автобуса Таджикистана на территории Узбекистана составляет 70 USD (ранее он составлял 50 USD при пребывании свыше 8 суток)

Считаем, что страны нашего региона должны проводить согласованную политику по установлению видов и размеров сборов, а также принять меры по сокращению необоснованных сборов.

Одним из возможных путей решения этой проблемы может стать разработка и принятие многостороннего соглашения об автомобильном сообщении, включающего основные принципы политики в этой области.

СЛАЙД 19 - Двусторонние межправительственные соглашения о международном автомобильном сообщении, заключенные республиками ЦА

В настоящее время правовую основу осуществления международных автомобильных перевозок между странами ЦА составляют двусторонние межправительственные соглашения о международном автомобильном сообщении.

Разнородность правовых режимов двухсторонних соглашений во многом обусловлена различными экономическими и социальными условиями каждой страны. По сути своей, разнородные правовые режимы, ущемляют, в той или иной

степени, интересы отдельных государств и противоречат принципу наибольшего благоприятствования, негативно влияя на равноправие в конкурентной борьбе перевозчиков.

Более того, разрешительная система, закрепленная двухсторонними Соглашениями об автомобильном сообщении, находится в противоречии с положениями базовых многосторонних Соглашений стран участников СНГ, а именно: Соглашения о создании свободной торговли (15 апреля 1994 года); Протокола и Соглашения о принципах формирования общего транспортного пространства и условиях взаимодействия государств-участников СНГ в области транспортной политики (9 октября 1997 года); Соглашения о формировании Транспортного союза, о международном автомобильном сообщении и др.

Это, в свою очередь дает основание считать, что общий правовой режим осуществления автомобильных перевозок до сих пор не унифицирован, а значит, есть основания для пересмотра существующей системы и либерализации рынка международных перевозок, т.е. постепенное искоренение разрешительной системы.

СЛАЙДЫ 20-21

Серьезным барьером на пути международных автоперевозок в регионе остается практика взимания несанкционированных сборов со стороны представителей государственных органов.

Возможное решение – минимизация роли «человеческого фактора», снижение количества контактов между сотрудниками контролирующих органов и перевозчиками

И в этой связи считаем необходимым более широкое распространение опыта таможенных органов Казахстана по внедрению сейф-пакетов и электронного пломбирования.

Электронная пломба содержит всю необходимую информацию об АТС и грузе и служит для контроля перемещения АТС по территории страны. Назначение сейф-пакета – защита товаросопроводительных и транспортных документов от несанкционированного доступа. Сейф - пакет выполнен таким образом, что не может быть вскрыт без видимых повреждений. На лицевой стороне сейф-пакета располагается информация, которая может потребоваться другим контролирующим органам (номер АТС, маршрут следования и т.п.). Вскрытие сейф-пакета может производиться только при участии представителя таможенного органа. Результат - прекращение случаев несанкционированных задержек транспортных средств по маршруту следования контролирующими и иными органами, а также случаев подмены документов.

На первом этапе сейф-пакеты использовались только таможенными органами Казахстана для контроля перемещения грузов, импортируемых из Китая автотранспортом. Запланировано введение сейф-пакетов при обмене товаросопроводительными документами между сопредельными государствами (Китай, Кыргызстан, Узбекистан, Россия).

Так, таможенными органами Казахстана и Кыргызстана была разработана Совместная технология перемещения товаросопроводительных документов в пластиковых сейф-пакетах между сопредельными пунктами пропуска на кыргызско-казахстанской границе (Протокол между Государственным таможенным комитетом КР и Комитетом таможенного контроля МФ РК о введении в действие совместной технологии с использованием сейф – пакетов, сентябрь 2008 года, Иссык-Куль). Приказом Государственного таможенного комитета КР с 1 июля 2009 года применение сейф – пакетов введено на пунктах пропуска КР «Ак-Жол», «Ак-Тилек» и «Чалдовар».

Достигнута договоренность о финансировании проекта по применения сейф-пакетов между таможенными службами Казахстана и Узбекистана.

СЛАЙД 22

Одним из источников административного барьера на пути международных автоперевозок является **требование об обязательном страховании ответственности владельцев транспортных средств в национальных страховых организациях**. Как известно автомобиль является источником повышенной опасности, и его владелец должен нести ответственность за ущерб, причиненный здоровью и имуществу лиц, пострадавших в ДТП, даже если в этом нет его личной вины.

Решением этой проблемы могло бы стать создание региональной, в рамках ЕврАзЭС («Белая карта»), системы страхования и присоединение республик ЦА к Соглашению о взаимном признании полиса «Зеленая Карта».

Однако принятию конкретного решения должна предшествовать тщательная проработка всех условий и возможных последствий.

Спасибо за внимание!