



# ИТОГОВЫЙ ОТЧЕТ

**ПРОЕКТ РАЗВИТИЯ  
АВТОМОБИЛЬНОГО  
ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА  
КЫРГЫЗСТАН-ТАДЖИКИСТАН-  
АФГАНИСТАН-ИРАН (КТАИ)**

**2020**

# СОДЕРЖАНИЕ

<b>ВВЕДЕНИЕ</b> .....	<b>8</b>
<b>ГЛАВА 1. МЕТОДОЛОГИЯ СБОРА ДАННЫХ, ОБЗОР И АНАЛИЗ</b> .....	<b>10</b>
<b>ГЛАВА 2. ТОРГОВАЯ АКТИВНОСТЬ В СТРАНАХ КОРИДОРА КТАИ</b> .....	<b>13</b>
Некоторые факторы, влияющие на торговую активность в регионе коридора КТАИ .....	13
Экспорт-импорт между странами коридора КТАИ .....	14
Оценка транзитного потенциала коридора КТАИ .....	16
Основные выводы .....	17
<b>ГЛАВА 3. КОНЦЕПЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В РЕГИОНЕ</b> .....	<b>19</b>
Концепция транспортных коридоров .....	19
Международные инициативы по развитию транспортных коридоров в регионе .....	20
Некоторые факторы, сдерживающие развитие КТАИ коридора .....	22
<b>ГЛАВА 4. «ВРЕМЯ-СТОИМОСТЬ-РАССТОЯНИЕ» ГРУЗОВЫХ АВТОПЕРЕВОЗОК</b> .....	<b>24</b>
Источники информации .....	24
Некоторые полезные выводы СРММ исследования .....	24
Обзор данных «Время-Стоимость-Расстояние» для коридора КТАИ .....	27
<b>ГЛАВА 5. ОЦЕНКА ИНТЕНСИВНОСТИ ГРУЗОВЫХ ПОТОКОВ И ВОЗМОЖНОСТИ ИХ УВЕЛИЧЕНИЯ</b> .....	<b>29</b>
Общие данные об объемах международных перевозок грузов .....	29
Данные об объемах работы пунктов пропуска .....	30
Интенсивность движения грузовых машин на исследуемых маршрутах .....	34
Основные выводы .....	34
<b>ГЛАВА 6. АВТОДОРОГИ И ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПОТРЕБНОСТИ ДЛЯ ИХ РАЗВИТИЯ. ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА. ПАРК ГРУЗОВЫХ МАШИН</b> .....	<b>35</b>
Автомобильные и придорожная инфраструктура .....	35
<i>Кыргызстан</i> .....	35
<i>Таджикистан</i> .....	41
<i>Афганистан</i> .....	44
<i>Иран</i> .....	47
Платные автомобильные дороги .....	50
Логистические центры, сухие порты, общие приграничные зоны и т. д. ....	51
Парк грузовых машин .....	57
Основные выводы .....	58
<b>ГЛАВА 7. ПУНКТЫ ПРОПУСКА И ПОРТЫ</b> .....	<b>60</b>
Пункты пропуска Кыргызстана .....	60
Пункты пропуска Таджикистана .....	61
Пункты пропуска и порт Ирана .....	62
Пункт пропуска Афганистана .....	68
Основные выводы .....	69
<b>ГЛАВА 8. ТАМОЖЕННЫЕ ПРОЦЕДУРЫ И ДОКУМЕНТЫ ДЛЯ ОФОРМЛЕНИЯ</b> .....	<b>70</b>
Международные конвенции и соглашения .....	70
<i>Конвенция МДП (TIR)</i> .....	72
<i>Конвенция КДПГ (CMR)</i> .....	75
<i>Пересмотренная Киотская конвенция</i> .....	77

ДВУСТОРОННИЕ И МНОГОСТОРОННИЕ СОГЛАШЕНИЯ .....	77
РАЗРЕШЕНИЕ НА ВЪЕЗД АВТОТРАНСПОРТА («ДОЗВОЛЫ») .....	78
ВИЗЫ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ.....	79
ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ, ДОКУМЕНТЫ И РАСХОДЫ .....	81
ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ .....	83
<b>ГЛАВА 9. СТРАХОВАНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ПЕРЕД ТРЕТЬИМИ ЛИЦАМИ .....</b>	<b>85</b>
Полученные данные.....	85
Основные выводы .....	90
<b>ГЛАВА 10. НЕКОТОРЫЙ ОПЫТ ДРУГИХ СТРАН И ОРГАНИЗАЦИЙ.....</b>	<b>92</b>
Новые виды страхования.....	92
Международные автомобильные перевозки в рамках ШОС.....	94
<b>ГЛАВА 11. АНАЛИЗ ВЫПОЛНЕНИЯ ТТФА .....</b>	<b>96</b>
<b>ГЛАВА 12. ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ.....</b>	<b>99</b>
Рекомендации по выявленным проблемам и наблюдениям.....	99
Рекомендации по мониторингу и оперативной координации .....	109
<b>ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....</b>	<b>112</b>
Основные сдерживающие факторы .....	112
Предпосылки для развития.....	113
Предлагаемый план действий .....	113
<b>ГЛАВА 13. НОВЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ В 2018-2019 ГОДЫ .....</b>	<b>127</b>
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ I. ГЕОГРАФИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ СТРАН-КОРИДОРОВ КТАИ .....</b>	<b>140</b>
ПРИЛОЖЕНИЕ II. ДАННЫЕ О ГРУЗОВЫХ ДВИЖЕНИЯХ НА АВТОДОРОЖНОМ КОРИДОРЕ КТАИ (ПОЛУЧЕННЫЕ ОТ НАЦИОНАЛЬНЫХ КОНСУЛЬТАНТОВ).....	144
Данные Ирана.....	144
Данные Таджикистана.....	147
ТАБЛЕ ТЖК 1.1. ОБЪЕМЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ (ЭКСПОРТНЫХ И ИМПОРТНЫХ) ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ ПО СТРАНАМ КОРИДОРА КТАИ ЗА 2012-2016 ГГ., ТЫС. ТОНН.....	147
Данные Кыргызстана .....	150
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ III. ДАННЫЕ ДЛЯ ГЛАВЫ 4. ДАННЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ ВРЕМЯ-СТОИМОСТЬ-РАССТОЯНИЕ .....</b>	<b>154</b>
Приложение 4.1. Общая информация о дорогах .....	156
<i>Протокол № 1 мониторинга дороги Бишкек-Ош (Кыргызстан) .....</i>	<i>159</i>
<i>Протокол № 2 мониторинга дороги Ош-Карамык (Кыргызстан) .....</i>	<i>163</i>
<i>Протокол № 3 мониторинга дороги Душанбе- Джиргеталь (Таджикистан) .</i>	<i>166</i>
<i>Протокол № 4. мониторинга дороги Душанбе-Нижний Пяндж (Таджикистан)</i>	<i>170</i>
.....	170
<i>Протокол № 5 мониторинга кпп Ислам-Кала –Герат (Афганистан) .....</i>	<i>173</i>
<i>Протокол № 6 мониторинга дороги Герат – вглубь страны (Афганистан) .</i>	<i>174</i>
<i>Протокол № 7 мониторинга дороги Мешхед-Догарун (Иран) .....</i>	<i>175</i>
<i>Протокол № 8 мониторинга дороги Чабахар-Захедан (Иран) .....</i>	<i>176</i>
Приложение 4.3. Строительство и реконструкция дорог.....	179
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ VI. СПИСОК НАЦИОНАЛЬНЫХ КОНСУЛЬТАНТОВ ВОВЛЕЧЕННЫХ В ПРОЕКТ .....</b>	<b>183</b>

## СОКРАЩЕНИЯ

<b>АБР</b>	Азиатский Банк Развития
<b>ЦАРЭС</b>	Центрально-азиатское региональное экономическое сотрудничество
<b>ОЭС</b>	Организация экономического сотрудничества
<b>ЕСО ТТФА</b>	Рамочного соглашения о транзитных перевозках ОЭС
<b>ЕАЭС</b>	Евразийский экономический союз
<b>ЕС</b>	Европейский Союз
<b>ИБР</b>	Исламский Банк Развития
<b>МСАТ (IRU)</b>	Международный союз автомобильного транспорта
<b>TRASECA</b>	Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия
<b>ООН</b>	Организация Объединенных Наций
<b>ЕЭК ООН</b>	Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций
<b>ЭСКАТО</b>	Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана
<b>WB</b>	Всемирный Банк
<b>WCO</b>	Всемирная таможенная организация
<b>WTO</b>	Всемирная торговая организация

## КРАТКОЕ НАИМЕНОВАНИЕ СТРАН

<b>AFG</b>	Исламская Республика Афганистан
<b>CHN</b>	Китайская Народная Республика
<b>IRN</b>	Исламская Республика Иран
<b>KGZ</b>	Кыргызская Республика
<b>KAZ</b>	Республика Казахстан
<b>PAK</b>	Исламская Республика Пакистан
<b>TJK</b>	Республика Таджикистан
<b>TUR</b>	Турецкая Республика

# ПРЕДИСЛОВИЕ



Я рад представить заключительный отчет полевых исследований автомобильных коридоров Исламабад-Тегеран-Стамбул (ИТСИ) и Кыргызстан-Таджикистан-Афганистан-Иран (КТАИ). Эти документы служат средством содействия реализации транзитного, транспортного и коммуникационного потенциала региона.

В течение последнего десятилетия Организация экономического сотрудничества (ОЭС) в сотрудничестве со своими партнерами стремилась инициировать и успешно реализовывать региональные исследования, направленные на облегчение перемещения товаров через границы. В результате удалось подготовить планы действий с указанием сроков, которые, в свою очередь, требуют эффективных действий на национальном и региональном уровнях.

Полевые исследования ИТС и КТАИ, проведенные в партнерстве с Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ), касаются различных аспектов автомобильных перевозок и соответствующих положений Рамочного соглашения ОЭС по транзитным перевозкам (ТТФА) и других международных правовых инструментов. Внутрорегиональная торговля указывает на большой потенциал для увеличения грузопотоков по ИТС, где книжка МДП является упрощающим международным инструментом для грузовых автомобилей, перевозящих товары через регион.

Еще одним многообещающим событием стало внедрение eTIR, международной безбумажной транзитной системы, которая основана на положениях Конвенции МДП и направлена на обеспечение обмена электронными данными между национальными таможенными системами для международного транзита товаров, транспортных средств и контейнеров. Договаривающиеся стороны МДП в регионе ОЭС сделали первый шаг к внедрению системы eTIR во всем мире. Внедрение безбумажных процедур МДП между Исламской Республикой Иран и Турцией позволило в режиме реального времени обмениваться данными о декларациях и статусе гарантии через пункты пересечения границы Базарган-Гурбулак. Недавние перевозки e-TIR между Ираном и Азербайджаном являются еще одним примером эффективности цифрового МДП в реальной транзитной среде. Я также рад объявить о планах по оцифровке коридора ИТС в ближайшем будущем и о расширении цифрового МДП на другие коридоры в регионе и за его пределами.

Поскольку все страны-члены ОЭС, кроме одной, являются договаривающимися сторонами Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), накладная CMR является одним из основных документов, касающихся их перевозки грузов автомобильным транспортом в пределах региона. Внедрение протокола e-CMR, который позволяет осуществлять национальные и международные перевозки с использованием цифровых накладных, позволит региону и за его пределами получать прибыль от упрощенных процессов.

В Организации экономического сотрудничества (ОЭС) мы полны решимости реализовать Цифровую зону свободной торговли (ЦЗСТ). Это дополнит текущие

усилия по усилению экономической интеграции на региональном и международном уровне в то время, когда всемирное внедрение цифровых технологий привело к быстрой трансформации глобальной торговой среды.

В контексте COVID-19 мы считаем своевременным активизировать усилия по более широкому охвату основных контрольно-пропускных пунктов государств-членов цифровыми технологиями, поскольку уже есть предпосылки для взаимного признания электронного документа, электронных договоров и электронных подписей. для облегчения трансграничных транзакций и бизнеса.

Цифровая революция изменила характер торговли; поэтому мы надеемся, что запланированный, структурированный и постепенный переход может позволить региону расти и развиваться в лучшее будущее, в котором все люди смогут пользоваться благами этих достижений и гордиться ими.

**Д-р Хади Солейманпур**  
**Генеральный Секретарь ОЭС**



После подписания меморандума о взаимопонимании в 2008 году и соглашения о пятилетнем плане действий по упрощению перевозок и транзита в 2015 году сотрудничество между MCAT и Организацией экономического сотрудничества (ОЭС) набирало обороты.

Два последних исследования, проведенных MCAT и ОЭС по изучению потенциала коридоров, связывающих Кыргызстан-Таджикистан-Афганистан-Иран и Исламабад-Тегеран-Стамбул, являются демонстрацией прочных отношений между двумя организациями. Другие достижения в результате сотрудничества между IRU и ОЭС включают активацию МДП в Афганистане, присоединение Пакистана к Конвенции МДП и реализацию проектов eTIR между Ираном и Турцией, а также Ираном и Азербайджаном.

Эти исследования предоставляют анализ дорожно-транспортной среды в регионе ОЭС с конкретными данными о торговле и транспорте. Включены рекомендации о том, как улучшить региональную связанность с целью расширения сотрудничества между странами-членами ОЭС.

Когда мы смотрим в будущее, исследования могут направить нашу работу по минимизации воздействия COVID-19 на цепочку поставок. Необходимы меры для поддержки потребности бизнеса в открытии новых торговых коридоров с более быстрым и безопасным пересечением границы. Ключевые области, требующие совместных действий, включают внедрение цифровых инструментов, таких как eTIR и eCMR, применение согласованных процедур и правил, в том числе в отношении веса и габаритов транспортных средств, а также модернизацию дорог и придорожной инфраструктуры. Кроме того, время ожидания можно значительно сократить, установив зеленые полосы TIR-EPD на границах и упростив выдачу виз водителям.

Эта работа уже началась. В конце 2019 года MCAT в сотрудничестве со своими членами и соответствующими органами успешно провел пилотную транспортную операцию TIR между Ираном, Афганистаном и Таджикистаном, а в июле 2020 года ОЭС и MCAT совместно провели второй пилотный проект TIR между всеми членами коридора KTAI, включая Кыргызстан, который сейчас является полностью действующим коридором МДП.

Я уверен, что ценные идеи, содержащиеся в этих двух исследованиях, будут способствовать дальнейшему улучшению торговых связей и повышению благосостояния в регионе ОЭС.

Умберто де Претто  
Генеральный Секретарь MCAT

## ВВЕДЕНИЕ

Проект по развития автотранспортного коридора КТАІ (далее – Проект) реализуются под эгидой Организации экономического сотрудничества (ОЭС) – межправительственной региональной организации, объединяющей страны Европы, Кавказа и Центральной Азии, Ближнего Востока и Южная Азия. Общая цель Организации заключается в устойчивом экономическом развитии стран участниц и региона в целом.

В настоящее время ЕСО объединяет 10 стран-участниц: Исламская Республика Афганистан, Республику Азербайджан, Исламскую Республику Иран, Республику Казахстан, Кыргызскую Республику, Исламскую Республику Пакистан, Республику Таджикистан, Республику Турция, Туркменистан и Республику Узбекистан. Семь из этих стран являются «странами, не имеющими выхода к морю», поэтому от уровня развития транзитно-транспортного потенциала в странах региона ОЭС напрямую зависит социальное благополучие и экономическое процветание как в этих странах, так и в ОЭС регионе в целом. Реализация этой задачи осуществляется на основе «Рамочного соглашения о транзитных перевозках» («Transit Transport Framework Agreement», ТТФА), направленному на формирование Дорожной сети ОЭС и Железнодорожной сети ОЭС.

В рамках настоящего проекта исследовался автодорожный коридор КТАІ, который является частью ОЭС Дорожной сети и имеет большое значение, так как обеспечивают транспортную связь между четырьмя странами региона ОЭС, а также являются альтернативными маршрутами торговых потоков между Востоком и Западом.

Автодорожный коридор КТАІ: Кыргызстан, Таджикистан, Афганистан и Иран, пролегает по маршруту:

- Кыргызстан: Бишкек, Ош, Сары-Таш, Карамык (Джиргеталь, ТJK);
- Таджикистан: (Карамык, KGZ) Джиргеталь, Душанбе, Нижний Пяндж (Шерхан Бандар, AFG);
- Афганистан: (Нижний Пяндж, ТJK) Шерхан Бандар, Мазари-Шариф, Герат, Ислам Кала (Догорун, IRN);
- Иран: (Ислам Кала, AFG) Догрун, Кум, Занджан, Табриз, Базарган (Грубулак, TUR). Так же в соответствии с решением ОЭС, в иранскую часть коридора добавлен маршрут Dogharoun, Sangan, Ghaen, Birjand, Sarbiseh, Nahbandan, Zahedan, Iran shah, Chabahar port.

**Целью настоящего исследования** является содействию реализации транзитно-транспортного и торгового потенциала в рамках «Рамочного соглашения о транзитных перевозках» (ТТФА) и концепция развития автотранспортного коридора КТАІ.

Согласно поставленной целью, а также в соответствии с техническим заданием к настоящему проекту, основными задачами исследования являлись:

- Исследование существующего грузопотока на маршрутах двух автодорожных коридоров и оценка перспектив его дальнейшего увеличения;
- Сбор и анализ данных о дорожной и придорожной инфраструктуре на



маршрутах двух коридоров, а также о парке грузовых машин в странах коридоров для определения потребностей их дальнейшего развития;

- Обследование работы пунктов пропуска, выявление узких мест и разработка рекомендаций по упрощению процедур пересечения границ;
- Анализ состояния внедрения ТТФА, присоединения к международным конвенциям и соглашениям в сфере перевозок грузов автомобильным транспортом, упомянутых в ТТФА, а также выполнения требований этих конвенций для определения мер повышения эффективности и реализации ТТФА;
- Разработка предложений по обеспечению мониторинга работы и оперативной координации автотранспортного коридора КТАИ.

В ходе выполнения проекта все поставленные задачи были выполнены, по результатам исследования разработаны рекомендации по упрощению и гармонизации процедур пересечения границ, повышения эффективности и реализации ТТФА, а также предложен механизм мониторинга работы и оперативной координации автотранспортного коридора КТАИ. Все полученные результаты представлены в настоящем отчете. По результатам исследования и выявленным проблемам разработаны рекомендации.

Исследование проводилось под непосредственным руководством Секретариата ОЭС и в тесном сотрудничестве с МСАТ. Неоценимую помощь в организации и проведении полевых исследований, а также сборе информации оказали национальные консультанты ОЭС.

# ГЛАВА 1. МЕТОДОЛОГИЯ СБОРА ДАННЫХ, ОБЗОР И АНАЛИЗ

Для выполнения задач проекта, сбора данных и их анализа использовались три основных подхода:

- Кабинетное исследование на основе сбора данных из доступных источников;
- Получение данных от национальных консультантов ОЭС;
- Сбор данных в ходе полевого исследования.

## Кабинетное исследование

В ходе выполнения кабинетного исследования были собраны некоторые доступные материалы, которые использовались при написании настоящего отчета: статистическая информация, информация о присоединении к конвенциям и соглашениям, данные о национальном законодательстве исследуемых стран и т.д. Для сбора этих данных использовались:

- База данных: Всемирного Банка, ЭСКАТО ООН, ВТО, ТОРГОВАЯ КАРТА<sup>1</sup>, ООН, МСАТ и другие<sup>2</sup>;
- Официальные веб-сайты министерств, ведомств и базы данных правовых документов стран, участвующих в исследовании.

## Методология получения данных от национальных консультантов

Для сбора систематизированных данных, пригодных для дальнейшего анализа, для национальных консультантов ОЭС были разработаны вопросники и таблицы/шаблоны, которые коррелируют с технической задачей и целями проекта, в частности:

Вопросники:

- 16 таблиц / шаблонов для сбора данных на английском и на русском языках для коридора КТАИ;
- Таблица сбора данных по страхованию ответственности автоперевозчиков перед третьими лицами (две версии: для стран, применяющих систему «зеленой картой» и для стран, где эта схема отсутствует).

Данные, предоставленные национальными консультантами ОЭС обработаны и представлены в **Error! Reference source not found.**

## Методология проведения полевых исследований

Полевые исследования включали три компонента:

---

<sup>1</sup> International Trade Centre - [www.trademap.org](http://www.trademap.org)

<sup>2</sup> From these sources it is possible to obtain data on customs statistics, information on the ratification of the main conventions and agreements in the field of road transport, research results and other data

- натурное обследование и мониторинг автодорог и придорожной инфраструктуры;
- натурное обследование пунктов пропуска (практически во всех странах);
- интервью основных участников автотранспортных перевозок.

Маршрут, объекты, а также график проведения полевого исследования разрабатывался руководством ОЭС (Рисунок 1). Национальные консультанты стран-участниц сопровождали международного консультанта и способствовали сбору данных.

Проведение полевого исследования дало возможность посетить и оценить дорожные сегменты, объекты придорожной инфраструктуры, пункты пересечения границы и пункты взвешивания.

### **Натурное обследование и мониторинг автодорог и придорожной инфраструктуры**

Для проведения натурного обследования и мониторинг автодорог и придорожной инфраструктуры консультантом была разработана специальная методика, которая позволяла в ходе движения по дорогам фиксировать такие показатели как: качество дорог, сложные участки, ограничивающие движение, проблемы, такие как ямы, камнепады и пр., а также фиксировать интенсивность движения грузового автотранспорта.

Для сбора этих данных использовалась таблица, которая заполнялась вручную, а затем обрабатывалась. Результаты обработки полученных данных представлены в *Annex 4.2*.

### **Натурное обследование мониторинг автодорог и придорожной инфраструктуры, пунктов пропуска, пунктов взвешивания**

В ходе полевого исследования были обследованы 8 пунктов пропуска:

- Карамык (KGZ) / Джиргеталь (ТЖК) и Нижний Пяндж (ТЖК);
- Догарун (IRN) / Ислам-Кала (AFG);
- Капикой (TUR), Эсендере (TUR) / Сероу (IRN).

Основное внимание уделялось изучению схем и технологии работы, оценке наличия инфраструктуры и оборудования, автоматизации технологического процесса, графику работы, загруженности, наличию очередей из грузовых машин, среднее время ожидания одного грузовика и другие показатели.

Так же в ходе исследования было организовано посещение порта Chabahar (Iran).

### **Интервью основных участников автоперевозок**

В ходе исследования проводилось интервью представителей таможенных органов, государственных органов в сфере автотранспорта и автодорог, сотрудников пунктов пропуска, сотрудников транспортных компаний (в том числе портов), транспортных ассоциаций, страховых компаний, ассоциаций страховых компаний водителей грузовых автотранспортных средств и т.д.

Интервью проводилось в формате беседы, результаты которых были протоколированы, обработаны и представлены в настоящем отчете.

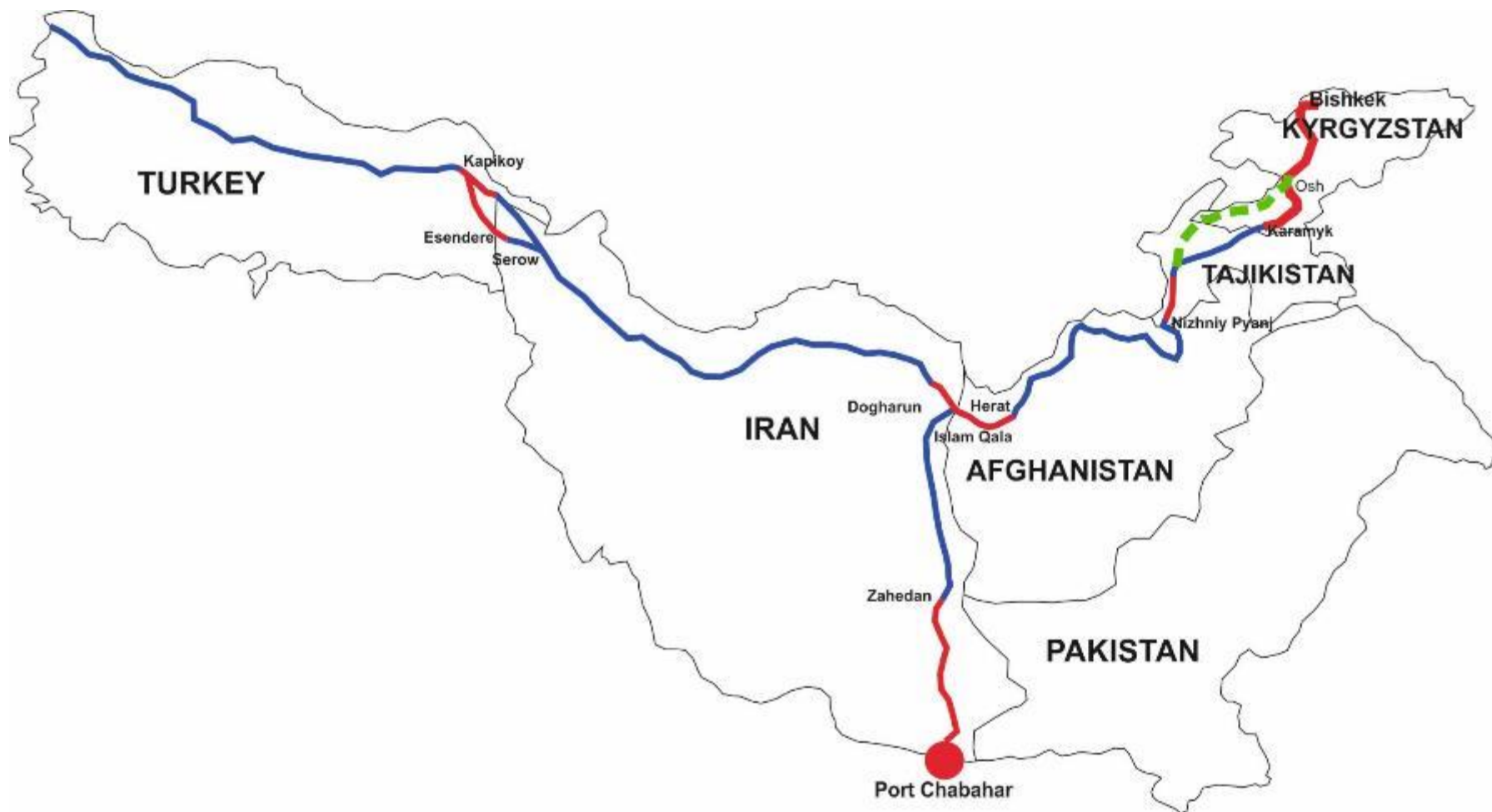


Figure 1. Маршруты полевого исследования<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Маршруты исследования обозначены красным цветом, зеленым - изменённый маршрут из-за невозможности пересечь пункт пропуска «Карамык» со стороны Кыргызстана.

## ГЛАВА 2. ТОРГОВАЯ АКТИВНОСТЬ В СТРАНАХ КОРИДОРА КТАИ

### Некоторые факторы, влияющие на торговую активность в регионе коридора КТАИ

В странах КТАИ коридора имеется потенциал торговой активности в силу ряда следующих факторов:

- Территории стран составляют более ,6 миллиона квадратных километров, в которых проживает 130 миллионов человек (1,7% населения мира), в то время как за последние 5 лет население этих стран увеличилось на 6,9% (см. Table 1);
- В странах региона ЭКО, в том числе и странах рассматриваемого коридора, отмечен рост ВВП. Средние темпы роста реального ВВП в регионе ОЭС составил 4,49 процента, что превышает средние показатели в мире в 2,78 процента в течение большей части лет, за исключением в 2012 году, когда были введены экономические санкции в отношении Ирана, что привело к значительному сокращению экономического роста страны и отразилось на показателях региона в целом. (см. Table 2).

**Table 1. Население и площадь региона коридора КТАИ<sup>1</sup>**

Страна/ показатель	Население , млн.человек					Рост за 5 лет ,%	Площа дь в тыс. км <sup>2</sup>
	2013	2014	2015	2016	2017		
<b>Население мира</b>	<b>7 181,7</b>	<b>7 265,8</b>	<b>7 349,5</b>	<b>7 432,7</b>	<b>7 515,3</b>	<b>4,6</b>	
Афганистан	30,7	31,6	32,5	33,4	34,2	11,4	652,2
Иран	77,2	78,1	79,1	80	80,9	4,9	1648,2
Кыргызстан	5,7	5,8	5,9	6	6,2	8,1	200
Таджикистан	8,1	8,3	8,5	8,7	8,9	9,2	144,1
<b>Всего по коридору</b>	<b>121,7</b>	<b>123,8</b>	<b>126,0</b>	<b>128,1</b>	<b>130,2</b>	<b>6,9</b>	<b>2644,5</b>
Доля от населения мира , %	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7		

Таким образом, коридор достаточно населен, и население продолжает увеличиваться. Как и ожидалось, люди потребляют товары и услуги. В то же время регионы производят ресурсы, производят товары и услуги (показатели роста ВВП), которые потребляются как на внутренних рынках этих стран, так и экспортируются, и импортируются.

<sup>1</sup> <https://www.cia.gov>, <http://www.imf.org>, [www.populationpyramid.net](http://www.populationpyramid.net)

**Table 2. ВВП<sup>1</sup> в постоянных ценах (2010 долл. США) стран-членов и региона ОЭС, 2000-2015<sup>2</sup>**

Страна-участница	(в млн. US\$)				Рост реального ВВП (в %)	
	Годы				Change in 2015 over 2000	Average Per Annum Growth Rate
	2000	2005	2010	2015		
Афганистан <sup>3</sup>	8 013	9 763	15 937	20 294	153,26	6,39
Азербайджан	13 147	24 751	52 903	59 025	348,98	10,53
Иран*	281 928	368 530	467 790	471 789	67,34	3,49
Казахстан	66 851	109 482	148 047	185 031	176,78	7,02
Кыргызская Республика	3 205	3 859	4 794	6 059	89,05	4,34
Пакистан	117 555	149 991	177 407	217 668	85,16	4,19
Таджикистан	2 571	4 101	5 642	7 779	202,55	7,66
Турция	500 192	624 924	731 168	906 585	81,25	4,04
Туркменистан	10 754	13 789	22 583	37 254	246,43	8,64
Узбекистан	20 046	26 085	39 333	58 114	189,91	7,35
<b>Регион ОЭС</b>	<b>1 018 710</b>	<b>1 335 277</b>	<b>1 665 604</b>	<b>1 968 910</b>	<b>93,27</b>	<b>4,49</b>
<b>Изменения (в %)</b>	-	<b>31,08</b>	<b>24,74</b>	<b>18,21</b>	-	-
<i>В странах КТАИ</i>	<i>295 717</i>	<i>386 253</i>	<i>494 163</i>	<i>505 921</i>	<b>71,08</b>	<b>5,47</b>

В то же время население Таджикистана и Кыргызстана относительно невелико, что оправдывает небольшую емкость рынка, в том числе для импортных товаров. Также в трех странах коридора (Афганистан, Таджикистан и Кыргызстан) наблюдается относительно высокий уровень бедности и, соответственно, низкая покупательская способность населения. Перечисленные выше факторы влияют на экспортно-импортный потенциал стран-участниц.

### Экспорт-импорт между странами коридора КТАИ

Данные об объемах экспорта и импорта между странами коридора КТАИ приведены в таблицах 3 и 4, а также на рисунке 2. В Приложении I также представлена география экспорта и импорта стран коридора КТАИ в 2018 году.

**Таблица 3. Объемы экспорта-импорта между странами коридора КТАИ, млн.\$US<sup>4</sup>**

Страна	Экспорт							Импорт						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>АФГАНИСТАН</b>														
<b>IRN</b>	28	34	33	29	19		41	916	1313	1506	1808	1265		2528

<sup>1</sup> GDP - Gross Domestic Product

<sup>2</sup> ECO Economic Review 2017 - Economic Cooperation Organization: Fifteen Years of Cooperation and Development (2000-2015)

<sup>3</sup> Data for Afghanistan was not available for 2000; hence the earliest available, 2002, has been used for 2000. Also data for Iran is not available for 2015, Proxy for 2015 has been used by multiplying GDP of 2014 with estimated growth rate 1,7 percent recorded in report available at <http://pubdocs.worldbank.org/en/206581475460660337/Iran-MEM-Fall-2016-ENG.pdf> and <http://www.worldbank.org/en/country/iran/overview>,

<sup>4</sup> For some years, information in the context of countries is missing

Страна	Экспорт							Импорт						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
growth, %		24	-3	-13	-35				43	15	20	-30		
KGZ	0	0	0,0	0,0	0,0		0,5	0,7	3,8	1,9	3,0	0,1		1,0
growth, %									426	-50	59	-97		
TJK	12	3	11	5	1		0,1	253	270	115	92	80		192
growth, %		-78	297	-57	-81						-20	-13		
<b>ИРАН</b>														
AFG	2901	2429	2490	2563	2458	2791	2927	2	35	15	26	22	20,4	11,0
growth, %		-16	3	3	-4	14	5			-57	75	-17	-6	-46
KGZ	43	42	38	22	27	38,7	34	6	4	4	2	3	6,1	13,9
growth, %		-3	-10	-41	21	45	-13			-6	-55	98	75	11
TJK	263	249	223	151	199	217	78	35	19	19	23	16	13,7	26,0
growth, %		-5	-11	-32	31	9	-64			0	21	-30	-16	90
<b>КЫРГЫЗСТАН</b>														
AFG	26	12	23	9	8	3	2	0,3	1,1	2	0,1	0,1	0,2	0
growth, %		-52	89	-62	-8	-69	-24		312	122	-97	19	175	-97
IRN	10	8	7	4	8	13	14	13	14	14	5	7	9	14
growth, %		-20	-15	-45	124	55	10		5	1	-68	46	38	51
TJK	40	51	75	24	22	24	47	4	3	8	8	6	14	13
growth, %		27	49	-68	-10	11	94				2	-21	126	-11
<b>ТАДЖИКИСТАН</b>														
AFG			52	56	75	98	72			2	1	0	0,6	0,1
growth, %				8	35	31	-26				-55	-61	80	-78
IRN			66	60	39	30	35			144	110	75	61,4	62,1
growth, %				-9	-35	-22	16				-23	-32	-18	1
KGZ			9	9	9	11	14			26	19	17	37,5	48,5
growth, %				2	-4	17	36				-27	-10	122	29

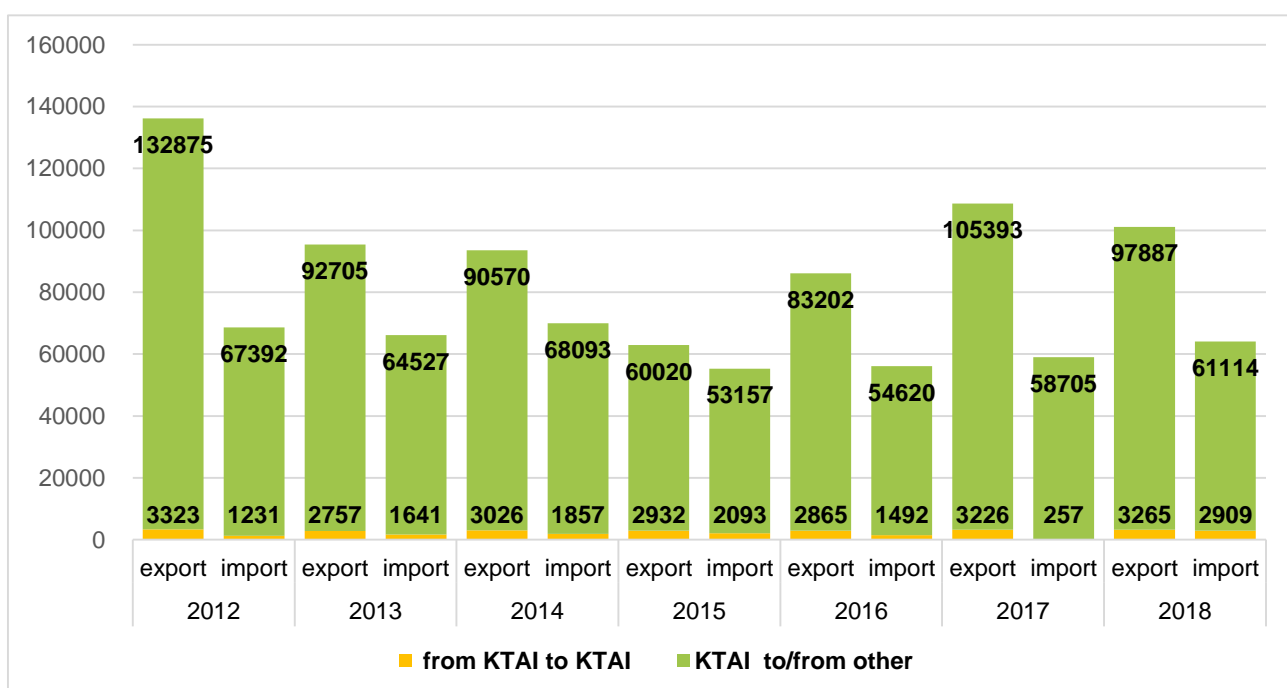
**ТАБЛИЦА 4. Сравнение объемов экспорта-импорта стран коридора КТАИ со всеми странами мира и между собой, млн. \$US**

Страна/ показатели	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>EXPORT</b>							
AFG	to world	402	464	571	571	596	1769
	incl. to KTAI	40	37	44	34	20	41
IRN	to world	129505	89403	87578	57305	80465	93579
	incl. to KTAI	3208	2720	2750	2736	2684	3039
KGZ	to world	1683	1773	1884	1441	1423	1690
	incl. to KTAI	75	71	105	37	38	63

Страна/ показатели	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	
TJK	to world	1399	1173	813	898	899	984	1074
	incl. to KTAI	0	0	127	125	123	139	122
TOTAL	to world	132990	92813	90845	60215	83383	105572	98112
	incl. to KTAI	3323	2827	3026	2932	2865	3226	3265
share of KTAI,	2,5%	3,0%	3,3%	4,9%	3,4%	3,1%	3,3%	

#### IMPORT

AFG	from world	7794	7559	7729	7723	6534		14813
	incl. from KTAI	1170	1586	1623	1902	1345		2721
IRN	from world	51458	48432	52250	40043	42702	51612	41237
	incl. from KTAI	43	58	38	51	41	40	51
KGZ	from world	5373	5983	5735	4068	3844	4481	4830
	incl. from KTAI			25	13	13	24	27
TJK	from world	3997	4216	4236	3419	3031	2774	3144
	incl. from KTAI			171	130	92	100	111
TOTAL	from world	68622	66189	69949	55253	56112	58868	64024
	incl. from KTAI	1213	1644	1856	2096	1492	163	2909
share of KTAI,	1,8%	2,5%	2,7%	3,8%	2,7%	0,3%	4,5%	



**Рисунок 2. Сравнение объемов экспорта-импорта стран коридора КТАИ со всеми странами мира и между собой в 2012-2018 гг., млн. \$US**

Из представленных данных можно сделать следующие выводы:

- международная торговля между странами коридора КТАИ составляет лишь около 2-5 % от общего объема торговли этих стран со всеми странами мира;
- Между Афганистаном и Ираном существуют относительно большие грузопотоки, которые формируются за счет экспорта Ирана в Афганистан, и это торговля между двумя странами.

### Оценка транзитного потенциала коридора КТАИ

Данные об объемах экспорта-импорта (в стоимостном выражении) стран, в которых товары могут транспортироваться в / из коридора КТАИ, приведены в таблице 5. Из этих данных видно, что основные товарные потоки формируются за счет экспорт-импорт из Китая, Ирана и Турции.



**Таблица 5. Объемы экспорта-импорта для оценки транзитного потенциала коридора КТАИ, mln.\$US**

Страна/ показатели	экспорт					импорт				
	2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018
<b>ТУРЦИЯ</b>										
<b>AFG</b>	186	162	146	172	146	16	12	9	9	12
growth,		-13	-10	18	-16		-28	-21	-6	32
<b>CHN</b>	2861	2415	2328	2936	2913	24918	24873	25441	23371	20719
growth,		-16	-4	26	-1		0	2	-8	-11
<b>KGZ</b>	421	295	309	344	377	66	77	101	144	47
growth,		-30	5	11	10		17	31	42	-67
<b>TJK</b>	186	162	146	172	146	16	12	9	9	12
growth,		-13	-10	18	-16		-28	-21	-6	32
<b>ИРАН</b>										
<b>CHN</b>	9389	7230	8370	9065	21099	12719	10473	10696	13115	14009
growth,		-23	16	8	133		-18	2	23	7
<b>КИТАЙ</b>										
<b>AFG</b>	394	362	431	541	668	17	12	5	3	24
growth,		-8	19	26	23		-32	-61	-24	603
<b>IRN</b>	24338	17770	16417	18585	14009	27504	16057	14827	18554	21099
growth,		-27	-8	13	-25		-42	-8	25	14
<b>TUR</b>	19305	18608	16687	18122	17864	3705	2944	2785	3783	3763
growth,		-4	-10	9	-1		-21	-5	36	-1

Транзитный потенциал коридора КТАИ также может быть создан за счет грузовых перевозок из Китая в Европу.

Несмотря на то, что данные представлены в стоимостном выражении, а также на тот факт, что эти товары могут доставляться различными видами транспорта и альтернативными маршрутами, данные показывают, что некоторые из этих товаров могут перевозиться через коридор КТАИ.

Однако из-за отсутствия части дороги на территории Афганистана (Ламан (провинция Герат) - Кайсар (провинция Фарьяб), 231 км пропавшей дороги, а также из-за опасности терроризма на территории этой страны, транзитные грузы обычно доставляются по альтернативным маршрутам.

Таким образом, в ходе создания благоприятных условий для перевозки грузов коридор КТАИ будет обладать определенным транзитным потенциалом, поскольку использование этого коридора может открыть кратчайшее расстояние для доставки грузов по ряду направлений.

## Основные выводы

Из представленных данных можно сделать следующие выводы:

- существуют определенные объемы экспортно-импортных перевозок между странами коридора КТАИ; однако они относительно невелики, и вряд ли ситуация изменится в ближайшие годы, поскольку в последние годы не произошло существенных изменений в развитии экономик стран-участниц;
- наибольшие объемы перевозок приходится на взаимную торговлю между Ираном и Турцией, а также на экспорт товаров из Ирана в другие страны коридора, но коридор КТАИ в основном транспортирует товары только в Афганистан, тогда как грузы в другие страны на маршруте доставка по альтернативным маршрутам в обход территории Афганистана из-за

отсутствия участка дороги, а также из-за рисков, связанных с терроризмом;

## **ГЛАВА 3. КОНЦЕПЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В РЕГИОНЕ**

### **Концепция транспортных коридоров**

Принципиальной идеей любого транспортного коридора является концентрация транспортных, грузовых и пассажирских потоков на автомагистралях, имеющих максимальную пропускную способность и высокий уровень организации. Современные системы транспортных коридоров активно развиваются на всех континентах с 1970-х годов.

В зависимости от цели создания транспортного коридора, уровня взаимодействия заинтересованных сторон при его создании и характера регулирования транспортной, торгово-экономической деятельности транспортный коридор может быть транзитным коридором, торговым коридором или коридором развития.

Транзитный коридор обеспечивает условия для беспрепятственного и экономически эффективного движения транспортных средств в определенном направлении.

Торговый коридор вводит благоприятные таможенные, налоговые, административные режимы и предоставляет набор дополнительных логистических услуг для развития торговли между регионами или странами, соединяющими этот транспортный коридор.

Коридор развития призван играть системную роль в экономическом и социальном развитии территорий, через которые они проходят. Их создание связано с проектами развития экономического и социального секторов соответствующих регионов.

Транспортные коридоры могут быть международными или национальными.

Международные транспортные коридоры соединяют два или более соседних государства и могут проходить через несколько транзитных государств, в частности, для обеспечения морской торговли для стран, не имеющих выхода к морю.

Создание и развитие Международных транспортных коридоров является предметом международных соглашений, заключаемых в различных регионах мира. Такие соглашения обуславливают привлечение значительных ресурсов для создания транспортного коридора, а также гармонизацию законодательства и административных процедур, применяемых в транспортном коридоре.

Использование концепции транспортных коридоров при создании и развитии транспортных систем позволяет:

- обеспечить согласование приоритетов и проектов по развитию транспортной и экономической инфраструктуры, видов транспорта, территорий;
- сократить расходы, прямо или косвенно связанные с транспортировкой, путем концентрации транспортных и грузовых потоков, сокращения необходимого распределения земли и т. д.;
- развивать интермодальные перевозки, обеспечивающие взаимодействие

видов транспорта в ключевых точках транспортных коридоров;

- локализовать воздействие на окружающую среду путем размещения в общей полосе связи различных видов транспорта;
- обеспечить четкую систему приоритетов при выборе инфраструктурных проектов.

Выбор проектов по развитию коммуникаций и терминалов в полосе транспортного коридора, привлечение ресурсов для их реализации, гармонизация законодательного регулирования, связанных с транспортным коридором, и решение других задач развития транспортного коридора требуют постоянного мониторинга функционирования коридоров, анализ и прогнозирование транспортных и грузовых потоков участвующих сторон. Поэтому транспортные коридоры могут быть самостоятельными объектами управления. Характер органов и механизмов управления, создаваемых для этой цели, зависит от типа транспортного коридора и целей его создания.

## **Международные инициативы по развитию транспортных коридоров в регионе**

Базируясь на двух основных посылах, а именно: что объемы торговли между Европой и Азией постоянно увеличиваются, и, что доставка грузов по суше, как правило, занимает меньше времени, чем по морю, ряд международных организаций уделяет значительное внимание развитию транзитно-транспортного потенциала стран, не имеющих выхода к морю, в том числе в странах региона ОЭС, включая рассматриваемые в настоящем исследовании, путем формирования транспортных коридоров (в том числе автотранспортные и мультимодальные). К основным инициативам по формированию транспортных коридоров в Казахстане и Центральной Азии можно отнести:

Помимо КТАI коридора, ряд стран региона ОЭС участвует в реализации следующих инициатив по формированию автотранспортных коридоров:

**Инициативы ЭСКАТО ООН**<sup>1</sup>: Сеть Азиатских автомобильных дорог (Asian Highway Route) – это региональная инициатива по сотрудничеству в области транспорта и содействия развитию международной системы автомобильного транспорта в Азии, поддержку развития транспортных связей между Европой и Азией и улучшение связи между странами, не имеющими выхода к морю. Проект Азиатских автомобильных дорог был начат в 1959 году. Формализация сети была начата в 2002 году. Секретариат ЭСКАТО работал с национальными правительствами в целях разработки Международного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог, которое было принято 18 ноября 2003 года и вступило в силу 4 июля 2005 года. Соглашение включает в себя список Азиатских автомобильных дорог и стандартов классификации и проектирования.

**ТРАСЕКА (Коридор ТРАСЕКА)**<sup>2</sup> – многосторонняя программа сотрудничества, которая была предложена Европейским Союзом в 1993 году. Программа направлена на развитие экономических отношений, торговли и транспортного сообщения в регионах Черноморского бассейна, Южного Кавказа и Центральной Азии («Европа – Кавказ – Азия»). Международный транспортный коридор ТРАСЕКА

---

<sup>1</sup> <http://www.unescap.org>

<sup>2</sup> <http://www.traceca-org.org>

включает в себя транспортную систему 13 стран-участниц «Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия» (ОМС ТРАСЕКА): Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Иран, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Украина и Узбекистан.

**Инициатива «Один пояс и один путь»** (The Belt and Road Initiative - BRI) или «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской шелковый путь» 21 века являются стратегией развития, предложенной правительством Китая, которая фокусируется на связности и сотрудничестве между евразийскими странами, прежде всего Китайской Народной Республикой (КНР), наземным Шелковым путем Пояс (SREB) и океанский морской шелковый путь (MSR).

BRI не является экономической программой с четкими сроками исполнения, перечнем действий и конечными количественными показателями. У нового воплощения Великого Шелкового пути нет четких географических рамок, отправных и конечных пунктов. Предполагается, что основные маршруты «Экономического пояса Шелкового пути» будут проходить:

- из Китая через Центральную Азию, Россию до Европы (до Балтийского моря);
- из Китая через Центральную Азию и Западную Азию к Персидскому заливу и Средиземному морю;
- из Китая в Юго-Восточную Азию, Южную Азию, к Индийскому океану.

Основные направления "Морского Шелкового пути XXI века":

- из морских портов Китая через Южно-Китайское море до Индийского океана и дальше до Европы;
- из китайских портов через Южно-Китайское море в южную акваторию Тихого океана.

В указанных направлениях планируется сформировать международные коридоры экономического сотрудничества: «Китай – Монголия – Россия», «Китай – Центральная Азия – Западная Азия», «Китай – Индокитай», «Китай – Пакистан» и «Бангладеш – Индия – Мьянма – Китай».

**Программа Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС)**<sup>1</sup> – это партнерство 10 стран и 6 многосторонних институтов, работающих с целью продвижения развития посредством сотрудничества, ведущего к ускоренному экономическому росту и сокращению бедности, помогает Центрально-азиатским и соседним странам реализовать их огромный потенциал во все больше интегрируемой Евразии. Приоритетными областями ЦАРЭС являются: транспорт, содействия торговле, торговая политика и энергетика. В рамках программы ЦАРЭС рассматриваются шесть транспортных коридоров.

**Другие инициативы**<sup>2</sup>. Кроме перечисленных выше инициатив, развитием транспортных коридоров занимаются и другие организации, например:

- Сеть ТЕС-Т Европейской комиссии (ЕК) включает девять основных автотранспортных коридоров.

<sup>1</sup> <http://www.carecprogram.org>

<sup>2</sup> <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/wp5/ECE-TRANS-WP5-2016-03r.pdf>

- В рамках Новой Евразийской Инициативы в области наземного транспорта (New Eurasian Land Transport Initiative (NELTI) Международного союза автомобильного транспорта (MCAT) рассматривается три основных коридора (маршрута);
- Имеются ряд других международных инициативы по развитию транспортных коридоров.

ЕЭК ООН были объединены данные об инициативах по развитию транспортных коридоров и представлены в виде схемы (см. Figure 3).

Из представленных данных можно видеть, что рассматриваемые в настоящем исследовании страны находятся в фокусе внимания многих международных организаций с точки зрения развития их транспортного потенциала и формирования транспортных коридоров.

Представленная информация показывает, что международные организации уделяют особое внимание развитию торгово-транспортного потенциала стран ОЭС и демонстрируют, что существуют другие альтернативные пути доставки грузов (кроме коридоров ОЭС).



Figure 3. Транспортные коридоры Европы и Азии<sup>1</sup>

### Некоторые факторы, сдерживающие развитие КТАИ коридора

В ходе полевых исследований проводился опрос основных участников перевозок (водителей, сотрудников транспортных), в ходе которого выяснилось, что для развития коридора КТАИ имеется ряд объективных факторов, ограничивающих их развитие:

**Коридор КТАИ:** Имеется ряд объективных причин, ограничивающих использования КТАИ коридора, среди них основными являются:

- в Афганистане все еще не безопасная обстановка, случаются теракты;
- на некоторых участках Афганистана отсутствует асфальтированная дорога;

<sup>1</sup> Source: UNECE, Transport Department

- пункт пропуска Карамык со стороны Кыргызстана не признан в качестве международного и используется для перевозки грузов двухсторонней торговли между Таджикистаном и Кыргызстаном, международные грузы перевозятся по другим пунктам пропуска, например, через пункт пропуска Баткент.

Имеются другие причины, ограничивающие использование этого коридора (более подробная информация представлена в других разделах отчета).

В настоящее время грузы из стран Центральной Азии (и Китая) в Иран доставляются, минуя Афганистан по альтернативному маршруту, пролегающему через Узбекистан и Туркмению. Несмотря на то, что на маршруте через Узбекистан и Туркменистан так же имеются проблемы (сложности получения визы, в Узбекистане также срок действия визы не достаточный, имеют место необоснованные задержки и поборы), водители предпочитают этот маршрут, так как он безопасен. Кроме этого после смены президента в Узбекистане значительно улучшились взаимоотношений между Таджикистаном и Узбекистаном, что снизило торгово-транспортные барьеры, тем самым сделав альтернативный маршрут еще более привлекательным.

Доставка грузов в Турцию и страны Европы из/в и стран Центральной Азии (и Китая) так же может осуществляться по альтернативным маршрутам, в том числе с использованием морского транспорта.

## ГЛАВА 4. «ВРЕМЯ-СТОИМОСТЬ-РАССТОЯНИЕ» ГРУЗОВЫХ АВТОПЕРЕВОЗОК

### Источники информации

Исследование сроков и стоимости перевозок грузов является масштабным исследованием, требующим значительных ресурсов. Поэтому для демонстрации общей картины о стоимости и сроках перевозок грузов по исследуемым маршрутам использовались данные, любезно предоставленные проектом Измерение и мониторинг эффективности коридоров (CPMM), проводимых под эгидой АБР.

CPMM является региональным исследованием эффективности транспорта и упрощения процедур торговли в Центральной Азии. Начинается в 2009 году, CPMM продолжается на протяжении многих лет. Исследование стало возможным благодаря скоординированным усилиям 11 национальных транспортных ассоциаций в каждой стране ЦАРЭС, охватывающей шесть коридоров ЦАРЭС. Исходные данные записываются водителями и экспедиторами, используя персонализированные листы сбора данных. Эти данные затем собираются координатором CPMM в каждой транспортной ассоциации. Данные вводятся в стандартную электронную таблицу Microsoft Office Excel. Они ежемесячно представляются международным консультантам, которые ими проверяются и анализируются, а затем направляются в Секретариат АБР по ЦАРЭС для агрегирования и подготовки отчета. Ежеквартальные и ежегодные отчеты за тысячу показов за тысячу показов можно найти на веб-сайте [www.cfcfa.net](http://www.cfcfa.net).

Методология сбора данных CPMM основана на методологии ЭСКАТО ООН «СТ-TPM Toolkit - Time / Cost - Distance». Применение этой методологии позволяет собирать данные о:

- о ВРЕМЕНИ, включая время для транспортировки («Время транзита (час)») и время на остановки для различных операций (таких как проверка на границе, таможенный контроль/оформление, фитосанитарная/ветеринарная инспекция, ГАИ / транспортная инспекция / Весовые/ Габаритные стандарты, Оплата за проезд) и задержки в пути («Время активности (час)»)
- о СТОИМОСТИ, включая стоимость транспортировки («Операционная стоимость (US \$)») и стоимость различных операций, включая неофициальные платежи («Стоимость деятельности (US\$)»).

В рамках настоящего исследования использовались некоторые данные CPMM Annual Report 2016<sup>1</sup>, а также наиболее актуальные данные, полученные от национальных ассоциаций о перевозках грузов по маршрутам, сопоставимым с КТАI коридора, которые представлены в ПРИЛОЖЕНИЕ I.

### Некоторые полезные выводы CPMM исследования

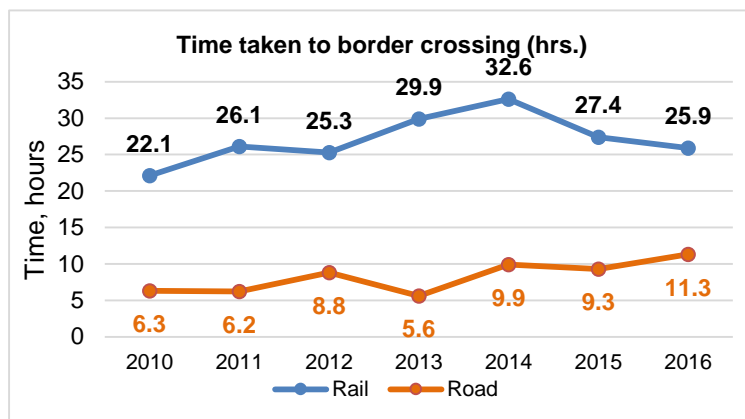
---

<sup>1</sup> [www.cfcfa.net](http://www.cfcfa.net)

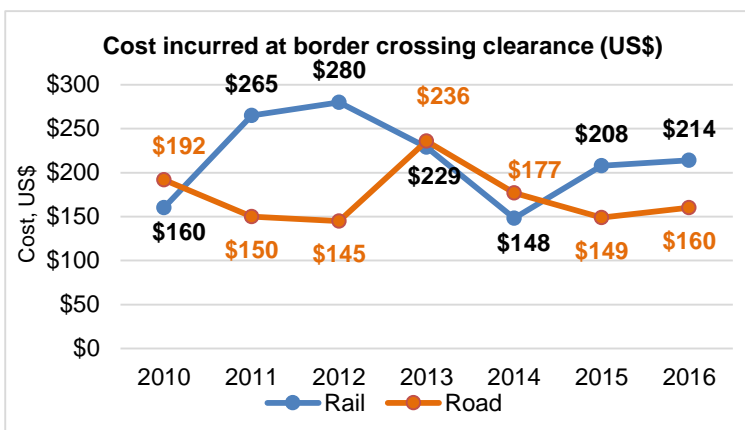


Несмотря на то, что исследование CPMM проводилось для коридоров CAREC, часть маршрутов этих коридоров совпадает с КТАИ коридором, поэтому некоторые выводы исследования CPMM, могут быть соотнесены для демонстрации общей ситуации по международным перевозкам грузов автотранспортом в регионе.

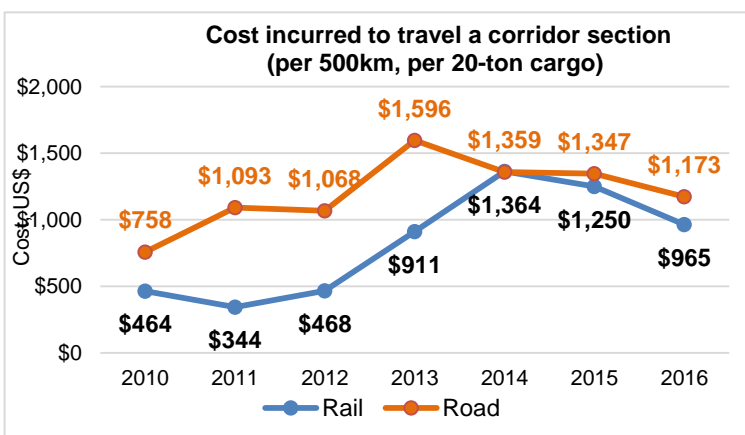
1. Время, затрачиваемое на пересечение границ автотранспортом, увеличилось в 2016 году на 21% и составило 11,3 часа. В основном это объясняется тем, что в выборку были включены новые образцы по маршруту Пакистан-Афганистан –Туркменистан (с августа 2016 г.).



2. В 2016 году увеличились расходы (в среднем), связанные с пересечением границы для обоих видов транспорта. Для автотранспорта увеличились на 7% и составили 160 US\$ для железнодорожного – на 3% и составили 214 US\$.

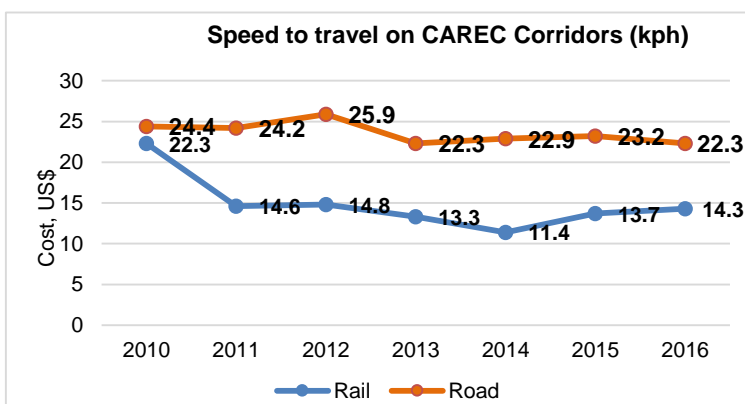


3. В 2016 году средняя стоимость перевозок для обоих видов транспорта снизилась, продолжая улучшение, отмеченное в 2015 году. Стоимость автотранспортной перевозки снизилась на 12%.



4. CPMM измеряет два типа

скоростей. Первая – Скорость без задержек (Speed Without Delay – SWOD). Это измерение исключает любое время остановки в пути, например, задержки на пересечении границы. Второе – Скоростью с задержками (Speed With Delay – SWD). В 2016 году выявлено, что SWD: на автомобильном транспорте снизилось



(-4%) до 22,3 км /ч, на железнодорожном транспорте увеличилось (+ 4%) до 14,3 км /ч. Если исключить время пересечения границы, скорость движения (SWOD) грузовиками была 41,7 км /ч и поездами - 38,6 км /ч. Сравнивая показатели SWOD и SWD не сложно заметить, что пересечения границ значительно влияет на общую скорость из-за длительных и неэффективных процедур на границе.

5. Кроме того, в отчете СРММ были выявлены следующие полезные для исследования КТАИ коридора выводы:

- Карамык – Джиргеталь (KGZ – TJK): Пересечение границы заняло 3,7 часа на кыргызской стороне и 2,8 часа на таджикской. Данный пункт пропуска (Карамык) назначен официальным пунктом пропуска ЕАЭС, по завершению процедур этот пункт будет открыт для большого количества транзитных перевозок.
- Кызылбель – Гулистан (KGZ – TJK): Грузовик мог пересечь границу в этом месте за 1-2 часа. В то же время через данный пункт пропуска пересекает границу только 2-3 грузовика в день.
- Ширхан Бандар – Нижний Пяндж (AFG – TJK): Движение возможно благодаря «мосту дружбы». Перегрузка товаров осуществляется в Ширхан Бандаре. Для товаров, поступающих в Афганистан, время ожидания составляло в среднем 2-3 часа на каждой границе, включая еще 3-4 часа завершения стандартных процедур пересечения границ. Проблема была обнаружена в Ширхан Бандаре для экспортных и транзитных перевозок из Афганистана в Таджикистан. Время ожидания оценивалось в 60 часов. Это объясняется высоким риском, связанным с поставками из Афганистана, поэтому таджикские органы проводят более тщательную проверку на входящие транспортные средства.
- Таможенные органы Афганистана и Таджикистана рассматривают возможность электронного обмена данными (ЭОД), чтобы упростить процедуры таможенного досмотра и таможенной очистки, которые могут быть выполнены в более короткие сроки. Однако в настоящее время в каждой стране используется отдельная информационная система: Афганистан использует ASYCUDA World, Таджикистан использует запатентованное решение Единая автоматизированная информационная система (ЕАИС). Таким образом, пока нет автоматического обмена данными. Проверка занимает много времени, и проблемы обнаруживаются вручную только после того, как грузовик пересек границу. Система управления рисками в сфере МДП должна быть внедрена в Таджикистане и Афганистане, чтобы обеспечить обмен данными о перемещении товаров между тремя странами в рамках МДП<sup>1</sup>.
- В 2016 году СРММ продолжило отслеживать неофициальные платежи в странах ЦАРЭС (см. данные ниже). Неофициальные платежи определяются как платежи в дополнение к тому, что предусмотрено законом. За счет этого перевозчик может пользоваться некоторыми преимуществами, например, ускоренная обработка документов, отказ от штрафов или очереди.

---

<sup>1</sup> По информации предоставленной IRU

## Анализ неофициальных платежей (ожидаемая стоимость)

Виды деятельности	Вероятность	Средняя стоимость USD	Виды деятельности	Вероятность	Средняя стоимость USD
Таможенная очистка	30%	\$115	Фитосанитария	22%	\$10
Вес/стандартная инспекция	27%	\$25	Аварийный ремонт	2%	\$42
Здоровье/карантин	26%	\$19	Погрузка/разгрузка	Менее 1%	\$92
Виза/мигр. вопросы	12%	\$39	Транспортная инспекция	Менее 1%	\$12
Пограничный контроль   платные дороги	22% 8%	\$19 \$33	КПП	Менее 1%	\$6
Ветеринарная инспекция	28%	\$9	Конвоирование	Менее 1%	\$100
Регистрация АТС	44%	\$5	Инспекция ГАИ	Менее 1%	\$6
			Ожидание в очереди	Менее 1%	\$5

## Обзор данных «Время-Стоимость-Расстояние» для коридора КТАИ

СРММ были предоставлены многочисленные данные за декабрь 2017 г. (и январь 2018 г.), из которых были выбраны лишь несколько, которые подходили для анализа КТАИ коридора (ПРИЛОЖЕНИЕ I). Несмотря на то, что этих данных недостаточно для обобщения и их можно рассматривать только в качестве примеров, на их основе можно сделать некоторые полезные наблюдения:

- Как и отмечалось ранее, грузы в/из Средней Азии в сторону Турции движутся в обход Афганистана по территории Туркмении (см. колонки таблицы ID 1-4). Так же очевидно, что стоимость перевозки в этом направлении ниже (примерно 0,9 US\$ за км), в сравнении с другими направлениями, представленными в таблицах. По имеющимся данным для перевозок в данном направлении использовался пункт пропуска Bazargan (IRN) – Gurbulak (TUR).
- «Стоимость различных операций» (Operation Cost) составляют примерно 35-50% от общей стоимости перевозки (включая расходы непосредственно на перевозку и на все связанные с ней расходы), а по ряду маршрутов этот показатель выше, чем стоимость непосредственно перевозки (55-57% от общей стоимости перевозки).
- Самая высокая стоимость отмечена на маршрутах перевозки между Кыргызстаном и Таджикистаном (2-3 US\$ за км) (см. ID 13-15), возможно, что рынок перевозок монополизирован. Вместе с тем, удельная доля Activities Cost составляет только 6%, что, возможно, объясняется наличием только одной границы. Так же на этом направлении отмечена самая высокая в сравнении с другими примерами скорость доставки – общая скорость 27 км/ч.
- Грузы из Пакистана в страны Центральной Азии перевозятся по территории Афганистана, при чем через разные пункты пропуска (в зависимости от страны назначения), в том числе через Herat (см. ID 17-22), при этом:
  - Общая скорость доставки очень низкая 6-9 км/ч.
  - На долю расходов на различные операции, включая неофициальные платежи (для различных операций, в том числе неофициальных платежей, «Стоимость деятельности») через Серхетабад (TKM) и Хайратон (AFG) приходится более 50% от общей стоимости перевозки. Как указывалось, раньше, на пункте пропуска Serkhet Abad (TKM) имеют место задержки.

- В перевозках из Пакистана (через Афганистан) в Узбекистан и Таджикистан, участвуют транспортные средства (и водители, см. строку «Водители») двух стран, это связано с тем, что транспортные средства некоторых стран не имеют права двигаться вглубь другой страны и грузы перегружаются в «местный» автотранспорт.

## ГЛАВА 5. ОЦЕНКА ИНТЕНСИВНОСТИ ГРУЗОВЫХ ПОТОКОВ И ВОЗМОЖНОСТИ ИХ УВЕЛИЧЕНИЯ

### Общие данные об объемах международных перевозок грузов

Для оценки грузопотока от национальных консультантов были получены данные об объемах перевозок грузов. Данные представленные в **Error! Reference source not found.** и организованы следующим образом:

- Таблицы с номерами 1.n содержит информацию об объемах экспорта, импорта и транзита в целом по стране (в некоторых случаях их две, так как информация о транзите представлена отдельно).
- Таблица с номерами 2.n содержит информацию о распределении объемов международных перевозок грузов по различным видам транспорта.
- Таблицы с номерами 3.n объемах трафика грузовых перевозок через пункты пропуска исследуемых коридоров.

В таблицах 1 и 2 удалось собрать только доступную информацию, которая в ряде стран представлена:

- только для транспортных средств одной страны;
- только в долларовой выражении, что больше пригодно для оценки торговых, а не транспортных потоков (данные об объемах торговли получены из централизованных достоверных источников информации о таможенной статистике (представлены в Tables 2-5, а также в Annex I);
- в некоторых случаях представленные данные вызывают сомнение, данные не коррелируются.

По вышеуказанным причинам данные таблиц №№1.n и 2.n в **Error! Reference source not found.** могут быть использованы только для демонстрации тенденций международных перевозок в тех странах, которые их представили, а именно:

- объемы международных перевозок Ирана в целом за 5 последних лет увеличились, как в экспортно-импортном, так и в транзитном сообщении (см. Tables: IRN 1.1 и IRN 1.2), при этом:
  - объемы экспорта-импортных перевозок с Таджикистаном и Кыргызстаном снизились, с Пакистаном и Турцией выросли, с Афганистаном остались на прежнем уровне;
  - объемы транзитных перевозок увеличились только с Турцией, с Афганистаном остались на прежнем уровне, с остальными рассматриваемыми странами снизились.
- объемы международных перевозок Таджикистана в экспортно-импортном сообщении и транзитном сообщении в целом за 5 последних лет сократились (см. Tables: TJK 1.1 and TJK 1.2), при этом увеличились объемы перевозок со странами, не являющимися участниками коридоров.
- объемы международных перевозок Кыргызстана в экспортно-импортном сообщении и транзитном сообщении в целом за 5 последних лет сократились (см. Tables: KGZ 1.1 and KGZ 1.2)<sup>1</sup>.

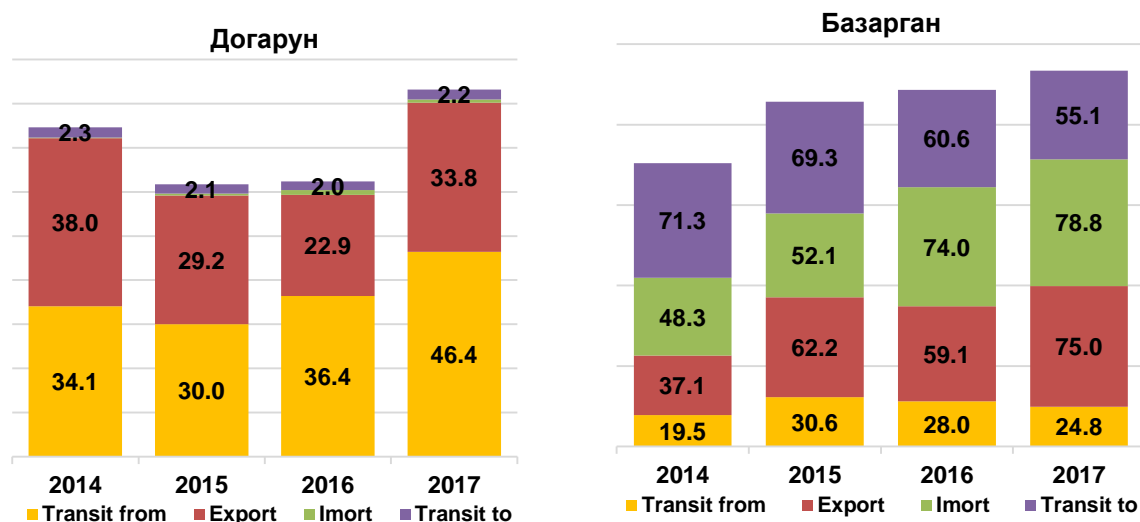
<sup>1</sup> Данные Таблицы KGZ 1.2 не использовались, так как представленные в ней данные выглядят

## Данные об объемах работы пунктов пропуска

С точки зрения оценки грузопотока исследуемых коридоров данные о количестве грузовиков, пересекающих пункты пропуска, представленные в таблицах №3.n в Annex II, являются наиболее ценными, так как по сути пункты пропуска являются ключевыми точками сечения коридоров.

Таких данных достаточно, если их предоставила только одна из сопредельных стран. Таким образом статистика о работе пунктов пропуска, предоставленная Ираном (см. Tabl. IRN 3.2. и IRN 3.3 в Приложении II) и Таджикистаном (см. Tabl. TJK 3 в Приложении II) покрывает потребности для оценки грузопотока КТАI коридора. Данные этих таблиц продемонстрированы также в виде диаграмм (Рисунок 4 и Рисунок 5), на которых можно видеть, что:

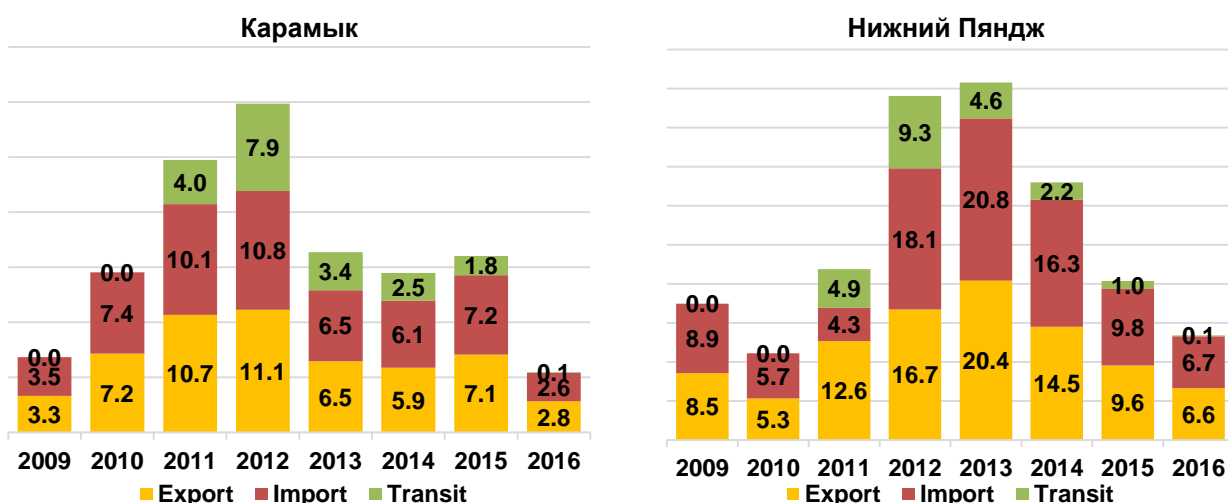
- на Иранских пунктах пропуска в 2017 году грузовой трафик увеличился, при этом:
  - Через афганскую (п.п. Догарун) и пакистанскую (п.п. Мирджаве) увеличился трафик в экспортном и транзитном (в обе стороны) направлении, а в импортном снизился;
  - Через турецкую границу (с.р. Базарган<sup>1</sup>) увеличился трафик в экспорте и импортном направлении, а в транзитном снизился.
- на таджикских пунктах пропуска грузовой трафик в последние годы снизился, транзитных перевозок практически не осуществляется.



**Рисунок 4. Ежегодный трафик через иранские контрольно-пропускные пункты 2014-2017гг., тыс.грузовиков**

нереалистично

<sup>1</sup> Через пункт пропуска Serow в основном осуществляются перевозки приграничной торговли



**Рисунок 5. Ежегодный трафик через контрольно-пропускные пункты Таджикистана 2009-2016гг., тыс.грузовиков**

В Таблица 6 представлены данные о среднем грузопотоке в день по всем ключевым пунктам пропуска коридоров в 2016 г.<sup>1</sup> (вычислены из данных о трафике за год). Эти данные продемонстрированы на Рисунке 6.

**Таблица 6. Оценка трафика грузовых машин через ключевые пункты пропуска КТАИ коридора (2016 г.)**

Name of checkpoint	Export		Import		Transit form		Transit to		Total Transit		Total	
	in year, thou. trucks	average per day, trucks	in year, thou. trucks	average per day, trucks	in year, thou. trucks	average per day, trucks	in year, thou. trucks	average per day, trucks	in year, thou. trucks	average per day, trucks	in year, thou. trucks	average per day, trucks
Jirgetal (TJK) - border of KRG	2,8	8	2,6	7					0,1	0	5,5	15
Pyandj (TJK) - border of AFG	6,6	18	6,7	18					0,2	0	13,5	37
Dogharun (IRN) - border of AFG	22,9	63	1,1	3	36,4	100	2,0	5	38,4	105	62,3	171
Bazargan (IRN) - border of TUR	59,1	162	74,0	203	28,0	77	60,6	166	88,6	243	221,7	607
	<b>Outgoing</b>		<b>Incoming</b>		<b>Total</b>							
Serow (IRN) - border of TUR <sup>2</sup>	10,8	30	3,04	8	13,9	38						

В 2017 году ежедневный трафик на пунктах пропуска Ирана увеличился в соответствии с годовыми показателями и во всех направлениях составили:

- Догарун (IRN) – в среднем 113 грузовиков в день (увеличился на 33%);

<sup>1</sup> Так как сбор данных в Таджикистане осуществлялся в сентябре 2017 года, данных за 2017 год не представлено

<sup>2</sup> The data on Serow BCP has been provided for 9 months of 2017 and these blinks are counted

- Базарган (IRN) – в среднем 640 грузовиков в день(увеличился на 5%).

В целом, данные по объемам работы пунктов пропуска подтверждают выводы, сделанные на основе анализа статистики международных объемов перевозок грузов.



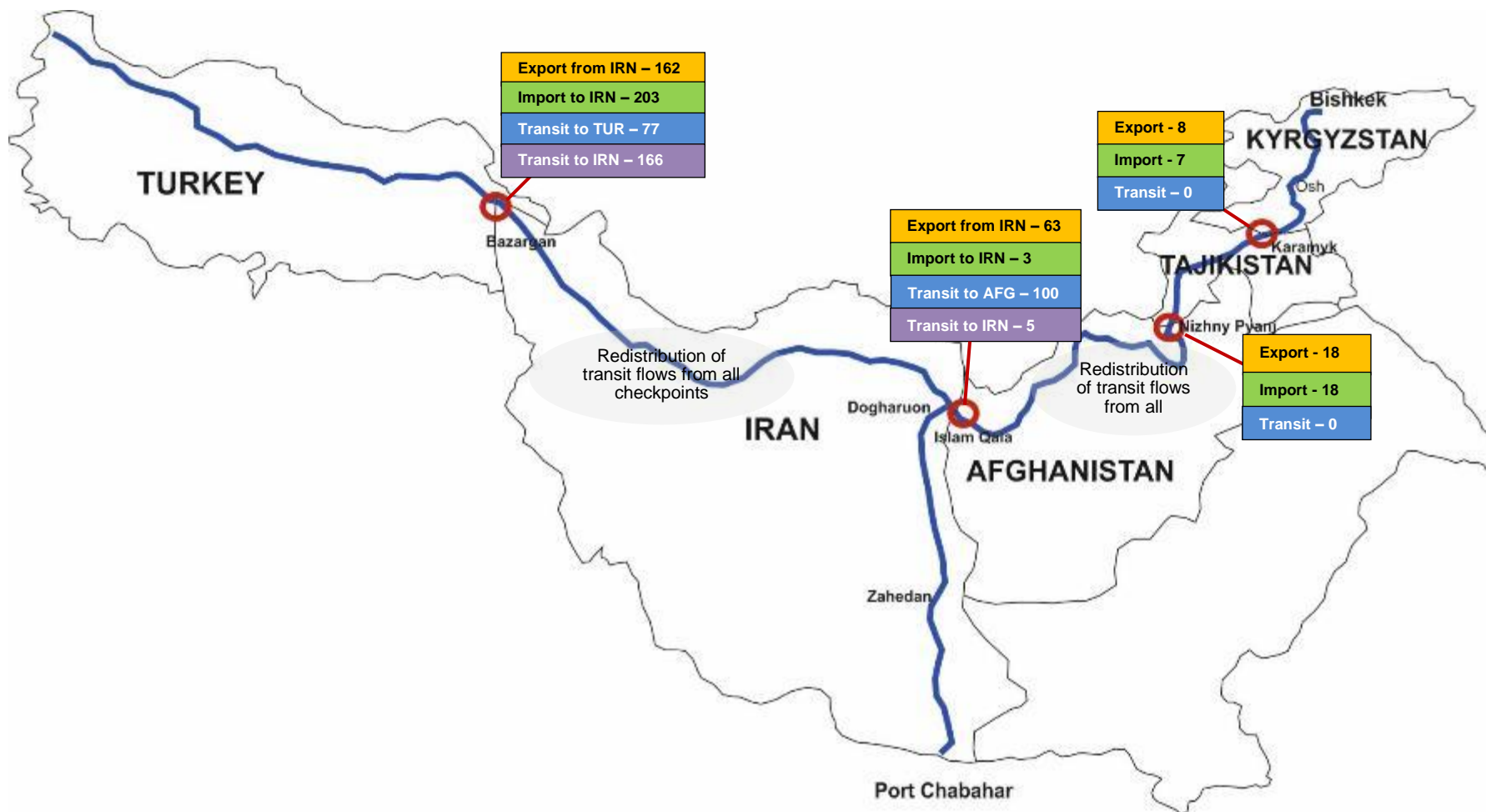


Рисунок 6. Оценка суточного грузового трафика КТАИ коридора в 2016 году (грузовиков в день)

## Интенсивность движения грузовых машин на исследуемых маршрутах

Кроме информации, полученной от национальных консультантов, для оценки существующего грузопотока в ходе натурного обследования автодорог собирались данные о количестве грузовых машин, пригодных для осуществления международных перевозок грузов, следующих по исследуемым маршрутам (см. **Error! Reference source not found.**).

Вероятно, не все зафиксированные машины осуществляли международные перевозки, однако полученные данные, позволяют получить общую картину об интенсивности движения на маршруте. Эти данные объединены в Таблица 7 и позволяют оценить интенсивность движения грузового транспорта непосредственно на исследованных маршрутах.

**Таблица 7. Данные о трафике грузовых машин, полученные в ходе полевого исследования**

Маршрут исследования	Время исследования, часов	Общее кол-во грузовиков	Среднее время, грузовики	Ожидание на границе, грузовики
БИШКЕК -ОШ (KRG)	12	362	30	
ОШ - КАРАМЫК (KRG)	5	44	9	
ДУШАНБЕ Н.ПЯНДЖ (ТЖК)	5	113	23	N
ДУШАНБЕ – ДЖИРГЕТАЛЬ (ТЖК)	9	92	20	
МЕШХЕД – ДОГАРУН (IRN)	3	74	25	500-400
ЧАБАХАР – ЗАХЕДАН (IRN)	8	177	22	
ЗАХЕДАН – МИРДЖАВЕ (IRN)	2	46	23	
ИСЛАМ-КАЛА – ГЕРАТ (AFG)	2	17	9	150
ГЕРАТ – вглубь страны (AFG)	0	0	0	
ВАН – КАПИКОЙ (TUR)	2	2	1	
ВАН – ЭСЕНДЕРЕ (TUR)	4	34	9	50

### Основные выводы

Представленные выше данные позволяют сделать следующие выводы:

- Коридор КТАИ нельзя рассматривать как полноценный транзитный коридор, поскольку транзитные грузы доставляются в основном по альтернативным маршрутам в обход Афганистана, а экспортно-импортные грузы доставляются в Афганистан с перегрузкой на афганские грузовики в Душанбе или Шерхан-Бандар. Коридор КТАИ можно рассматривать как развивающийся коридор, поскольку в настоящее время он играет системную роль в экономическом и социальном развитии стран-участниц.
- Объем перевозок между странами коридора КТАИ уменьшился, в то же время на контрольно-пропускных пунктах Эсендере (TUR), Ислам-Кала (AFG) и особенно в Догаруне (IRN) наблюдается большое скопление грузовиков.

## ГЛАВА 6. АВТОДОРОГИ И ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПОТРЕБНОСТИ ДЛЯ ИХ РАЗВИТИЯ. ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА. ПАРК ГРУЗОВЫХ МАШИН

### Автодороги и придорожная инфраструктура

Общая информация о качестве и назначении автодорог в рассматриваемых странах предоставлены национальными консультантами и представлены в Аппенд 4.1. Данные говорят о том, что развитие дорог в рассматриваемых странах находятся на разном уровне. Например, в Иране и в Турции сеть автодорог более развита в сравнении с другими странами коридора, имеются планы по модернизации автодорог, насчитывает с 61 шоссе, которое можно модернизировать до автострад (5611 км)<sup>1</sup>.

В ходе этого исследования был проведен мониторинг дорог и придорожных сооружений. Протоколы мониторинга дорог приведены в Приложении 4.2. Сводные данные мониторинга дорог и придорожных сооружений приведены в таблице 8.

Информация о строительстве и реконструкции дорог, предоставленная национальными консультантами стран коридора КТАИ, представлена в Приложении 4.3.

### *Кыргызстан*

Будучи страной, не имеющей выхода к морю, основная проблема транспортной сети страны заключается в улучшении условий перевозок на маршрутах, обеспечивающих ее международные связи и перевозки в трансконтинентальных сообщениях, как основы для интеграции в глобальную транспортную систему, в которой осуществляется перевозка грузов автомобильным транспортом до 95% от объемов перевозок всеми видами транспорта.

Согласно Плану развития дорожной сети ОЭС (2012 г.), анализ существующего автомобильного движения по территории Кыргызстана выявил следующие международные транспортные коридоры:

- дорога Бишкек - Ош (678 км);
- Ош - Сары-Таш - Иркештам - граница с Китаем (220 км);
- Сары-Таш - Карамык - граница с Таджикистаном (136 км).

Дорога Бишкек - Ош, отправная точка автомобильного коридора КТАИ, является одной из наиболее стратегически важных транспортных артерий страны, протяженностью около 678 км и соединяющей северную часть страны с югом. Дорога Бишкек - Ош также имеет большое значение на международном уровне в контексте международной транспортной интеграции в более широком регионе. Продолжение дороги к северу от Алматы обеспечивает связь с Казахстаном и Российской Федерацией, а ее развитие к югу - с Китаем, морскими портами Пакистана и Ирана.

---

<sup>1</sup> По данным *Roads and Urban Development and Road Maintenance and Transportation Organization (RMTO)*

Table 8. Сводные данные мониторинга автодорог и придорожной инфраструктуры

Маршрут исследованная	ПРОТЯЖЕННОСТЬ, КМ <sup>1</sup>					КОЛИЧЕСТВО СПЕЦИАЛЬНЫХ ЗАМЕЧАНИЙ НА МАРШРУТЕ <sup>2</sup>												КОЛ-ВО ПРИДОРОЖНЫХ ОБЪЕКТОВ ВДОЛЬ МАРШРУТА						
	Итого I	С отметками по качеству дороги					R	∫	↑	↓	S	Sn	W	I	P	N	*	GS	cant.	TSC	host.	bridge	TP	other
		1	2	3	4	5																		
БИШКЕК -ОШ (KRG)	660	1	10	210	280	159	3	39	15	8	18	6	1	1	10		3	65	44	24	12	5	2	6
ОШ - КАРАМЫК (KRG)	313		1	21	14	277	3	14	4	9	1		1		7			19	6	3	3	4		2
ДУШАНБЕ Н.ПЯНДЖ (TJK)	162		0,2	25	36	101	1	1	1								3	62	17	11	9	4	1	
ДУШАНБЕ ДЖИРГЕТАЛЬ (TJK)	329	6	30	8	52	233	1	18	11	7	14		4		33	4		46	10	14	4	21	8	2
МЕШХЕД ДОГАРУН (IRN)	244			14	79	151	2											7	4	4	1		2	
ЧАБАХАР ЗАХЕДАН (IRN)	651			8	89	554	2	3			2							14	12	10	8	6	7	
ЗАХЕДАН МИРДЖАВЕ (IRN)	100				35	65														1			2	3
ИСЛАМ-КАЛА ГЕРАТ (AFG)	120					120												1	1	1	1			
ГЕРАТ – вглубь страны (AFG)	74		1	5		68												3	1			1		1
ВАН – КАПИКОЙ (TUR)	98				43	55		1										2	1	1				5
ВАН – ЭСЕНДЕРЕ (TUR)	232			8	35	189	1	8	2	5	3		1		4			19	5	2	2	2		3

<sup>1</sup> Учет километров велся с использованием спидометра автомашины, поэтому данные могут различаться с официальными картографическими данными

<sup>2</sup> Расшифровка условных обозначений приведена в Annex III

Правительство Кыргызской Республики смогло наладить и находится в процессе постоянного сотрудничества с международными организациями и международными финансовыми институтами для получения финансовой поддержки для строительства и реконструкции дорог международного значения.

В ходе полевого исследования (октябрь 2017 г.) Кыргызской Республики для оценки качества участков, составляющих часть автодорожного коридора КТАИ, консультативная группа смогла пройти по всем участкам КТАИ, в частности, в Бишкеке - Ош и Ош - Карамык (см. Маршруты полевых визитов на рисунке 7).



**Рисунок 7. Маршрут исследований в Кыргызстане и Таджикистане**

**Бишкек – Ош** (Протокол № 1). В целом дорога может использоваться для осуществления международных перевозок грузов. Имеются отдельные участки, где качество дороги недостаточно хорошее, на них ведется или запланирована реконструкция, а именно:

- Бишкек – Карабалта – 60 км.;
- Маданият – Джалал-Абад – 67 км.

Также на отрезке Ош-Бишкек имеется сложный высокогорный перевал «Тоо-Ашуу» (начиная со 107 км от Бишкека), где на некоторых коротких участках отсутствовало асфальтовое покрытие. Вместе с тем это не является сдерживающими факторами с развитие коридора КТАИ, так как по этой дороге активно осуществляются перевозки международных грузов.

Да маршруте Бишкек – Ошь выявлено 2 пункта взвешивания. Выявлено очень большое количество заправок, многие из которых уже закрылись. Качество кафе и отлей оставляет желать лучшего. На



Пункт контроля веса 1



Пункт контроля веса 2



Придорожное кафе  
(лучшее)



Перевал "Too-Ashuu"



Перевал "Too-Ashuu"



Тоннель на перевале  
"Too-Ashuu"

Рисунок 8 представлен самый лучший пункт питания. Гостиницы имеются только в населенных пунктах.

Интенсивность движения грузового автотранспорта на маршруте сравнительно высокая – в среднем 30 машин в час.



### Рисунок 8. Фотографии мониторинга автодороги Бишкек – Ош (Кыргызстан)

До настоящего времени проект реабилитации автодороги «Бишкек - Ош» был завершен в 3 этапа (этапа), каждый из которых был разделен на несколько участков с общей стоимостью. 262 млн. Долларов США

Правительству Кыргызстана также удалось договориться и обеспечить средства для улучшения этих участков, которые рассматриваются как фаза IV проекта по реабилитации автодороги Бишкек - Ош.

АБР выделил грант технической помощи Правительству Кыргызстана в эквиваленте 1 млн. Долларов США. для разработки технико-экономического обоснования и подробного плана проекта. АБР также предоставил кредит в размере 65 миллионов долларов США и грант в размере 35 миллионов долларов США на восстановление 52 км участка дороги Бишкек - Карабалта (9 км - 61 км). Начало проекта: 2017 г., завершение: 2021 г. Поскольку «Бишкек - Карабалта» является началом автомобильной дороги Бишкек - Ош, восстановление проекта кардинально улучшит состояние дороги на участке Бишкек - Карабалта, сделав его четырехполосной шоссе.

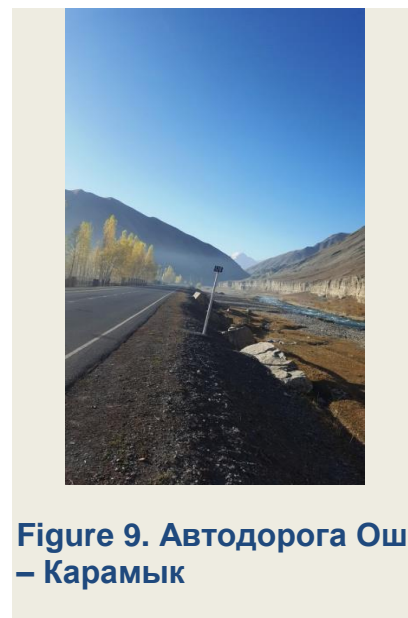
На участке Ош-Бишкек также имеется сложный высокогорный перевал «Тоо-Ашуу» и туннель «Тоо-Ашуу», начиная с 107 км от Бишкека, где на некоторых коротких участках не было асфальтового покрытия.

Поскольку перевал «Тоо-Ашуу» с многочисленными серпантинами играет решающую роль в обеспечении безопасности всего шоссе Бишкек - Ош, и в связи с этим был начат пилотный проект «Техническое обслуживание тоннеля Кара-Балта - Тоо-Ашуу». Стоимость проекта 7 млн. Долларов США.

Участок Маданият - Джалал-Абад был включен в национальные планы восстановления / реабилитации около 130 км наиболее важных участков дороги Бишкек - Ош.

Общая сумма в 72 млн долларов США была выделена на реконструкцию участка Маданият - Джалал-Абад, из которых 60 млн долларов США. из средств Евразийского банка развития и 12 млн долларов. от правительства. Строительные работы планируется начать в 2019 году, завершение в 2022 году.

**Ош – Карамык** (Протокол № 2). Автодорога на этом маршруте очень хорошего качества (Рисунок 9). Имеются высокогорные участки с крутыми поворотами, подъемами и спусками, однако в сравнении с перевалом на отрезке Бишкек-Ош они незначительные. Движения грузового автотранспорта по данному маршруту практически нет. Имеется один пункт взвешивания. Объекты придорожной инфраструктуры так же практически отсутствуют. Территория малонаселенная, мобильная связь во многих местах не работает. В целом размещение объектов придорожной инфраструктуры в Кыргызстане стихийное, необходим детальный анализ потребности, определения места их дислокации на маршрутах коридора в соответствии с АЕТР<sup>1</sup>.



**Figure 9. Автодорога Ош – Карамык**

На участке Сары-Таш-Карамык ранее в 2012 году была проведена реабилитация участка. Общий объем инвестиций АБР составил 48,6 млн долларов США, из которых кредит составил 23 млн долларов США. грант составил 25,6 млн. долларов США. соответственно.

В целом следует отметить, что правительство Кыргызстана следит за возможностями развития своей дорожной инфраструктуры, включая участки автомобильного коридора КТАИ, что делает физически возможным движение грузовых автомобилей через кыргызские сегменты КТАИ.

<sup>1</sup> *European agreement concerning the work of crews of vehicles engaged in international road transport*



## **Таджикистан**

Таджикистан высокогорная страна, не имеющая выхода к морю, граничащая: с Афганистаном, Узбекистаном, Кыргызстаном и Китаем. Из-за своего географического расположения, отсутствия морских и речных маршрутов, недостаточного развития железнодорожной сети и авиации, автомобильный транспорт остается основным видом транспорта. Более 87% грузов и 62% пассажирских перевозок осуществляются автомобильным транспортом.

Правительство Республики Таджикистан рассматривает вопрос поиска выхода из тупика транспорта и связи как первоочередную задачу для страны в рамках концепции возрождения Шелкового пути. Стратегия определила два ключевых направления деятельности в этом секторе:

1. Соединение внутренних дорог с международными автомагистралями и создание инфраструктуры транзитных перевозок.
2. Присоединение к международным конвенциям и соглашениям о транспорте.

Как сообщалось в Плане развития дорожной сети ОЭС (2012 г.), ряд проектов строительства / реконструкции дорог был реализован в рамках этой национальной стратегии и целей, поставленных Правительством Таджикистана в этой области. Это Куляб - Хорог - Кульма - Карокорум (Шагон - Зигар, Шкев - Зигар), Душанбе - Кургантубе - Куляб, Дусти - Нижний Пяндж, тоннели Истиклол и Озоди, дороги Душанбе - Чанак - Кургантубе - Дусти и Вусти. Джиргетал (граница Кыргызстана), являющаяся частью автомобильного коридора КТАИ.

Национальная целевая программа развития транспортного комплекса до 2025 года была принята в апреле 2011 года и утверждена постановлением правительства № 165. В соответствии с этой программой определен ряд краткосрочных, среднесрочных и долгосрочных проектов для привлечения инвестиций.

Например, на среднесрочный период (2014–2019 годы) реализован комплекс проектов по реконструкции и восстановлению дорог международного значения (около 734 км) на общую сумму более 160 млн долларов США. были определены.

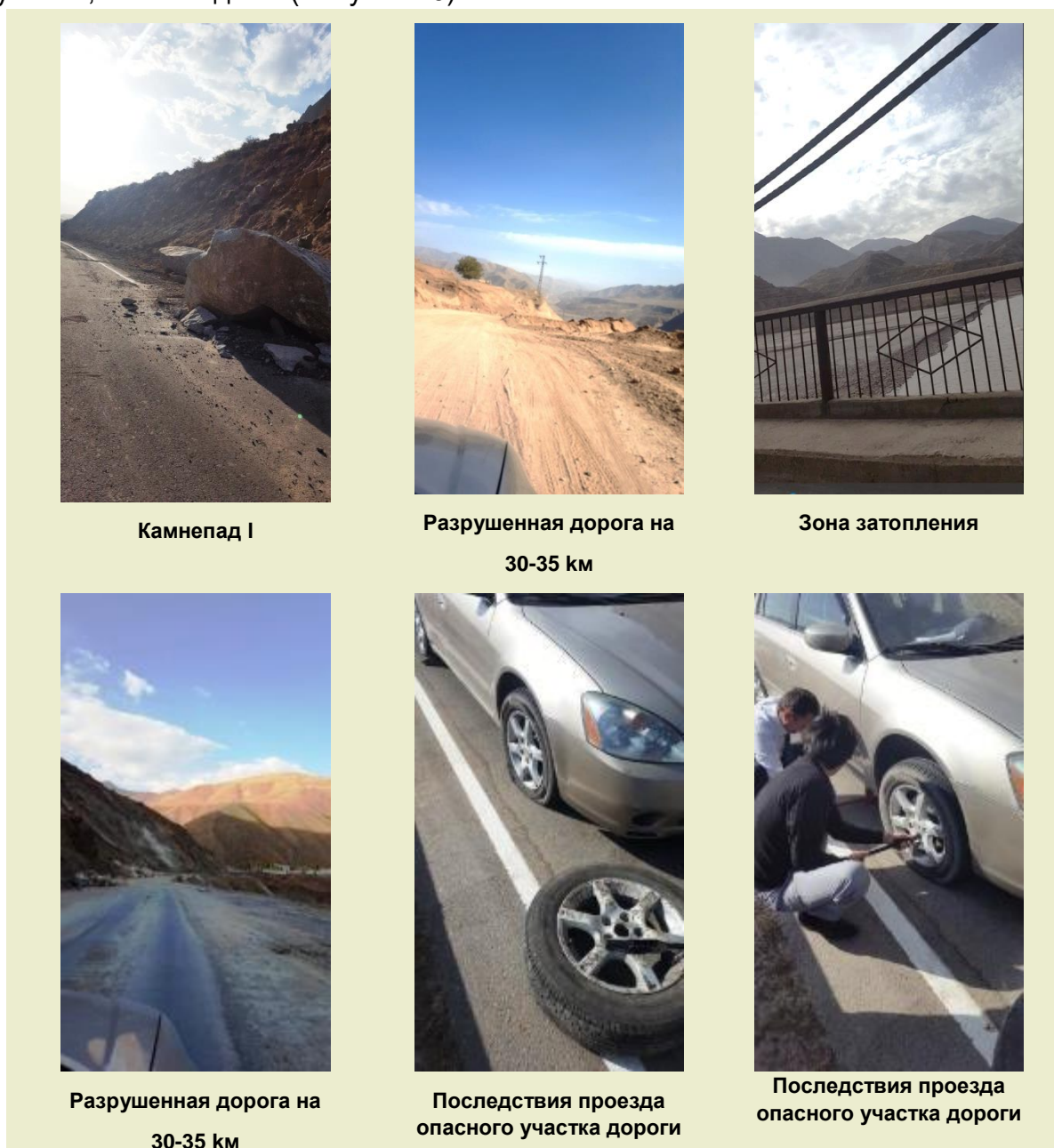
В долгосрочной перспективе ожидается, что от правительства будет получено больше средств для реализации программ реабилитации. Тем не менее, в качестве основного источника финансирования было указано льготное кредитование. В долгосрочной перспективе будут восстановлены мосты на сумму 5,5 млн. Долларов США. Также за этот период предполагается выделить 274,2 млн. Долларов США на содержание международных и национальных дорог - около 192 млн. Долларов США и местных дорог - 82,26 млн. долларов США. В то же время предусматривалось строительство придорожной инфраструктуры (автозаправочная станция, станция технического обслуживания, магазины, кемпинги и гостиницы), облегчающей транспортные услуги.

Консультативная группа смогла посетить и оценить качество дорожных участков страны, составляющих часть автодорожного коридора КТАИ, в частности, Джиргетал-Душанбе и Душанбе-Нижний Пяндж.

**Душанбе – Джиргеталь** (Protocol № 3). Примерно 80% дорог этого маршрута оценены по пятибалльной системе на 4 и 5 баллов, однако имеется участок длиной 30-35 км очень плохой небезопасной дороги. В связи со строительством платины,

данный участок будет затоплен и планируется, что дорога пройдет по другому участку. Однако вопрос затопления решается как минимум последние 8 лет, так же не построен новый участок дороги.

На маршруте имеются высокогорные участки с крутыми поворотами, подъемами и спусками, камнепадами (Рисунок 10).



**Рисунок 10. Фотографии мониторинга автодороги Душанбе – Джиргеталь (Таджикистан)**

На маршруте выявлено два пункта контроля веса. Объекты придорожной инфраструктуры практически отсутствуют и имеются только в населенных пунктах. Движения грузового автотранспорта по данному маршруту практически нет.

Национальным консультантом была предоставлена информация о том, что в стране

имеется 7 логистических терминалах<sup>1</sup>, один из них в Душанбе (на маршруте коридора КТАI, однако посетить их не удалось. Так же имеется только одна стоянка TIR в Душанбе.

**Душанбе – Нижний Пяндж** (Протокол № 4). Дорога на данном маршруте хорошая и может использоваться для осуществления международных перевозок грузов (Рисунок 11). Имеются отдельные участки, где качество дороги недостаточно

хорошее, на многих из них ведется или запланирована реконструкция. Во многих местах дорога просела от воздействия грузового транспорта в жаркое время года. С целью сохранения асфальтного покрытия от проседания, в соответствии с законодательством Таджикистана, в жаркое время года, движение грузового автотранспорта разрешено только в ночное время суток.

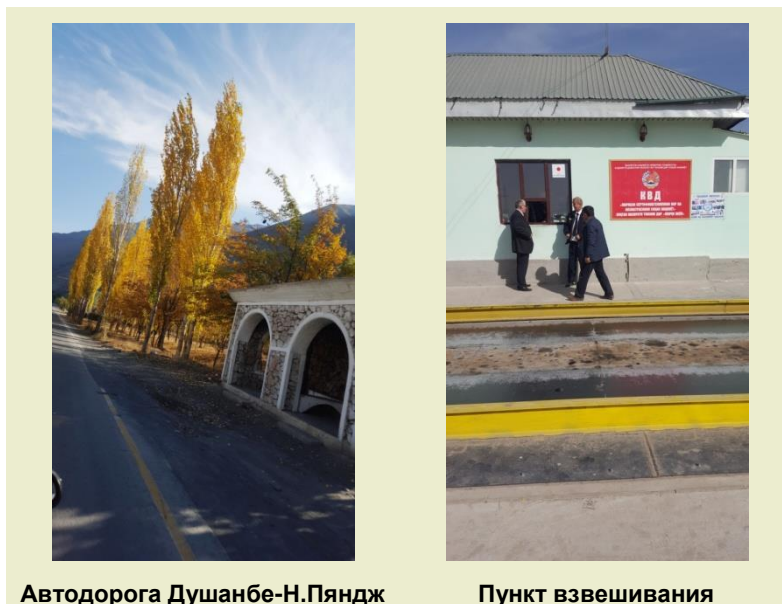
Кроме того, на маршруте имеется большое количество небольших мостов, с ограничением веса в 30 т.

На отрезке Душанбе – Нижний Пяндж имеется перевал, относительно не сложный.

На маршруте имеется 1 пункта взвешивания.

Также в непосредственной близости от Нижнего Пянджа имеется логистический центр (его строительство почти завершено), который также может выполнять функции TIR паркинга. В этом пункте так же организованы услуги по таможенному оформлению, отдыху водителей. Данный логистический центр строился в соответствии с Государственной целевой программой по развитию транспорта до 2025<sup>2</sup>г., а также межправительственным соглашением с ЭСКАТО ООН по сухим портам. Это место было выбрано из-за его близости к автомобильным и железным дорогам, а также к аэропорту. Планируется построить железнодорожную линию от Нижнего Пянджа до Колхозобада, что позволит установить связь между этим логистическим центром и железнодорожной дорогой, после чего логистический центр «Нижний Пяндж» станет интермодальным центром. Планируется завершить строительство в 2019 году.

Объекты придорожной инфраструктуры (АЗС, СТО, зоны отдыха, точки питания) в Таджикистане имеются в достаточном количестве, однако, их качество оставляет



**Рисунок 11. Фотографии мониторинга автодороги Душанбе – Нижний Пяндж (Таджикистан)**

<sup>1</sup> Информацию о терминалах и фотографии см. <http://abbat.tj>

<sup>2</sup> [www.mintrans.tj](http://www.mintrans.tj)

желать лучшего, кроме того их размещение не спланировано в соответствии с АЕТР.

## Афганистан

Афганистан имеет стратегическое географическое положение, граничащее с пятью странами ОЭС, а именно Ираном, Туркменистаном, Узбекистаном, Таджикистаном и Пакистаном. Тем не менее, плохое состояние и отсутствие эффективной транспортной инфраструктуры препятствуют движению пассажиров и товаров внутри страны, что сдерживает послевоенное восстановление и развитие экономики.

Основная дорожная сеть страны состоит из кольцевой дороги, соединяющей крупные города Кандагар, Герат, Мазари-Шариф и Кабул, и международных связей с соседними странами.

Правительство Афганистана согласилось со стратегией, принятой в рамках программы Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), которая направлена на развитие шести коридоров в регионе и по всему Афганистану, включая часть, являющуюся частью автомобильного коридора КТАИ. Дорожная сеть Афганистана улучшается благодаря внешней помощи, в основном со стороны Азиатского банка развития, Всемирного банка и правительства Японии.

Большая часть автодорожного коридора КТАИ приходится на территорию Афганистана, начиная с северо-востока от Ширхан Бандар, границы с Нижним Пянджем Таджикистана, и въезжая в Ислам Кала / Догарун на границе Ирана.

Участки между Ширхан Бандар - Кундуз (64 км) и Кундуз - Баглан (111 км) асфальтированы и проходимы всеми типами грузовых автомобилей в течение года с некоторыми сезонными ограничениями. Мазари-Шариф - Баглан также асфальтирован и проходим в течение всего года для всех типов грузовых автомобилей, поскольку участок соединяется с Кабулом.

Дорога, соединяющая Мазари-Шариф с Шеберганом протяженностью 136 км (провинция Джавзян), является асфальтированной дорогой, по которой можно проехать всеми видами грузовых автомобилей, через которые соединены несколько районов, таких как Балх, Чарболак, Акча, Файзабад и многие другие друг другу. Участки Шеберган - Андхой (110 км) и Андхой - Мейманех - Фарьяб (81 км) также асфальтированы и могут передвигаться любым типом транспортных средств с



**Рисунок 12. Маршрут исследования в Афганистане <sup>1</sup> (также в Иране): Ислам-Кала (AFG) – Герат и далее вглубь страны**

<sup>1</sup> После Герата неасфальтированная дорога продолжается на порядка 200 км (выделено голубым)

некоторыми сезонными ограничениями.

В ходе исследования консультативная группа смогла посетить только короткий участок на территории Афганистана, начиная от контрольно-пропускного пункта Ислам-Кала, города Герат и до 80 км, где заканчивается асфальтовое покрытие.

Визит проводился в сопровождении военизированной охраны, так как движение по дорогам Афганистана все еще небезопасно. На встрече с мэром провинции Афганистан было отмечено, что после завершения дороги можно организовать отправку грузов по колоннам автомобилей в целях безопасности. В этом случае афганская сторона готова предоставить военизированное сопровождение.

Маршруты полевого исследования представлены на рисунке 12.

**Ислам-Кала – Герат и далее** вглубь страны, где имеется дорога (Протоколы № 5 и 6, рис.13). Дорога на данном маршруте очень хорошая и может использоваться для перевозок грузов автотранспортом. Кафе, зоны отдыха и прочее имеются только в городе Герат. На дорогах отсутствует разметка и придорожные знаки.





**Рисунок 13. Строительные работы на 80-м км автодороги от Герата**

Грузовики двигались только между Гератом и Ислам-Калой. На границе есть очередь из грузовиков, около 150 грузовиков были зафиксированы в ожидании на границе.

После Герата асфальтированная дорога заканчивается примерно на 80 км. В ходе поездки на места (конец 2017 года) было отмечено, что приблизительно 20 км дороги были завершены, но строительные работы на оставшейся части участка были временно приостановлены.

Начиная с этой точки и далее на протяжении 261 километра, включая участок, составляющий 231 км недостающего звена автодорожного коридора КТАЙ, дорога отсутствует.

Сегодня правительство Афганистана осуществляет строительство дороги Армалик (Герат)-Ламан (Багдис) протяженностью 52 км, являющейся частью проекта кольцевой дороги Герат – Андхой, расположенной между провинциями Герат и Багдис. Согласно последним отчетам Министерства транспорта Афганистана (2 квартал 2019 года), строительные работы на участке Армалик-Ламан начинаются с КМ 60+000 и заканчиваются на км 112+500, и в этот сегмент также входит перевал Сабзак. Саудовский фонд развития (ЮФО) предоставил фонд для проведения строительных работ на этом участке. Пересмотренная стоимость проекта составляет около \$ 60 млн., в том числе \$ 4,5 на вопросы безопасности и \$2,0 млн. как сумма непредвиденных расходов.

По другим сегментам согласно последней обновленной информации Министерства транспорта Афганистана, где в 2008 году были проведены технико-экономические обоснования, в настоящее время принимаются следующие меры:

На сегменте "Кайсар-Ламан" (34 км) в провинции Багдис проект находится в стадии реализации и заключен контракт на сумму 36 миллионов долларов США, финансируемый АБР и, как ожидается, будет завершен к концу 2020 года.

Еще один сегмент в "Кайсар-Ламан " протяженностью 24 км (провинция Багдис) проект находится в стадии реализации и заключен контракт с ценой \$48 млн. финансируется АБР и, как ожидается, будет завершен к концу 2020 года.

Последний 151 км дороги "Кайсар-Ламан" разделен на 3 участка и проходит через провинции Багдад и Фарьяб Афганистана. В настоящее время проект находится в стадии проектирования, и проектные работы, как ожидается, будут завершены к

концу 2019 года. Процесс закупок для этого участка дороги должен начаться в ближайшее время. Ориентировочная стоимость проекта составляет около \$ 330 млн. Согласно технико-экономическому обоснованию завершение строительства этого участка дороги ожидается к концу 2022 года. Сообщается, что проект финансируется АБР.

## Иран

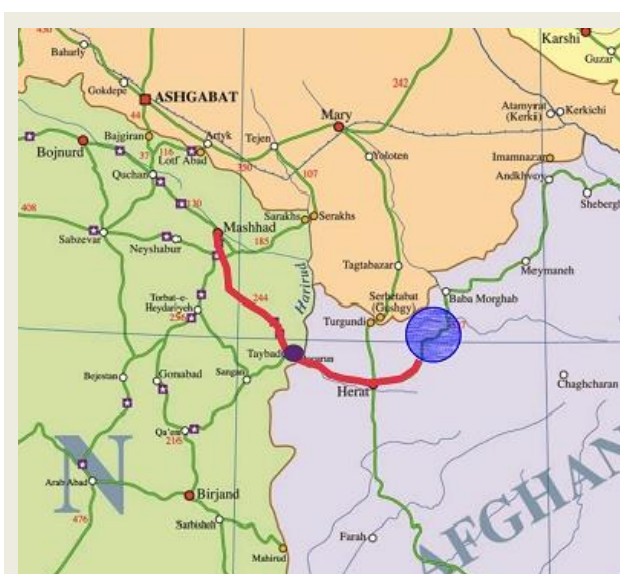
Важное географическое и стратегическое положение страны в регионе превратило ее в транзитный маршрут, играющий важную роль в торговле между Западом и Востоком. Многочисленные международные коридоры пересекают территорию Исламской Республики Иран, соединяя Ближний Восток и Азию с Европой. Иран граничит с 7 странами, а именно с Афганистаном, Азербайджаном, Арменией, Ираком, Пакистаном, Турцией и Туркменистаном.

В стране имеется 11 основных морских портов с пропускной способностью около 135 млн. Тонн товаров в год, из которых 4 крупных порта Бандар-э-Аббас, Бандар-э-Имам Хомейни, Бушер и Чабахар играют важную роль в открытии для его соседей, в частности стран Центральной Азии, Азербайджана и Афганистана, самый короткий доступ к открытым морям.

Иран имеет длинную асфальтированную систему дорог, связывающую большинство его городов и все города. Он включает в себя около 23000 км транзитных дорог для транзита грузовых автомобилей.

В ходе полевого визита консультативной группы на участки дороги Ирана дорога «Мешхед-Догарун», составляющая часть дорожного коридора КТАИ, и «Чабахар-Захедан», составляющая часть как дорожных коридоров КТАИ (и ITI) на территории Ирана были посещены и оценены.

Маршруты полевых исследований показаны на рисунке 14.



Мешхед-Догарун (IRN) – Ислам-Кала (AFG) – Герат и далее вглубь страны



Чабахар- Захедан – Мирджаве (IRN) –Тафтан (ПАК)

## Figure 14. Маршруты исследования Ирана (а также Афганистана)<sup>1</sup>

**Мешхед – Догарун** (Протокол № 7). Почти на всем маршруте Мешхед – Догарун дорога очень хорошая, с хорошей разметкой, придорожными знаками. Имеются некоторые участки на 4 и 3 балла, но на них ведется строительство новой дороги (параллельно).

Отмечено, что на дорогах имеются специальное покрытие для предостережения водителей от засыпания за рулем (Рисунок 15). По всему маршруту установлены видеорекамеры по выявлению нарушений ограничения скорости. Согласно иранским правилам дорожного движения:

- на автострадах: не менее 70 км/ч не более 120 км/ч;
- на магистралях: не более 115 км/ч;
- на дорогах: в ночное время не более 90 км/ч и дневное время не более 100 км/ч.



## Рисунок 15. Фотографии мониторинга автодороги Мешхед – Догарун (Иран)

Объектов придорожной инфраструктуры на маршруте сравнительно немного, в основном это АЗС. Имеется хорошее место отдыха для водителей (столовая, хостел), расположенное недалеко от пункта пропуска Догарун.

**Чабахар – Захедан** (Протокол № 8). Почти на всем маршруте дорога очень хорошая, с хорошей разметкой, придорожными знаками. Имеются отдельные незначительные участки на 4 и 3 балла, но на них ведется строительство параллельной дороги или реконструкция. По всему маршруту установлены видеорекамеры по выявлению нарушений ограничения скорости.

Интенсивность движения грузового автотранспорта на маршруте в среднем составляет 20-23 машин в час.

<sup>1</sup> После Херат не асфальтированная дорога примерно на расстоянии 200 км (отмечено синим цветом)





Дорожные знаки

Место для отдыха

## Рисунок 16. Фотографии мониторинга автодороги Чабахар-Захедан (IRN)

На маршруте имеются объекты придорожной инфраструктуры (рис.16), в основном это АЗС и столовые, однако на большинстве из них затишье. На многих зонах отдыха дежурит машина скорой помощи.

На маршруте встречались места, где ведется строительство новых объектов придорожной инфраструктуры, в основном стоянок TIR.

В целом, в Иране имеется развитая сеть стоянок TIR (Рисунок 17) и они продолжают строиться. С одной стороны, наличие стоянок TIR необходимо для обеспечения безопасных перевозок<sup>1</sup>, с другой, представляется не вполне обоснованным строительство такого значительного количества стоянок TIR в Иране.

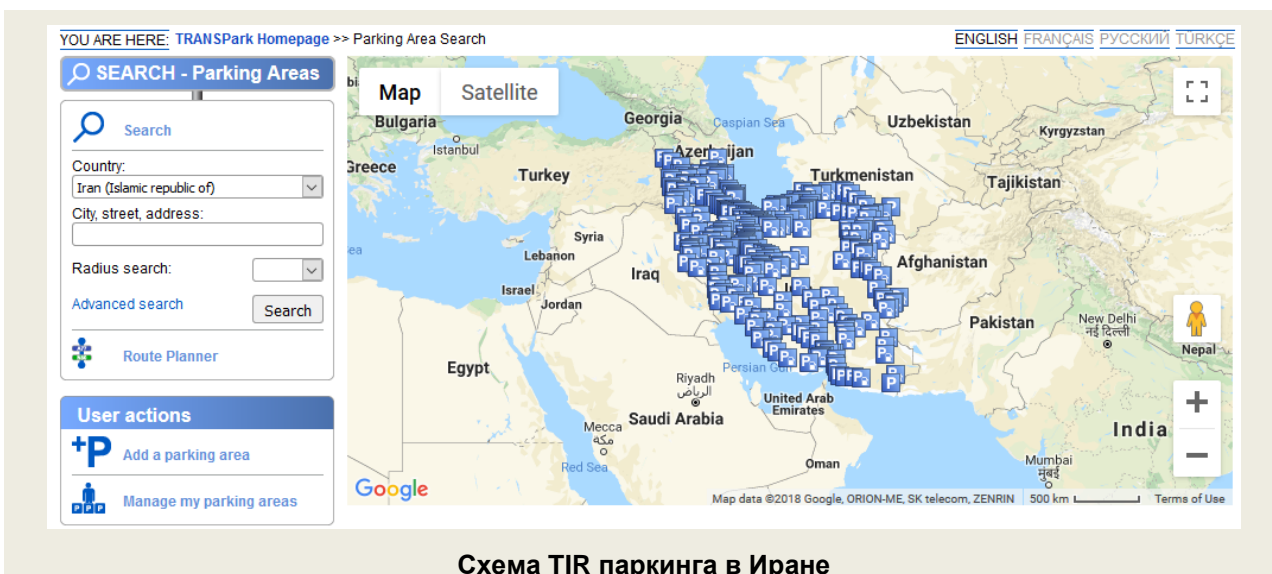


Схема TIR паркинга в Иране

## Рисунок 17. Схема TIR паркинга<sup>2</sup>

Параллельно с существующими дорогами общего пользования, обслуживающими также транзитные перевозки, правительство Исламской Республики Иран разработало национальные планы строительства скоростных автомагистралей (скоростных автомагистралей), предназначенных для высокоскоростного движения с

<sup>1</sup> <https://www.iru.org/resources/newsroom/safer-more-secure-road-transport-networks-iran-thanks-transpark>

<sup>2</sup> <https://www.iru.org/apps/transpark-app>

двумя или более полосами движения и дорогой с ограниченным доступом.

Среди последних мер в этом отношении - проекты по строительству автострад, в частности, «Керман-Бандар-Аббас» (порт Шахид Раджаи) протяженностью 356 км и сметной стоимостью около 427 млн. Долл. США, «Конарак-Чабахар» протяженностью 56 км и около 38 млн. долл. США, и «Бандар Аббас (порт Шахид Раджай) - Багхат» общей протяженностью 250 км и оценочной стоимостью 344 млн. долл. США. Проектные оценки, технико-экономическое / предварительное технико-экономическое обоснование завершены, и проекты готовы для инвестиций.

Эти национальные планы были разработаны с учетом потребностей и повышения значимости портов Бандар-Аббас и Чабахар для транзита товаров.

Порт Бандар-Аббас является воротами для грузов, следующих в / из Центральной Азии из / в ближайший морской порт, где новая портовая зона называется портовым комплексом Шахид Раджаи, а более старый порт - Шахид Бахонар.

В соответствии с региональным исследованием ОЭС «Выполнение таможенных положений ТТФА и модернизация пунктов пересечения границы» (2016 г.) было зафиксировано, что около 700 грузовых автомобилей с товарами обрабатываются ежедневно через порт, где 150 грузовиков из Афганистана и Пакистана и 550 - грузовые. Иранские грузовики. Ежедневно через порт Шахид Раджаи экспортируется около 300 контейнеров с товарами из соседних стран.

## **Платные автодороги**

В Приложении 4.41 обобщена информация о платных автодорогах, предоставленная национальными консультантами. Представленные данные позволяют сделать следующие выводы:

Представленные данные позволяют сделать следующие выводы:

В Таджикистане 354 км платных дорог и бесплатной альтернативы нет. Несмотря на то, что дорога не расположена на маршруте коридора, водители должны использовать этот маршрут и платить относительно высокую цену (40 долларов США), поскольку международные перевозки через пограничный пункт Карамык (Кыргызстан) не выполняются, только на двусторонней основе. между Таджикистаном и Кыргызской Республикой;

Иран имеет 490 км платных дорог, но для всех этих дорог существует бесплатный маршрут, кроме того, стоимость использования платных дорог относительно невелика.

В целом, существующие платные дороги не являются значительным препятствием, за исключением Таджикистана, где стоимость проезда по платной дороге 40 US\$, что увеличивает стоимость перевозки более чем на 1 US\$ для каждой тонны перевозимого груза.

---

<sup>1</sup> *Kyrgyzstan and Afghanistan did not provide information*

## **Логистические центры, сухие порты, общие приграничные зоны и т. д.**

В ходе полевого исследования нам не удалось собрать достаточно информации о деятельности, связанной с логистическими центрами, поскольку у стран, находящихся на маршруте, были собственные национальные планы и подход к этому вопросу. В любом случае, есть общая информация по этому вопросу, которую мы смогли проанализировать из различных источников, включая собственные.

Развитие и глобализация международной торговли ставит новые задачи по оптимизации цепочек поставок, сокращению стоимости и сроков доставки грузов, требует действий по облегчению организации перевозок: предоставление услуг по консолидации, деконсолидации и доставки товаров в желаемый пункт назначения и «своевременное».

Именно поэтому в последние десятилетия актуален вопрос развития логистических центров, «сухих портов» и других объектов транспортной логистики - систем, оптимизирующих доставку грузов по времени и стоимости, осуществляющих планирование и организацию рациональной доставки грузов, отслеживающих выполнение согласованного графика перевозки и предоставления соответствующей информации грузовладельцам.

Однако до сих пор нет единого мнения о том, какое определение может иметь территория, в которой находится логистическая деятельность. Было предложено множество терминов, включая логистические зоны, транспортные центры, грузовые деревни, распределительные центры грузовых дворов или логистические парки.

Сегодня некоторые транспортные компании заявляют о себе как о логистических центрах, но не имеют собственных складских помещений (территорий), поскольку могут использовать их на аутсорсинге. Кроме того, логистические центры могут называться по-разному, например: терминально-логистические комплексы, транспортный центр, грузовой поселок, интермодальный центр и т. д.

В широком смысле «логистические центры» («мультимодальные / интермодальные грузовые терминалы») - это крупные предприятия, имеющие соответствующие территории, здания и сооружения (включая склады), оборудование и помещения, которые специализируются на массовой переработке товаров, включая таможенное оформление, предоставлять бесплатное пространство и другие услуги клиентам (другим компаниям). Спектр услуг таких центров обычно очень широк, поэтому региональные логистические центры имеют большое количество различных отделов и большой штат сотрудников. Логистический центр, обслуживающий другие организации (заказчики) обычно называют «региональными».

Логистические центры, обслуживающие потребности одной компании, называются «логистическим центром компании».

Ниже приведены некоторые определения объектов транспортной логистики ЭСКАТО ООН.

Интермодальный терминал позволяет перемещать контейнеры с автомобильного на железнодорожный или с железнодорожного на автомобильный. Это может быть эффективным методом перемещения больших объемов грузов из одного пункта на суше в другой и обычно включает услуги других терминалов в типологии ЭСКАТО.

Контейнерный двор предназначен для временного хранения, очистки и ремонта пустых контейнеров. Иногда он располагается недалеко от морского порта, чтобы сократить время оборота импортных экспортных контейнеров.

Сухой порт предоставляет все услуги порта, кроме погрузки грузов на морские суда и обратно. По сравнению с контейнерными площадками, он может принимать все типы грузов, а не только контейнеры. Обычно предоставляет все возможности перечисленных выше объектов.

Принимая во внимание роль «сухих портов» международного значения как важного компонента эффективной и действенной международной интегрированной интермодальной транспортно-логистической системы, особенно в удовлетворении особых потребностей не имеющих выхода к морю, транзитных и прибрежных государств, «Межправительственное соглашение по «сухим портам» (далее Соглашение) был разработан под эгидой ЭСКАТО ООН в 2013 году.

В соответствии с этим соглашением страны-участницы утвердили список «сухих портов» и выразили намерение их дальнейшего скоординированного развития в соответствии с принципами, установленными настоящим Соглашением (Приложение II к Соглашению). В соответствии с Соглашением, основные функции «сухих портов» включают обработку, хранение и установленную законом проверку товаров, перемещаемых в процессе международной торговли, а также выполнение применимого таможенного контроля и формальностей. Соглашение также содержит рекомендуемые требования к инфраструктуре, оборудованию и услугам сухих портов.

Приложение I к Соглашению содержит список из 247 логистических объектов в 27 странах, которые были определены странами для включения в международную сеть «сухих портов». Около 150 таких объектов уже существуют, более 80 - потенциальные «сухие порты».

Сегодня идет процесс подписания Соглашения о «сухих портах»; из стран коридора КТАИ, соглашение не подписывает только Кыргызская Республика<sup>1</sup>.

### **Наименование объектов, включенных в список «сухих портов» в странах маршрута КТАИ**

<b>страны</b>	<b>Наименование</b>	<b>Наименование</b>
<b>Kyrgyzstan</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kyrgyzstan Alamedin, Bishkek</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Osh, Osh</li> </ul>
<b>Tajikistan</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dushanbe, Dushanbe</li> <li>• Karamyk, Jirgital</li> <li>• Khujand, Khujand</li> <li>• Kurgan-Tube, Kurgan-Tube</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nizhniy Panj, Qumsamgir</li> <li>• Tursunzade, Tursunzade</li> <li>• Vakhdat, Vakhdat</li> </ul>
<b>Afghanistan</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Haqueena, Mimana</li> <li>• Heiratan Dry Port, Mazar-e-Sharif</li> <li>• Islam Qala, Herat</li> <li>• Kabul Dry Port, Kabul</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Shirkhan Bander Dry Port, Konduz</li> <li>• Speenboldak Chaman Dry Port, Kandahar</li> <li>• Torkham Dry Port, Jalalabad</li> <li>• Turghundi, Herat</li> </ul>
<b>Iran</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Imam Khomeini International Airport, Tehran Province</li> <li>• Motahari Rail Station, Mashhad, Khorasan Razavi Province</li> <li>• Salafchegan Special Economic Zone, Qom Province</li> <li>• Sirjan Special Economic Zone, Kerman Province</li> </ul>	

<sup>1</sup> [https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-E-3&chapter=11&clang=en](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-E-3&chapter=11&clang=en)

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• [Arvand Free Industrial Zone, Khozestan Province]</li> <li>• [Sahlan Special Economic Zone, Tabriz, East Azerbaijan Province]</li> <li>• [Sarakhs Special Economic Zone, Khorasan Razavi Province]</li> <li>• [Shahid Dastgheyb International Airport, Shiraz, Fars Province]</li> <li>• [Zahedan Logistics Centre, Sistan and Baluchestan Province]</li> </ul> |
|--|

Для обеспечения эффективного выполнения Соглашения секретариат ЭСКАТО ООН в 2017 году разработал Региональные рамки по «сухим портам». Этот документ не имеет юридической силы как соглашение, а лишь определяет направление будущего возможного развития, является справочным и руководящим. Чтобы проанализировать текущую ситуацию и сравнить ее с рекомендациями Региональной рамочной программы ЭСКАТО ООН по «сухим портам», был проведен ряд исследований в нескольких странах, включая коридор КТАИ.

### **Кыргызская Республика**

В настоящее время в Кыргызстане 12 логистических центров, в том числе 6 в Чуйской области (три из них временно не работают), Иссык-Кульская область - 1, Баткенская область –1, Ошская область –2, Таласская область –1 и Джалал. - Абадская область - 4. Всего планируется построить 22 торгово-логистических центра. Их строительство планируется за счет различных источников, в том числе государственно-частного партнерства, а также при поддержке международных организаций развития. Один из крупных проектов - строительство логистического центра в городе Ош на базе АО «Келечек». Предварительная стоимость проекта - 28,0 млн долларов США. Проект отправлен на рассмотрение в Кыргызско-Российский фонд развития.

В ходе полевого исследования ни один из логистических центров не был посещен, так как их расположение не совпадает с маршрутом коридора КТАИ. Исследование «сухих портов» ЭСКАТО ООН также не охватывало Кыргызскую Республику.

### **Таджикистан**

Согласно результатам исследования ЭСКАТО ООН в Таджикистане, нет объектов, которые можно было бы точно назвать «сухими портами», в том смысле, что нет внутренних терминалов, расположенных вблизи промышленных или других коммерческих зон, которые могли бы обрабатывать интермодальные товары и проводить таможенную очистку.

Приоритетом в строительстве логистических объектов было строительство терминалов на ключевых приграничных и внутренних территориях с основной целью очистки и перевалки международных грузов между иностранными и таджикскими грузовиками.

На границе с Таджикистаном установлено или строится около 10 грузовых терминалов: 4 - на границе с Узбекистаном; 3 - на границе с Кыргызстаном; 2 - на границе с Афганистаном; и 1 - на границе с Китаем. Расположение этих клемм показано на рисунке, а также расположение остальных 8 промежуточных клемм (показано зелеными маркерами).



Локация приграничных и промежуточных грузовых терминалов в Таджикистане

В основном это связано с тем, что существуют ограничения на въезд грузовиков, зарегистрированных в некоторых соседних странах:

- Грузовым автомобилям, зарегистрированным в Узбекистане, не разрешается въезжать в Таджикистан дальше перегрузочного терминала на границе. Главный пограничный переход - Турсунзаде.
- Согласно соглашению между Китаем и Таджикистаном, грузовики, зарегистрированные в Китае, не могут двигаться дальше, чем Хорог в Таджикистане (409 км к западу от границы). Перевалка грузов с китайских на таджикские грузовики происходит на терминале Тан под Хорогом. Соответственно, таджикские грузовики могут въезжать в Китай до Каши (220 км к востоку от границы).
- Грузовым автомобилям, зарегистрированным в Афганистане, разрешено движение не дальше Курган-Тюбе (113 км к северу от границы с Нижним Пянджем), где их груз выгружается на автовокзале. Таджикским грузовикам разрешен въезд в Афганистан к грузовому терминалу в Ширхан Бандаре.

Как отмечалось в предыдущем разделе, логистический центр Нижний Пяндж был почти завершен во время полевого исследования. Ожидается, что в связи с открытием этого логистического центра афганские перевозчики будут приглашены на перевалку в Нижнем Пяндже, в этом случае им не нужно будет ехать в Курган-Тюбе.

Было отмечено, что Карамык / Джиргеталь, которые посетили во время полевого исследования, также были включены в список «сухих портов» ЭСКАТО ООН. Однако строительство логистического центра пока не начато.

Строительство логистических центров в Таджикистане осуществляется в соответствии с Государственной целевой программой «Развитие транспортного комплекса Республики Таджикистан на 2010-2025 годы».

Есть предложения от Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Таджикистана (АВВАТ) о создании полномасштабных «сухих портов» на двух пограничных пунктах: один на границе с Узбекистаном в Турсунзаде и другой на границе с Афганистаном в Нижнем Пяндже. Оба будут связаны с железной дорогой.

## **Афганистан**

На маршруте коридора КТАИ есть два логистических центра, которые также включены в список «сухих портов» ЭСКАТО ООН: Сухой порт Ширхан Бандар, Кондоз и Ислам Кала, Герат. Основное назначение этих логистических центров - перегрузка грузов с иностранных грузовиков на афганские.

Во время полевого исследования команде консультантов не удалось посетить сухие порты (логистические центры) Афганистана. Также нет информации об этих объектах транспортной инфраструктуры в открытых источниках. Все, что удалось собрать, - это некоторая информация из интервью с перевозчиками грузов в других странах. Это отражено в главе 7 «Контрольно-пропускные пункты и порты» отчета.

## **Иран**

В целях реализации положений «Межправительственного соглашения по сухим портам», ратифицированного Правительством Исламской Республики Иран в 2017 году, был создан Совет высокого уровня по сухим портам, в состав которого входят представители нескольких организаций в рамках Председательство в Железных дорогах Ирана:

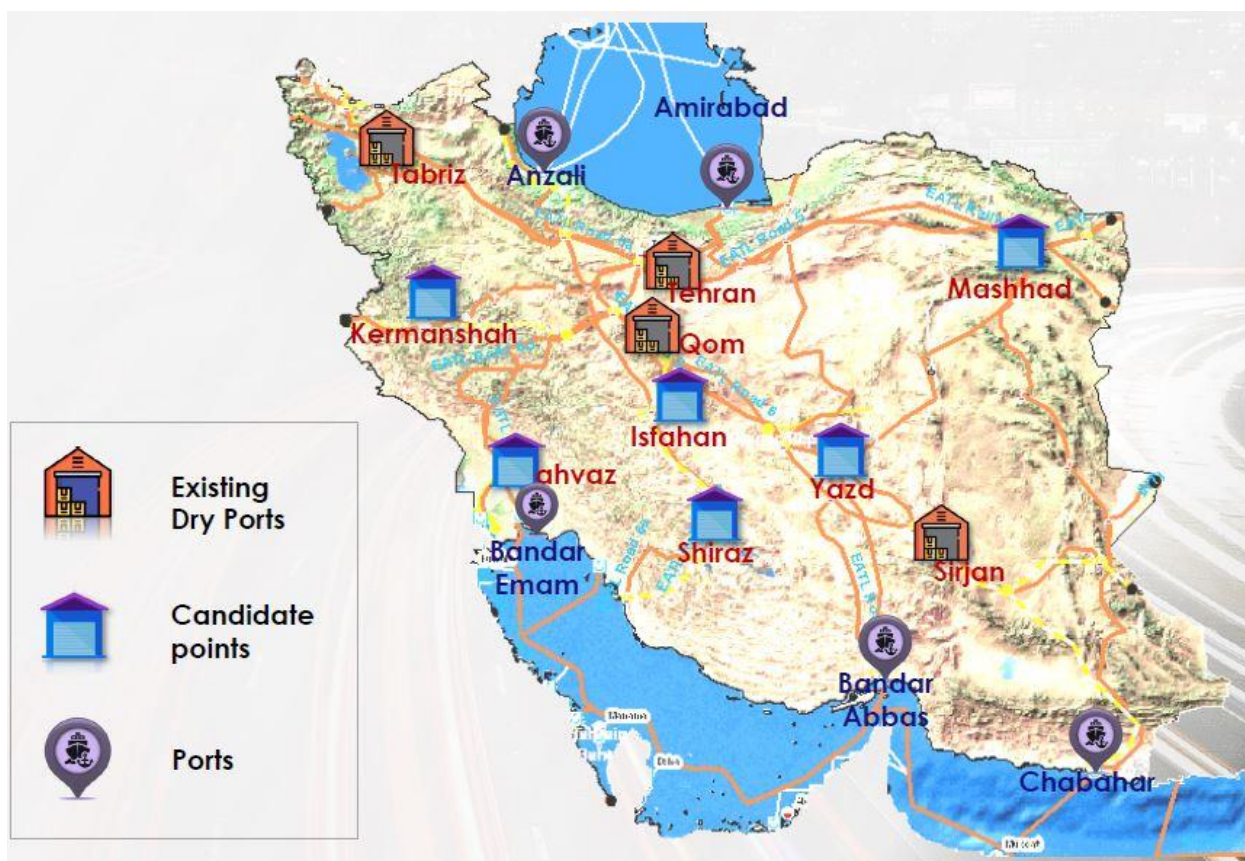
- Иранская портовая и морская организация
- Железные дороги Исламской Республики Иран (RAI)
- Таможенная администрация Исламской Республики Иран
- Организация гражданской авиации Исламской Республики Иран
- Организация управления и планирования Ирана
- Торгово-промышленная, горнодобывающая и сельскохозяйственная палата Ирана

В дополнение к 9 «сухим портам», перечисленным в Соглашении (см. Рис.), В список было предложено включить сухой порт Априн, расположенный примерно в 21 км к юго-западу от Тегерана.

Помимо утвержденных площадок для строительства «сухого порта» было предложено еще 15 площадок. В соответствии с решением Совета все утвержденные и предлагаемые «сухие порты» должны быть подключены к железнодорожной сети.

За некоторыми исключениями, все утвержденные площадки - это те, на которых сосредоточена отрасль, генерирующая торговлю, и поэтому им был отдан приоритет при строительстве «сухих портов».

Однако, согласно исследованию ЭСКАТО, проведенному в 2017 году, можно сомневаться, достаточно ли велик рынок для поддержки 9 или более «сухих» портов, поскольку пропускная способность порта по обработке контейнеров может справиться с существующими объемами контейнерных перевозок.



На маршруте коридора КТАИ есть три сухих порта: Мешхед, Априн и Тебриз. Шахид Мотехари - один из 9 участков по всему Ирану, утвержденных для строительства «сухого порта». Эта станция находится в 32 км по железной дороге к югу от Мешхеда и в 153 км по железной дороге к юго-западу от Серахса. Он соединен с сетью Азиатских автомобильных дорог: он находится на пересечении АН 1 (граница с Афганистаном в Догаруне до границы с Турцией в Базаргане) и АН 75 (от Серахса до Чабахара). Станция находится примерно в 320 км от новой железнодорожной границы с Афганистаном, к востоку от Хаф, а также недалеко от автомобильной границы с Афганистаном в Догаруне. Автомобильный маршрут через Афганистан обеспечивает кратчайшее время поездки между Бендер-Аббасом и странами Центральной Азии.

Станция является крупным грузовым объектом, на котором выгружается 98 процентов всех железнодорожных грузов, получаемых в Корашанском районе. Он занимает площадь 190 га и располагает следующими объектами:

- большая сортировочная станция, способная собирать длинные составы
- таможенные склады общей площадью 9 га.
- топлиохранилище вместимостью 90 миллионов литров (доставляется топливозаправщиками из Туркменистана, хранит топливо для электростанции)
- четыре частных подъездных пути, используемых для хранения топлива, хранения зерна и погрузки / разгрузки.

Общие инвестиции в строительство частных подъездных сооружений составляют около 58,7 млн долларов США, из которых вклад частного сектора составляет 41,5 млн долларов США, а остальная часть (17,2 млн долларов США) предоставлена



государственным сектором. Таможенный досмотр доступен на станции.

Априн расположен примерно в 21 км к юго-западу от Тегерана на пересечении линии восток-запад от Мешхеда до границы с Турцией в Рази и линии север-юг от Бендер-Аббаса до Тегерана. Таким образом, он занимает стратегическое положение для обработки грузов из южных портов, 60-70 процентов которых прибывают из Тегерана или предназначены для него, а также для обработки грузов в крупные промышленные центры, такие как Тебриз (автомобили, одежда и продукты питания) и Исфахан (сталь).

Априн расположен в промышленной зоне и будет обслуживать множество заводов в радиусе 60 км.

Земельный участок площадью 700 га доступен для застройки в Априн, все под названием Министерства транспорта и городского развития. В 2016 году был объявлен тендер на начальную разработку «сухого порта» на площади 35 га. Объект будет разрабатываться и эксплуатироваться в рамках контракта BOT между RAI и швейцарской компанией с ориентировочной стоимостью 42 миллиона евро (44,4 миллиона долларов США). Строительство займет 2,5 года. Срок действия контракта BOT составит 25 лет.

Особая экономическая зона Сахлан (Тебриз, провинция Восточный Азербайджан) расположена в 15 км к западу от Тебриза, в 10 км от международного аэропорта Тебриза. Близость к Турции, Армении и Азербайджану. 14 км эксклюзивной железной дороги, которая соединяет склады напрямую с железной дорогой. Пропускная способность 3 млн. Тонн грузов в год, складские помещения 345000 м<sup>2</sup>, контейнерный терминал на 25000 ДФЭ.



## Парк грузовых машин

В таблице 9 представлены данные о парке грузовых машин в странах исследуемых коридоров<sup>1</sup>.

Таблица 9. Парк грузовых машин

Категория грузовых машин	Итого	Год выпуска		
		2015-2017	2010-2014	До 2010 г.
<b>ТАДЖИКИСТАН</b>				
Общее кол-во	39 261	7 842	15 011	16408
Включая EURO 5	319	184	135	no data

<sup>1</sup> Iran, Kyrgyzstan and Afghanistan did not provide information

Включая EURO 4	2 261	941	1320	no data
<b>ТУРЦИЯ</b>				
<b>Общее кол-во</b>	<b>76 678</b>	20 558	56 120	NA
Включая EURO 5	33 610	16 312	17 298	NA
Включая EURO 4	5 113	2 687	2 426	NA
<b>КЫРГЫЗСТАН</b>				
<b>Общее кол-во</b>	<b>Total</b>	<b>2013-2017</b>	<b>2007-2013</b>	<b>до 2007 г.</b>
Кол-во грузовиков	5 000	30%	40%	30%

Максимально допустимые нагрузки на ось, применяемые на территориях договаривающихся сторон в соответствии с их внутренним законодательством, представлены в Приложении V.

Несмотря на то, что данные предоставили не все страны, имеются следующие выводы, полученные в том числе из интервью, проеденных в ходе обследования:

- Сравнительно хороший парк грузовых машин имеется только у Турции: значительная численность, достаточно новый, порядка 45% EURO-4 и EURO-5;
- 30-40% грузовых машин Кыргызстана и Таджикистана довольно старые;
- В Иране обновление парка грузовиков сталкивается с проблемами, так как страна находится под экономическими санкциями. С целью обеспечения сохранности грузовиков все машины снабжены GPS (оборудование GPS обеспечивается более чем десятью компаниями, обладающими специальными правами, делегированными государством).

## Основные выводы

- На маршруте коридора КТАI имеются труднопроходимые участки дорог:
  - В Кыргызстане – высокогорный перевал;
  - В Таджикистане – 30 км дороги на отрезке Джиргеталь – Душанбе;
  - В Афганистане – после Герата асфальтированная дорога заканчивается примерно через 80 км, и, в ходе опроса водителей, выяснилось, что асфальтированная дорога на протяжении 200 км в сторону Ширхан-Бандара отсутствует;
- Во всех странах, за исключением Турции, недостаточно развиты места отдыха водителей, в некоторых случаях их недостаточно (особенно хостелов), их размещение спонтанное, качество оставляет желать лучшего. Так же места питания представляют из себя в основном забегаловки (eaterу);
- Практически во всех странах (за исключением Ирана и Турции) недостаточно TIR стоянок. На сайте МСАТ размещена информация обо всех имеющихся TIR стоянках<sup>1</sup> (с опцией on-line поиска по стране, месту дислокации стоянки и имеющихся на ней сервисах), однако там размещена информация только по Турции и Ирану, остальные страны коридоров такую информацию IRU не предоставили;
- В Афганистане отсутствуют дорожные знаки и сигналы;

<sup>1</sup> <https://www.iru.org/apps/transpark-app>

- Парк грузовых машин практически во всех странах (за исключением Турции) требует обновления, при этом используемые грузовые машины могут использоваться для перевозок в страны коридоров. В Иране из-за санкций имеются сложности с обновлением парка грузовиков, однако, действующий парк может обслуживать потребности в международных перевозках.

## ГЛАВА 7. ПУНКТЫ ПРОПУСКА И ПОРТЫ

### Пункты пропуска Кыргызстана

**Пункт пропуска «Карамык» (KGZ).** В ходе полевого исследования посещен пункт пропуска «Карамык», однако пересечь его не удалось, так как по заявлению пограничной службы пункта он не имеет статус международного пункта, а только двухстороннего, следовательно, пересекать его могут только граждане Таджикистана и Кыргызстана.

Надо отметить, что несмотря на неоднократные договорённости кыргызская сторона долгое время не присваивала пункту пропуска «Карамык» статус «международного». Основной причиной этого является протекционные меры по защите рынка услуг международных автотранспортных перевозок грузов. Маршрут через данный пункт пропуска значительно короче, чем через другие на кыргызско-таджикской границе. После присвоение международного статуса через этот пункт пропуска смогут осуществлять перевозку китайских товаров не только кыргызские, но и таджикские перевозчики.



Checkpoint «Karamyk»



Checkpoint «Karamyk»



Checkpoint «Kyzyl-Bel» (Batken)

### Рисунок 18. Фотографии пропускных пунктов Кыргызстана

В то же время, в соответствии с нормативными документами ЕАЭС<sup>1</sup>, данный пункт уже в 2016 году был включен в перечень международных пунктов пропуска<sup>2</sup> ЕАЭС. Данный факт говорит о том, что требования законодательства ЕАЭС в этой части до не выполняются, но в ближайшее время (по словам сотрудников таможенной службы пункта в 2018 году) вопрос завершения процедур по присвоению пункту пропуска статуса «международный» должен быть урегулирован, пункт пропуска так же будет достроен и оборудован в соответствии с требованиями ЕАЭС.

<sup>1</sup> Кыргызстан, в числе других пяти стран является участником ЕАЭС, что предполагает в числе других аспектов интеграции единую таможенную территорию

<sup>2</sup> [http://eec.eaeunion.org/ru/act/tam\\_sotr/dep\\_tamoj\\_infr/Pages/places.aspx](http://eec.eaeunion.org/ru/act/tam_sotr/dep_tamoj_infr/Pages/places.aspx)

На пункте пропуска Карамык дорога не асфальтирована, строительство терминала не завершено, строительная техника отсутствует, что позволяет сделать выводы о том, что строительство заморожено (Рисунок18). Пункт пропуск работает только в светлое время суток.

В связи с тем, что пересечь границу в запланированном пункте пропуска «Карамык» не получилось, удалось посетить другой пункт пропуска – «Kuzyl-Bel» (Batkent), который недавно построен, сравнительно хорошо оборудован и достаточно активно работает. В то же время маршрут в Душанбе, пролегающий через этот пункт пропуска проходит по высокогорной дороге, поэтому, несмотря на то, что качество дороги хорошее, маршрут не безопасен. В связи с тем, что на пункте пропуска отсутствует терминал, ни какие функции и сервисы не осуществляются.

## Пункты пропуска Таджикистана

**Пункт пропуска «Джиргеталь» (ТJK).** Пропускной пункт Джиргеталь был построен примерно 8 лет назад. В среднем его пересекает в сутки 2-3 грузовика, в связи с этим в развитие и поддержание пункта пропуска средства не вкладываются. Сканирующее оборудование не работает. Дорога перед пунктом пропуска разрушена и небезопасна (Рисунок 19).

Работа пункта организована по принципу «одно окно», то есть все операции осуществляются централизованно.

Среднее время ожидания грузовика 1-2 часа (учитывая, что в сутки проходит 2-3 грузовика это длительное время ожидания).

Пункт пропуска работает круглые сутки, круглый год за исключением официальных праздников.



## Рисунок 19. Фотографии пропускных пунктов Таджикистана

**Пункт пропуска «Нижний Пяндж» (ТJK).** Посетить не удалось, так как пункты пропуска подчиняются таможенным службам Таджикистана, а не Министерству

транспорта. В целом пункт пропуска работает удовлетворительно, скоплений машин нет (информация получена из пороса участников рынка).

Работа пункта организована по принципу «одно окно». Среднее время ожидания грузовика 1-2 часа, но проблемы все же имеются, в основном, связанных с неразвитостью бизнес процессов. Обмен таможенной информацией с афганской стороной осуществляется.

Пункт пропуска работает круглые сутки, круглый год кроме пятницы.

Информация об особенностях оформления транзита в Таджикистане представлена в Главе 7. Таможенные процедуры и документы.

## **Пункты пропуска и порт Ирана**

**Пункт пропуска «Догарун» (IRN)** находится на границе с Афганистаном, сопредельный пункт пропуска «Islam Qala». План терминала пункта пропуска Догарун представлен на Рисунок 21. На терминале имеются необходимые помещения и сервисы для проведения пограничных, таможенных и иных требуемых формальностей, и обеспечения беспрепятственного прохождения грузов, в том числе имеется Truck X-Ray Scanner, места проведения Veterinary Quarantine и Plant Quarantine и другие.

Так же в зале таможенных операций выполняются, так называемые, коммерческие операции по оформлению документов, требуемых в соответствии с иранским законодательством (также информацию о документах, требуемых для перевозки по Ирану, и их стоимости в Главе 8), в том числе:

- CMR<sup>1</sup> (так как Афганистан не присоединился к конвенции CMR, а в Иране она действует, CMR оформляют в Иране);
- страховки (так как Афганистан не является участником «Зеленой карты»).

Кроме этого, для транзитных грузов заполняется маршрутный лист и другие документы. Заполнение всех документов, в том числе связанных с таможенной проверкой автоматизировано, осуществляется в электронном виде.

Несмотря на то, что движения грузового автотранспорта по пути к пункту пропуска Догарун сравнительно не активное, в районе пункта пропуска и на его паркинге ожидает порядка 400-500 грузовиков (Рисунок 20).

В ходе исследования каждая из сторон (Афганистан и Иран) высказала свое мнение, о причинах задержки, при этом выдвигались обвиняя соседней стороны. В основном в ходе интервью высказаны следующие мнения:

- в сторону Афганистана в основном движется груженный транспорт, который разгружается в Герате, а затем возвращается (так как асфальтированной дороги через 80 км после Герата нет). Логистический центр в Герате, работает только до 14:00;
- не совпадают дни и часы работы пунктов пропуска с иранской и афганской стороны;
- существующая пропускная способность инфраструктуры не обеспечивает потребности трафика;

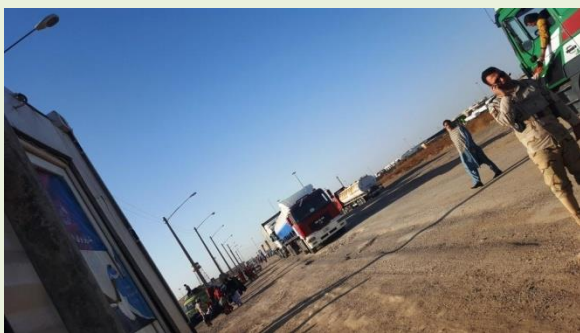
---

<sup>1</sup> *Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road – Convention CMR*

- имеют место проблемы с остановкой работой интернета, соответственно приостанавливает работу пунктов пропуска;
- обмена таможенной информации между пунктами пропуска двух стран не осуществляется, что могло бы значительно сократить время ожидания грузовиков при выполнении таможенных процедур.

Учитывая, что на пунктах пропуска со стороны Ирана скопилось гораздо большее количество грузовиков, чем со стороны Афганистана (см. информацию в разделе пункт пропуска Ислам-Кала, где наблюдалась очередь только порядка 150 грузовиков), то есть грузовики не могут заехать на территорию Афганистана напрашивается логический вывод, о том, что задержки в основном по вине афганской стороны.

Причины скопления такого значительного количества грузовиков на границе должно исследоваться более детально и обсуждаться на совместных встречах Таможенных органов Ирана и Афганистана.



Места для паркинга на пункте пропуска недостаточно, АТС протянулись вдоль дороги

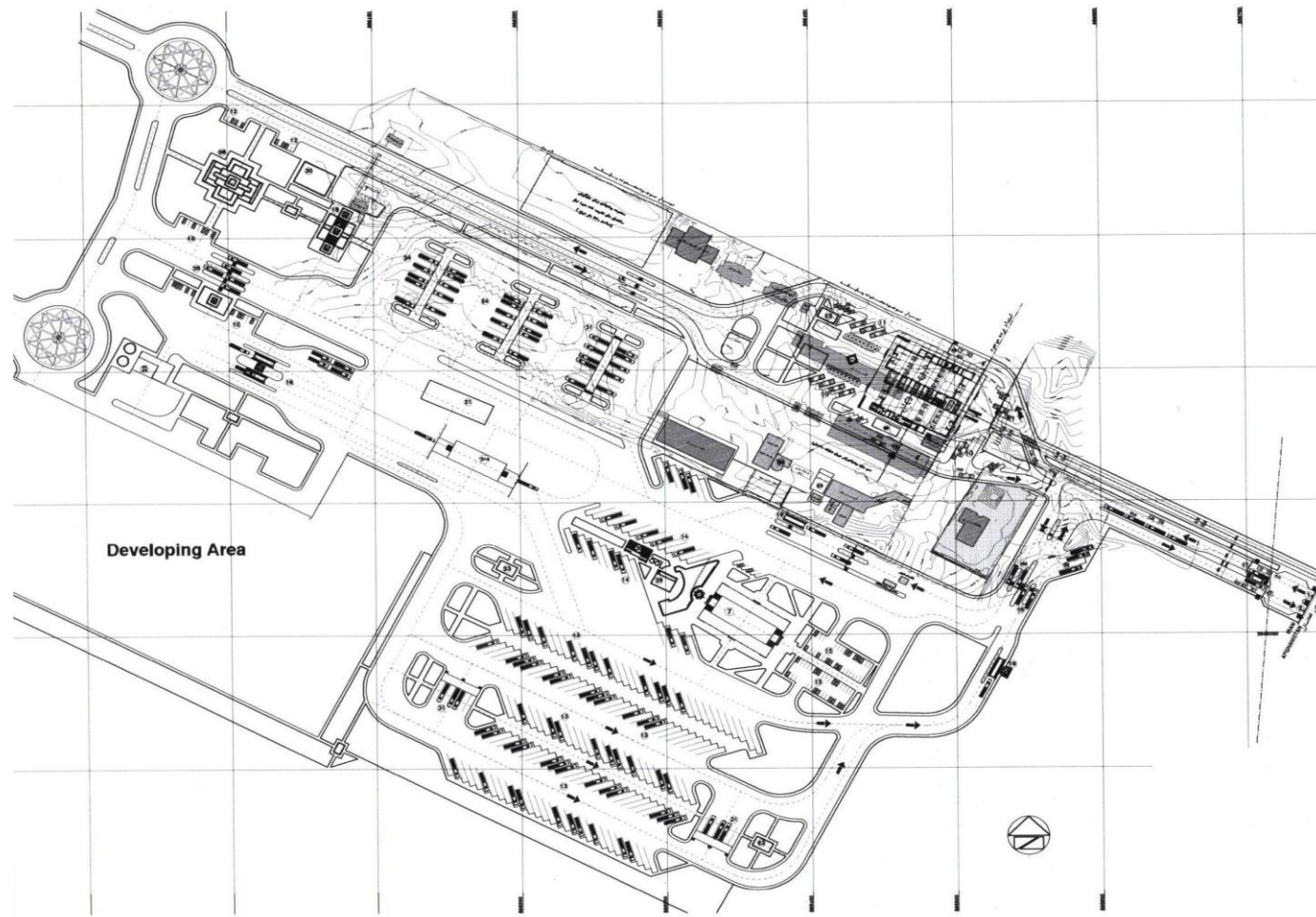


На пропускном пункте

## Рисунок 20. Фотографии пункта пропуска Догарун (IRN)

Из данных полученных в ходе интервью, со стороны Афганистана в день пересекает границу примерно 180 грузовиков, со стороны Ирана – 220. Эти данные в разы больше, чем данные, предоставленные сотрудниками иранского пункта пропуска (Table IRN 3.1 in Annex II.). В основном с территории Афганистана грузовики прибывают порожными, и забирают груз в Иране, в Турции (и других стран). Экспортные грузы доставляются в Афганистан в основном афганскими грузовиками, транзитные грузы, например, из Турции в Афганистан, доставляются иранскими грузовиками.

Несмотря на то, что на пункте пропуска имеется паркинг для грузовиков, места на нем для такого количества грузовиков недостаточно, машины паркуются вдоль дороги. Стоянка на паркинге платная, порядка 12 US\$ за ночь. **Обычно ожидание длится двое суток, но может затянуться до одной недели.** Таким образом если водители простоят в ожидании неделю они заплатят порядка 84 US\$, что увеличит стоимость груза порядка на 4,2 US\$ за тонну. При этом доход от паркинга составляет около 2 тыс. долларов за сутки (при расчёте 150-160 грузовиков на паркинге).



Trucks Parking Capacity :249  
 Cars Parking Capacity :131  
 Buses Parking Capacity :14

Passenger Observance Building :4207 m<sup>2</sup>  
 Commercial Tariff Building Area :1765 m<sup>2</sup>

**- INDEX:**

- 1-Bus,Car,and Truck Entrance
- 2-Bus,Car,and Truck Exit
- 3-Afoot Passenger Entrance & Exit
- 6-Passenger Observance Building
- 7-Commercial Tariff Building
- 8-Disciplinary Tariff Building
- 10-Departure buses Parking
- 11-Arrival buses Parking
- 12-Cars Parking
- 13-Departure Trucks Parking
- 14-Arrival Trucks Parking
- 15-Check Out Gates for Departure Trucks
- 15a-Check In Gates for Arrival Trucks
- 16- Control Gates for Departure & Arrival Buses & c
- 17- Control Gates for Departure & Arrival Buses , Cars,and Truck
- 18- Restaurant
- 19- Bascule
- 20- Mosque
- 21- X-RAY Site
- 21a- New X-RAY Site
- 22- Fire Fighting
- 23- Toilet
- 24- Backup Parkings
- 25- Urgent Parkings
- 26- Control Gates In The Exit Way To IRAN
- 27- Passing Control Gates
- 28- Utility Room for Passenger's building
- 29- Utility Room for Commercial Tariff Building
- 30- Laboratory
- 31- Loading & Pullout Stage
- 32- Temporary Parking For Trucks Drivers with Defective Docun

		** ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN **	
		** MINISTRY OF ROAD & TRANSPORTATION * TRANSPORTATION & TERMINALS ORGANIZATIO	
		PROJECT TITLE: <b>DOGHAROUN BORDER TERMINAL</b>	
		SHEET TITLE: <b>SITE PLAN</b>	
SCALE & UNIT	DATE	Sheet: ARCHITECTURE	pages: <b>2</b>
DRAWN M. SAJJADIAN M. SAJJADIAN	2007/10/2007	unit: METRIC	page: <b>01</b>
CHECK		type:	project no:
APPROVE M. MOGHADAMFAR		scale: <b>to fit</b>	sheet no. <b>A - 01</b>
DEPT Drawing Department			

Рисунок 21. План пограничного терминала Догарун



На паркинге организована электронная очередь, то есть грузовики прибывают для оформления непосредственно на пункт пропуска по очередности их заезда на паркинг.

Обычно, взяв билет в электронную очередь, водители для отдыха едут домой (если местные) или останавливаются в хостеле, который расположен недалеко от пункта пропуска. Это также дополнительные расходы, которые лежатся на стоимость перевозки и в итоге на стоимость груза.

На плане терминала видно (Рисунок 21), что предусмотрена зона для развития, которую планируется использовать для организации дополнительных мест для паркинга грузовиков. Так же на плане видно, что для въезда и выезда грузовиков предусмотрено только по две линии, возможно это снижает пропускную способность пункта пропуска и не обеспечивает ускоренное прохождение транспорта, не нуждающегося в дополнительной проверке, например, обеспеченных книжкой МДП.

В ходе интервью с сотрудниками терминала выяснилось, что взвешивающее оборудование отсутствует, вес и габариты груза определяются «на глазок». В тоже время в интервью с афганской стороной было отмечено, что грузы со стороны Ирана зачастую поступают с перегрузом<sup>1</sup>. Так же указывалось, что груз с иранских машин из-за перегруза перегружают в несколько афганских машин. Возможно, одной из причин этого является разница в весогабаритных нормах (см. Приложение V).

Указанные часы работы пункта с 7:30 до 17:30, пункт не работает только в праздничные дни. В то же время афганская сторона отметила, что праздничных дней довольно много, кроме этого работа пункта с иранской стороны часто останавливается из-за проблем с интернетом.

Несмотря на то, что на терминале предусмотрена возможность оплаты различных сборов и платежей платёжной картой (так же имеются банкоматы), однако из-за санкций, действующих в Иране, visa card не может быть использована. Это является ограничением для осуществления транзитных перевозок по территории Ирана иностранными привозчиками.

Еще одним ограничением является учет бензина в грузовых машинах, осуществляющих международные перевозки по территории Ирана. Это связано с низкой стоимостью бензина для внутреннего пользования в Иране в сравнении с другими странами. Водители заинтересованы заправиться бензином по более низкой цене, поэтому на пункте пропуска рассчитывают количество бензина, которое необходимо для транспортировки по территории Ирана, вся превышающая его часть досчитывается по другой стоимости, кроме того баки автотранспортных средств опечатываются.

Предварительного информирования и декларирования не предусмотрено<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> По мнению национального консультанта Ирана, это необоснованное утверждение, так как все Транспортные средства должны соответствовать *Transport Regulations on Iran Roads*, однако не вполне понятно, как осуществляется проверка весогабаритных норм, если оборудования для этого нет

<sup>2</sup> За исключением требований по системе TIR

**Пункт пропуска «Сероу» (IRN)** (Figure 22). Пункт пропуска Сероу расположен на границе с Турцией, сопредельный турецкий пункт пропуска Эсендери. Offices located in Serow border terminal is 27 thou. square meters и включает зоны для паспортного контроля, залы для пассажиров, офисные помещения пограничной службы и таможни, таможенные склады. Так же в зоне пункта пропуска расположены здания различных служб, в том числе Ветеринарной и Фитосанитарной инспекции (карантина).



**Figure 22. Photos of the checkpoint «Serow»**

В ожидании было около 10 грузовиков. Несмотря на то, что заявлено, что пункт пропуска работает круглосуточно, из интервью с водителями выяснилось, что стараются пройти границу в первой половине дня, так как после обеда не успеют в связи с завершением работы пункта пропуска. Truck X-Ray Scanner на пункте пропуска нет.

В среднем пункт пропуска пересекает 60-70 грузовиков в день в сторону Ирана и столько же обратно. Особенностью данного пункта (и пункта Эсендере) является то, что через них в большей степени доставляются грузы приграничной торговли (имеется двухстороннее соглашение о свободной экономической зоне в этом регионе). Между пунктом пропуска и городом Урумия имеется логистический центр, где машины с грузом из Турции разгружаются. Транзитные грузы в основном движутся через другие пункты пропуска – Гурбулак-Базарган.

Оформление документов на данном пункте пропуска осуществляется по тем же принципам, что и на пункте Догарун. Обмен таможенной информацией с турецкой стороной не осуществляется.

На пункте пропуска Сероу планируется строительство нового терминала и дороги в сторону Тегерана.

**Порт «Чабахар» (IRN)**<sup>1</sup> (Рисунок 23) расположен на юго-востоке Иране, к северу от Оманского моря. Одна из особенностей, которая отличает его от других иранских портов и портов на южном побережье Персидского залива, - это доступ к международным открытым морям.

В настоящее время порт Чабахар состоит из двух портовых комплексов: Шахид Калантари и порта Шахид Бехешти. План развития порта Шахид Бехешти состоит из пяти основных этапов, которые должны быть завершены к 2024 году и позволят увеличить мощность порта до 86 миллионов тонн. Первый этап был завершен в 2017 году, увеличив номинальную мощность порта до более 8,5 млн. тонн в год.

---

<sup>1</sup> <http://chabaharport.pmo.ir>

### План развития порта по фазам:

Описание	сроки, год	фаза
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Приблизительно 1650 м удлинения волнолома, строительство двух контейнерных причалов (640 м) и трех многоцелевых причалов (540 м)</li> <li>▪ выемка 17 млн м3 на глубину (-16м)</li> <li>▪ Рекультивация 195 га наносами</li> </ul>	2017	I
Строительство контейнерного причала (360м)	2018	II
Строительство нефтяного причала	2020	III
Строительство много-целевого причала	2020	IV
Строительство контейнерного причала (360м)	2024	V

Правительство Ирана уделяет большое внимание развитию транспортной сети, соединяющей порт Чабахар с международными маршрутами, которая обеспечивает максимальное использование порта и увеличение грузопотока, поскольку:

- единственный океанический порт Ирана;
- его морская граница составляет более 300 км;
- использование порта обеспечивает минимальные транзитные расстояния до Афганистана, Пакистана и Средней Азии, и маршруты доставки товаров с его использованием являются самыми экономически выгодными для торговли этих стран;
- стоимость обработки грузов в порту дешевле по сравнению с другими портами в регионе.

В настоящее время строится терминал для наливных грузов. Остальные грузы все могут обрабатывать.



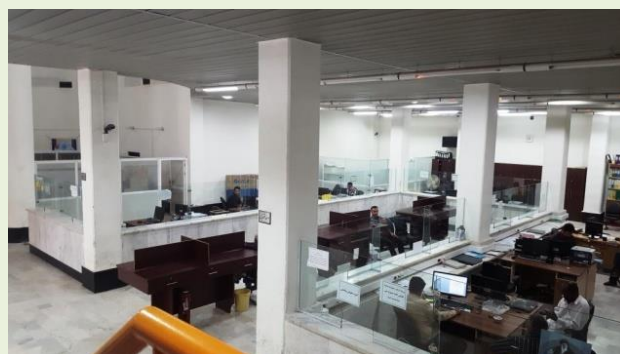
План развития порта Чабахар



Порт Чабахар



Таможенный терминал на Чабахаре



Зал таможенного терминала на Чабахаре

## Рисунок 23. Фотографии порта «Чабахар»

Вблизи порта расположен таможенный терминал. Все функции по взаимодействию порта и таможенных органов автоматизированы.

100% документооборота таможенных органов автоматизированы и оформляются в электронном виде, в том числе таможенная декларация. Применяется единая информационная система таможни, связана с Тегераном.

Обработка партии груза занимает 4-5 часов. Проводится фитосанитарная и ветеринарная инспекция и все другие виды контроля и проверок.

Как было отмечено в ходе интервью с сотрудниками таможенного терминала порта, гарантию уплаты таможенных платежей можно осуществить страхованием<sup>1</sup>. На рынке действует 2-3 страховые компании, которые распространяют так называемые купоны на фиксированную сумму покрытия. В зависимости от величины требуемой гарантии используется различное количество купонов (по аналогии со страховыми бонами, применяемыми в Европе). Приобрести купоны транспортная компания может он-лайн.

## Пункт пропуска Афганистана

**Пункт пропуска «Ислам-Кала» (AFG)** (Рис.Рисунок 24) расположен на границе с Ираном, сопредельный пункт пропуска Догарун. На некотором отдалении от пункта пропуска находится терминал таможенной службы. Таможенное оформление осуществляется с использованием Automated System for Customs Data (ASYCUDA). В офисе таможни располагаются 7 компаний брокеров. Для таможенного оформления требуется предварительное информирование, которое осуществляют экспедиторы.

Таможенная очистка производится в Heart, там же расположен логистический центр, где импортные грузы выгружаются. Логистический центр Heart работает только до 14:00, это является значительным ограничением, так как водители не заинтересованы ночевать на территории Афганистана (гостиница только одна, не безопасно). По этой причине, пропуск грузовиков осуществляется только до обеда. В целом, даже на участке от пункта пропуска до Heart не безопасно. Обеспечение таможенных платежей до Heart или конвой не требуется, так же Афганистан не применяет CMR, то есть по сути дела сохранность груза и уплата таможенных платежей никак не гарантирована. Также в связи с тем, что не применяется МДП, гарантия уплаты таможенных платежей не обеспечивается.

На пропускном пункте имеется очередь грузовиков (порядка 80-100).

---

<sup>1</sup> О таком способе гарантии уплаты таможенных платежей знают только в таможне Chabahar, в других исследуемых иранских пунктах пропуска о данном способе не знали. Вполне возможно, что таможенники путают этот вид страхования со страхованием грузов.



**Рисунок 24. Фотографии КПП «Ислам-Кала»**

### **Основные выводы**

В основном на всех пунктах пропуска КТАИ коридора имеются «bottlenecks»:

- На пункте пропуска Карамык (KYR) не завершены процедуры по присвоению ему статуса «Международный», инфраструктура не развита
- На пункте пропуска Джиргеталь (TJK) не работает сканирующее оборудование, неотработанные бизнес-процедуры, с учетом того, что на маршруте до Душанбе имеются непроходимы участки дороги, его использование для водителей также является ограничением;
- На пунктах пропуска Догарун (IRN) и Ислам-Кала (AFG) скопление машин по ряду причин, таких как: различный график работы пунктов, отсутствие сканирующего оборудования на Ислам-Кала» и короткий срок работы логистического центра в Herat, где осуществляется разгрузка импортируемых грузов
- Пункт пропуска Капикой (TUR) не пропускает грузы, так как ведется строительство терминала (завершение строительства запланировано на 2019 г.).
- Обмена данными между таможенными службами сопредельных стран осуществляется только:
  - между Таджикистаном и Афганистаном на пунктах пропуска «Нижний Пяндж»;
  - между пунктами пропуска Турции и Ирана в рамках системы TIR.

## ГЛАВА 8. ТАМОЖЕННЫЕ ПРОЦЕДУРЫ И ДОКУМЕНТЫ ДЛЯ ОФОРМЛЕНИЯ

Процедуры и документы, требуемые для оформления международной автомобильной перевозки грузов и связанного с этим таможенного оформления, в каждой из рассматриваемых странах КТАИ коридора базируются на требованиях:

- Ратифицированных международных конвенциях и соглашениях в сфере автомобильного транспорта и таможни и других связанных областях, при этом важно не только что страна ратифицировала ту или иную конвенцию, но и то насколько адекватно имплементированы эти требования в национальное законодательство
- Двухсторонних (многосторонних) соглашений в сфере автомобильного транспорта и таможни и других связанных областях;
- Требованиях национального законодательства.

Эти и другие вопросы рассмотрены в настоящей главе, при этом в настоящем разделе не рассматриваются вопросы экспорта-импорта (и транзита) конкретных товаров, экспортных и импортных пошлинах и требуемых для этого специфических документах (определяются по HS конкретного товара), так как эти вопросы выходят за рамки настоящего исследования.

### Международные Конвенции и Соглашения

В рамках ЕЭК ООН, являющейся одной основополагающих организаций по сотрудничеству и безопасности в области транспорта, разработало список из 57 конвенций и соглашений в сфере транспорта (в том числе для автомобильного)<sup>1</sup> рекомендованных для присоединения. Список конвенций подразделен на группы в зависимости от целей регулирования (Regulatory objectives).

12 из этих конвенций наиболее актуальны с точки зрения выполнения договорённости в рамках ТТФА ОЭС в сфере автомобильных перевозок грузов. Кроме конвенций и соглашений ЕЭК ООН, важной с точки зрения гармонизации таможенных процедур является также Пересмотренная Киотская конвенция (Revised Kyoto Convention)<sup>2</sup>, одной из основных целей которой является сокращение количества проверок таможенными органами за счет применения риск-менеджмента.

В Таблице 10 представлены данные о ратификации странами коридора КТАИ международных конвенций и соглашений. Из представленных данных можно видеть, что все из перечисленных конвенций ратифицированы только Турцией. Афганистан на сегодня присоединился только к двум поименованным конвенциям. Кроме того, в ряде стран, ратифицировавших те или иные конвенции, требуется имплементация требований этих конвенций в национальное законодательство. Например, в Таджикистане требуется внесение изменений в национальное законодательство по выполнению требований конвенции AGR, а также конвенций «О дорожном

<sup>1</sup> [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/agree\\_e.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/agree_e.pdf)

<sup>2</sup> World Customs Organization - [www.wcoomd.org](http://www.wcoomd.org)

движении» (1968) и «О дорожных знаках и сигналах» (1968).

**Таблица 10. Международные соглашения и конвенции**

№	Международные соглашения и конвенции	KGZ	TJK	AFG	IRN
<b>Международные соглашения и конвенции ЕЭК ООН</b>					
1	Конвенция о дорожном движении (1968)	✓	✓		✓
2	Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968)	✓	✓		✓
3	Европейское соглашение о главных международных транспортных артериях (AGR, 1975)				
4	Конвенция о договоре международной дорожной перевозке грузов (КДПГ, 1956)	✓	✓		✓
5	Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей (1956)	✓		✓	
6	Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (1975)	✓	✓	✓	✓
7	Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982)	✓	✓		✓
8	Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров (1972)	✓			
9	Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (AETR, 1970)		✓		
10	Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ADR, 1957)		✓		
11	Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов (АТР, 1970)	✓	✓		
<b>Другие международные соглашения и конвенции</b>					
12	Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (Пересмотренная Киотская конвенция или РКС) (1973)				✓
13	Соглашение о введении международного сертификата взвешивания грузовых автомобилей на территориях стран-участниц СНГ.	✓	✓		
14	Harmonization of requirements concerning international road transport and facilitation of its operation ("Greencard")				✓

В целом, странам коридора КТАИ необходимо продолжить работу по присоединению к рекомендованным международным конвенциям и соглашениям, и имплементации их требований в национальное законодательство.

Существующая ситуация по присоединению к рекомендуемым конвенциям не обеспечивают гармонизированной законодательной среды в странах коридора КТАИ для беспрепятственного осуществления автотранспортных перевозок.

На сегодняшний день единственной конвенцией, к которой присоединились все страны коридора, является Конвенция МДП. Применение положений системы МДП поддерживало торговлю и развитие на протяжении более 70 лет, позволяя транспортным средствам и грузовым контейнерам, опечатанным на таможне, в страны транзита с минимальными пограничными проверками. Поэтому необходимы дальнейшие действия для расширения применения этой конвенции.

Как показывают результаты опроса, актуальным на сегодняшний день является присоединение Афганистана к Конвенции КДПГ и Международной конвенции о гармонизации пограничного контроля товаров (1982 г.).

В эпоху технического прогресса основным аспектом упрощения таможенных процедур должна стать их оцифровка. В связи с этим важен опыт внедрения системы e-TIR. В 2016-2017 годах система e-TIR была успешно внедрена между Ираном и Турцией. Этот опыт может быть использован другими странами коридора КТАИ.

Кроме того, следует предпринять усилия для внедрения e-CMR в рассматриваемых странах. На сегодняшний день только Турция и Иран присоединились к Дополнительному протоколу к CMR 2008 (e-CMR).

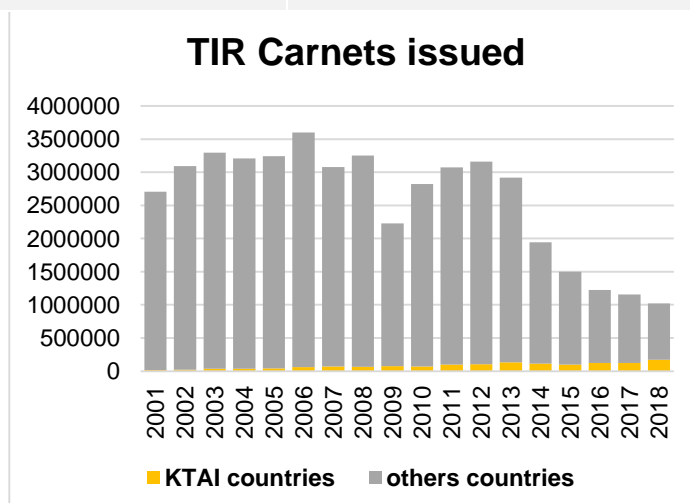
Также странам (кроме Таджикистана) необходимо рассмотреть возможность ускорения процесса присоединения к конвенциям ДОПОГ (ADR) и СПС (ATP).

## Конвенция МДП (TIR)

### Краткая информация

Цели:	Основные положения:	Выгоды:
<ul style="list-style-type: none"> <li>содействие международной перевозке грузов автотранспортом / контейнерами через границы посредством тщательно разработанных процедур пересечения границ и международной гарантийной цепи, в сотрудничестве с автодорожными операторами МСАТ. облегчение международной перевозки грузов через транспортные средства / контейнеры;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Безопасные, получившие разрешение транспортные средства или контейнеры в соответствии со стандартами;</li> <li>Международная система гарантий уплаты таможенных пошлин и налогов;</li> <li>Взаимное признание таможенного контроля;</li> <li>Книжка МДП: таможенный и гарантийный документ;</li> <li>Контролируемый доступ операторов.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Отсутствие досмотра товаров на промежуточных границах;</li> <li>Отсутствие требований по обеспечению уплаты налогов и пошлин в промежуточных странах;</li> <li>Снижение пограничных задержек, снижение транспортных расходов;</li> <li>Снижение затрат на импорт / экспорт;</li> <li>Повышение конкурентоспособности и увеличение объемов перевозок .</li> </ul>

МДП (TIR) – международная таможенная транзитная система, основанная на конвенции ООН, действующая на всемирном уровне в рамках государственно-частного партнерства, предоставляет возможность для формирования гармонизированных



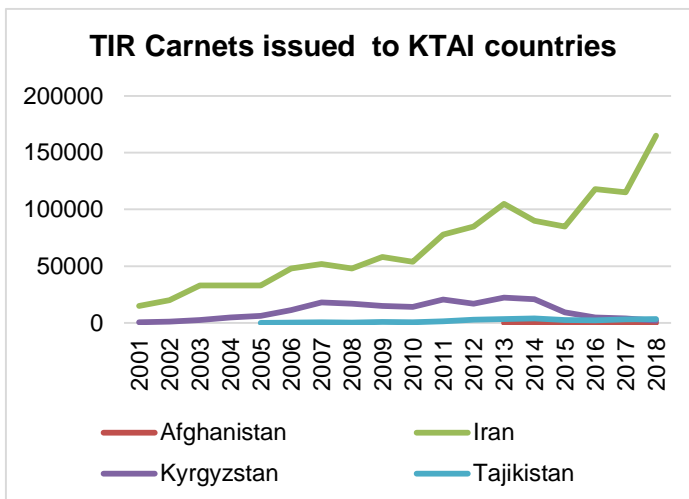


законодательных условий для перевозки транзитных грузов во всех странах коридоров.

### **Статистика**

Все страны коридора КТАИ присоединились Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (конвенции МДП).

В целом с 2001 года было выдано 46,5 млн. книжек МДП, где доля стран коридора КТАИ составила всего 3,1 (около 1,5 млн.). На представленной диаграмме видно, что 10 лет назад доля книжек МДП, выпущенных в странах коридора КТАИ (Афганистан, Иран, Кыргызстан, Таджикистан), составляла всего 2%, тогда как в 2018 году она уже достигла 16,7% от общего количества книжек МДП выпущенных во всех странах<sup>1</sup>.



Гораздо большее число приходится на выдачу книжек МДП для Ирана (в 2018 году это составляет 16,2% в 2018 году (из общего числа) и 95% (из стран коридора КТАИ). Для остальных стран коридора КТАИ, выпускается относительно небольшое количество книжек МДП.

В Иране, напротив, отмечалась тенденция к увеличению книжек МДП (в 2018 году количество книжек было в 3 раза больше, чем в 2010 году). Также значительно увеличилось количество выданных книжек МДП в Таджикистане (в 2018 году количество книжек было в 4,9 раза больше, чем в 2010 году).

### **Проблемы и особенности**

**Афганистан.** Начиная с 2013 года Afghanistan Chamber of Commerce and Industry (ACCI)<sup>2</sup> было выдано транспортным операторам только 24 книжки МДП. Необходимо провести дополнительное исследование, почему в Афганистане прекратилось (или почти прекратилось) использования TIR Carnet.

В тоже время Афганистан является пунктом назначения многих операций по TIR Carnets для стран партнеров. По данным IRU, около 1000 операций TIR Carnets были завершены в Афганистане, при этом количество может быть больше, так как не во всех случаях таможенные органы отправляют сообщения о завершении операций по книжкам МДП.

Кроме того Афганистан может играть важную роль в качестве транзитной страны в системе МДП<sup>3</sup>.

К основным проблемам, сдерживающим развитие системы TIR в Афганистане

<sup>1</sup> <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/tir/figures/TIRCarnets2001-2017.pdf>

<sup>2</sup> <http://www.acci.org.af>

<sup>3</sup> <https://www.iru.org/resources/newsroom/afghanistan-connects-central-asia-west-asia-and-europe>

можно отнести следующие:

- Таможенными органами Афганистана до сих пор не реализованы инструменты IT TIR. Информация SafeTIR<sup>1</sup> передается таможенными органами вручную через таможенный портал TIR (что означает ручной ввод данных). Предварительная информация (TIR-EPD<sup>2</sup>) направляется на централизованную электронную почту таможи, а затем перенаправляется на соответствующую границу. Инструменты IT TIR, включая TIR-EPD и RTS, должны быть реализованы в полном объеме в ASYCUDA (обсуждения ведутся)<sup>3</sup>;
- Имеет место коррупция – так как дачей взятки можно «решить» все проблемы, перевозчики не заинтересованы в применении международных стандартов перевозки, таких как TIR;
- Операторы TIR не могут конкурировать с обычными перевозчиками, которые не следуют национальным и международным правилам;
- Операторы транспорта получают выгоду от перевалки, поскольку из одного афганского грузовика, грузы перегружаются в 2-3 иностранных. Перевалка груза требуется также из-за того, что иностранным грузовикам следовать по территории Афганистана не безопасно, водители вынуждены уплачивать услуги военизированной охраны, стоимость которых для иностранных водителей выше, чем для афганских. Кроме того, каждая провинция Афганистана взимает налог за использование земель, величина которого для иностранных водителей также выше, чем для местных.

Имеют место и другие проблемы, негативно влияющие на формирование TIR системы, такие как:

- имеют место трудности при получении виз для афганских водителей;
- двусторонние соглашения о транспортировке и транзите заключены только с Пакистаном и Таджикистаном (см. раздел ниже), что вызывает трудности для афганских и иностранных компаний в получении разрешений на перевозку (дозволов);
- Афганистан не является участником конвенции CMR и ряда других конвенций и соглашений, рекомендованных ООН, что не обеспечивает германизацию национального законодательства и внедрением механизмов по облегчению международной перевозки грузов;
- Афганские водители недостаточно хорошо информированы о выгодах использования системы МДП.

**Кыргызстан.** Начиная с 2015 года, в связи со вступлением ЕАЭС, выпуск

---

<sup>1</sup> *Real-Time SafeTIR (RTS)* – соединяет в режиме реального времени таможенную и IRU, позволяет таможенным органам проверять детали гарантии МДП, а также передавать сообщения о статусе TIR (выход, завершение). Таможня одной страны также может видеть сообщения МДП, созданные предыдущими странами.

<sup>2</sup> *TIR-EPD* - это безопасная интеграция небольшого программного модуля в соответствующую таможенную информационную систему, для автоматического обмена электронной информацией по процедурам между МСАТ и таможенным органом

<sup>3</sup> Информация предоставлена IRU

книжек МДП в Кыргызстане резко снизился по ряду следующих причин:

- экспорт Кыргызстана в значительной степени ориентирован на страны ЕАЭС, где, в связи с созданием единой таможенной территорией, уплата таможенных пошлин за книжки МДП не требуется;
- потребовалось перестроить свою таможенную ИТ-систему, что привело к временной потере ИТ -инструментов TIR (Real-Time SafeTIR и TIR-EPD). В настоящее время Real-Time SafeTIR восстановлена, в процессе восстановления находится TIR-EPD.

**Таджикистан.** Инструменты ИТ МДП пока не реализованы, но таможен органы Таджикистана планирует начать работу по ее внедрению, уже было подписано ряд соглашений с IRU. Основным препятствием для внедрения ИТ TIR является действующий статус таможенной система. В настоящее время при поддержке GIZ<sup>1</sup> по диагностике таможенной системы Таджикистана и ее модернизации.

В 2017 году между таможенными органами Афганистана и Таджикистана было проведено две совещания было определено два наиболее важных направления для развития транзита:

- оцифровка транзитных процедур и внедрение и инструментов ИТ TIR;
- формирование TIR Green Lanes (зеленые полосы TIR).

Вопрос внедрения ИТ TIR в Таджикистане требует дальнейшего исследования.

**Иран и Турция.** Из всех рассматриваемых стран, только в Иране и Турции все необходимые инструменты ИТ TIR имеются и готовы к цифровому TIR; Пилотный проект электронной гарантии между Турцией и Ираном успешно реализован.

## **Конвенция КДПГ (CMR)**

### **Краткая информация**

<b>Цели:</b>	<b>Основные положения:</b>	<b>Выгоды:</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Облегчение международных автомобильных перевозок посредством использования единого соглашения</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Использование единой формы единых условий контракта и документа (обеспечивает использование CMR накладной и содержащаяся в ней информация)</li><li>▪ Определен предел ответственности оператора в случае полной или частичной потери товаров или задержки</li><li>▪ Рассматривается возможность применения электронной формы накладной</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Обеспечение справедливой конкуренции между перевозчиками</li><li>▪ Снижение международных транспортных расходов, включая расходы на страхование</li></ul>

Три страны коридора КТАI ратифицировали конвенцию CMR, Иран (и Турция) так же ратифицировали Протокол к CMR (1978) and Дополнительный Протокол к CMR, (e-CMR) (2008), что предполагает возможность использования в этих странах электронной накладной (e-CMR). По состоянию на июль 2019 года Таджикистан также ратифицировал Дополнительный протокол к CMR.

### **Некоторые особенности и проблемы**

<sup>1</sup> The Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH (English: German Corporation for International Cooperation GmbH) is a German development agency

В настоящее время к этой конвенции присоединились три страны из округов коридора КТАИ, за исключением Афганистана (Афганистан рассматривает такую возможность). В то же время при пересечении границы таможенные органы Афганистана обращают внимание на документы CMR, выданные в других странах. Поскольку контрольно-пропускные пункты этой страны не полностью оснащены сканирующими и другими средствами, эти документы позволяют им оптимизировать свою работу, сократить количество проверок и время на пересечение границы. В то же время в коридорах есть разногласия по поводу завершения этого документа.

Например, в соответствии с требованиями национального законодательства Ирана накладная CMR выдается для всех перевозок из Афганистана, осуществляемых представителями транспортных компаний, расположенных непосредственно на контрольно-пропускных пунктах. Образцы накладных CMR, заполненных в Иране (предоставленных как в Иране, так и в Пакистане), отметили следующее (Рисунок 25):

- На иранских образцах не заполнена графа 22 («подпись и штамп отправителя»). Так как перевозчик (в ходе выполнения международной перевозки водитель), нанятый отправителем, является его представителем, подписывать документ должен водитель. Отсутствие подписи отправителя (или его представителя) в CMR накладной делает данный документ не правомочным.
- На иранских документах не проставляется печать таможенных органов, в то время как в других странах обязательно проставляется печать или календарный штамп таможенных органов (для сравнения смотреть образец заполненной CMR накладной из Азербайджана). Несмотря на то, что в CMR Convention нет указания на этот счет, в большинстве стран это требование введено в национальное таможенное законодательство<sup>1</sup>.



**Рисунок 25. Фотографии заполненных CMR бланков**

Так как CMR накладная является одним из основных документов международной автоперевозки грузов, вопрос правильности ее заполнения требует дополнительного изучения. Данная проблема могла бы быть решена за счет внедрения электронной накладной путем присоединения всех стран КТАИ коридора к протоколу e-CMR, которым в 2008 году была дополнена CMR Конвенция. Данный

<sup>1</sup> Т.к. транспортные документы, к которым относится CMR, как минимум используются для расчета таможенных пошлин

протокол вступил в силу в 2011 году и в настоящее время к нему присоединились 17 стран, в том числе Иран и Турция. В январе 2017 года состоялась первая международная перевозка между Испанией и Францией с использованием электронной накладной, чем была подтверждена работоспособность системы, простота ее внедрения и эксплуатации. Целесообразно всем странам КТАИ коридора ускорить процесс присоединения к протоколу e-CMR<sup>1</sup>.

## Пересмотренная Киотская конвенция

### Краткая информация

цели:	Основные положения:	Выгоды:
<ul style="list-style-type: none"> <li>Облегчение международной торговле посредством гармонизации и упрощения таможенных процедур и правил</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Стандартизация и упрощение документации и процедур декларирования товаров</li> <li>Максимальное использование информационных технологий</li> <li>Применение Системы Управления Рисками и осуществление контроля на основе аудита</li> <li>Установление партнерских отношений между таможней и бизнесом (торговой сферой)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Прозрачность и предсказуемость таможенных процедур</li> <li>Сведение к минимуму необходимого таможенного контроля правил для обеспечения выполнения требований и соблюдения правил</li> </ul>

Из стран коридора КТАИ сегодня к Конвенции присоединился только Иран (также Турция, соседняя страна).

Одним из основополагающих принципов этой Конвенции является использование Системы управления рисками. Необходимы дальнейшие меры для присоединения всех стран коридора КТАИ к этой конвенции.

## Двусторонние и многосторонние соглашения

В таблице 11 представлены данные о двухсторонних и многосторонних соглашениях между странами коридора КТАИ.

Кроме перечисленных в таблице соглашений, все страны являются участниками многостороннего соглашения ТТФА ОЭС. Иран, Кыргызстан, Таджикистан, Турция также являются участниками «Основного многостороннего соглашения о международном транспорте для развития коридора Европа-Кавказ-Азия» (TRACESA).

Таблица 11. Двусторонние и многосторонние соглашения<sup>2</sup>

Страны соглашения	Страны соглашения		
	AFG	IRN	KGZ
IRN			Соглашение о международных автомобильных перевозках между

<sup>1</sup> <https://www.iru.org/ru/innovation/e-cmr>

<sup>2</sup> <https://tadb.unescap.org>

Страны соглашения	Страны соглашения		
	AFG	IRN	KGZ
			Правительством Кыргызской Республики и Правительством Исламской Республики Иран 1993 г.
<b>TJK</b>	Соглашение между Правительством Республики Таджикистан и Правительством Исламской Республики Афганистан о перевозках и транзите грузов и пассажиров, 2005 г.		Соглашение между Правительством Кыргызской Республики и Правительством Республики Таджикистан о международных автомобильных перевозках, 2013 г. Многосторонние соглашения: Соглашение о введении международного весового сертификата транспортных средств в государствах-участниках СНГ 2004 г., Соглашение между правительствами Шанхая организация сотрудничества по созданию благоприятных условий для международных автомобильные перевозки, 2017  Другие многосторонние соглашения

## Разрешение на въезд автотранспорта («дозволы»)

Требования для получения разрешения на проезд через границы определяются на основе соглашений, подписанных между странами коридора КТАИ (см. Таблицу 11). Несмотря на действующее многостороннее соглашение ТТФА, на сегодня только для двух пар стран (Кыргызстан и Таджикистан, Иран и Турция) такие разрешения не требуются (Таблица 12).

В большинстве случаев одно разрешение используется для одного пересечения границы.

Чтобы не получать разрешения каждый раз, транспортные компании приобретают их с запасом, а затем недоиспользуют. Кроме того, как выяснилось в ходе исследования, в ряде стран существуют проблемы, связанные с получением этих разрешений.

**Кыргызстан:** Разрешения на въезд в другие страны выдает Государственное агентство автомобильного и водного транспорта. Количество разрешений на въезд в

**Таблица 12. Разрешения на пересечение границы**

	<b>AFG</b>			
<b>IRN</b>	Yes	<b>IRN</b>		
<b>KGZ</b>	Yes	Yes	<b>KGZ</b>	
<b>TJK</b>	Yes	Yes	NO	<b>TJK</b>
<b>TUR</b>	Yes	NO	Yes	Yes

другую страну, выдаваемых в год той или иной страной, определяется на паритетных условиях в соответствии с имеющимися двухсторонними соглашениями. При этом имеет место следующая ситуация, если в предыдущем году использовано меньше разрешений, чем было запланировано в соответствии с договорённостями, в следующем году, их количество будет уменьшено.

В ходе интервью с водителями сообщалось, что существует следующая проблема: обычно в начале года все разрешения по государственной цене скупает одна-две компании, а затем перепродаёт их по цене в несколько раз больше. Завышенная, спекулятивная цена становится ограничением для осуществления международной перевозки. В результате запланированное количество разрешений остается неиспользованным, что означает, что из года в год количество разрешений снижается. Кроме того, высокая стоимость разрешения у перекупщиков удорожает стоимость перевозки. К сожалению, в законодательстве Кыргызской Республики отсутствуют механизмы по решению данной проблемы.

**Афганистан:** Двухсторонних соглашений с Афганистаном нет, поэтому для получения разрешения на въезд водители получают самостоятельно в посольстве Афганистана. Разрешение выдается на 12 поездок, стоимость составляет 150 \$US, его получение официально занимает 2-3 дня, а по факту один месяц. Так как перевозки осуществляются в основном до Шерхан-Бандара, таджикские водители могут совершить до двух поездок в неделю, таким образом данного разрешения хватает только на 6 недель (чуть больше месяца). Кроме этого, бывают случаи, когда в получении разрешений отказывают.

Таким образом получение разрешений на въезд в Афганистан является значительной проблемой для осуществления международной перевозки.

## **Визы для водителей**

В Таблице 13 представлена информация о необходимости получения виз для водителей (условия и стоимость) стран коридора КТАИ.

Представленные данные показывают, что только в некоторых странах коридора КТАИ предусмотрены механизмы безвизового въезда, в том числе для водителей международных транспортных средств. В большинстве стран визы для водителей все еще требуются, и их получение вызывает определенные трудности. В некоторых случаях паритетные условия выдачи виз между странами не соблюдаются. Афганскую визу получить сложнее всего, кроме того, ее стоимость очень высока.

В соответствии со статьей 12 ТТФА, страны, участвующие в этом соглашении, обязуются предоставить водителям и лицам, участвующим в международных транспортных транзитных операциях, многократные транзитные визы сроком на один год с правом пребывания на территории каждой страны в течение 15 транзитных дней. за каждую поездку и до 5 дней в месте погрузки и выгрузки. Несмотря на это, получение виз для водителей по-прежнему является серьезной проблемой, которая является сдерживающим фактором для развития коридора КТАИ и должна быть решена как можно скорее.

Основываясь на опыте различных региональных ассоциаций, таких как ЕС, САААРС и Организация Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС), Секретариат ОЭС предложил механизм упрощения виз для Схемы наклеек виз ОЭС для

водителей, основанный на следующих основных принципах:

- Секретариат ОЭС (специальный отдел) должен производить и выдавать визовые наклейки ОЭС странам-членам ОЭС в течение полугода, отвечать за консолидацию всей информации по вопросу визовых наклеек ОЭС и отправку информации странам-членам ОЭС.
- Страны-члены ОЭС должны согласовать количество наклеек виз ОЭС для обмена с другими странами-членами ОЭС, и их количество может быть пересмотрено на основе консенсуса между странами-членами ОЭС. Кроме того, страны-члены ОЭС из-за серьезных проблем с безопасностью и т. Д. Могут на некоторое время прекратить выдачу визовых наклеек ОЭС, информируя об этом соответствующую страну ОЭС и Секретариат ОЭС.
- Выдача визовых наклеек ОЭС для водителей осуществляется Министерством иностранных дел каждой из стран ОЭС, которые являются гражданами этой страны.
- Страны-члены ОЭС обмениваются списком транспортных компаний и водителей (с необходимой информацией), которые имеют право на получение визовых наклеек ОЭС. Этот список будет пересматриваться и согласовываться время от времени.

**Таблица 13. Информация о получении виз водителями<sup>1</sup>**

СТРАНА ОБРАЩАЮЩАЯСЯ ЗА ВИЗОЙ	AFG	KGZ	TJK	IRN	TUR
СТРАНА ВЫДАЮЩАЯ ВИЗУ					
<b>АФГАНИСТАН<sup>2</sup></b>					
не требуется					
при входе					
Срок получения, дней		7	7	3	7
стоимость, \$ США		220	50	220	220
время пребывания		30	15	30	30
<b>КИТАЙ</b>					
не требуется					
при входе					
Срок получения, дней			7		
стоимость, \$ США			50		
время пребывания			15		
<b>КЫРГЫЗСТАН</b>					
не требуется			✓		✓
при входе					
Срок получения, дней				20	
стоимость, \$ США				165	

<sup>1</sup> Не все страны предоставили информацию, поля, отмеченные розовым цветом, должны быть заполнены

<sup>2</sup> <http://mfa.gov.af/en/page/consular-affairs/visa-information>



СТРАНА ОБРАЩАЮЩАЯСЯ ЗА ВИЗОЙ	AFG	KGZ	TJK	IRN	TUR
СТРАНА ВЫДАЮЩАЯ ВИЗУ					
время пребывания			60	15	30
<b>ТАДЖИКИСТАН</b>					
не требуется		✓			
при входе					✓
Срок получения, дней				1	
стоимость, \$ США				60	
время пребывания		60		30	45
<b>ИРАН</b>					
не требуется					✓
при входе					
Срок получения, дней			5		
стоимость, \$ США			50		
время пребывания			15		90
<b>ТУРЦИЯ</b>					
не требуется		✓	✓	✓	
при входе					
Срок получения, дней					
стоимость, \$ США					
время пребывания		90	30	90	
<b>ЕС</b>					
не требуется					
при входе					
Срок получения, дней				5	5
стоимость, \$ США				80-100	80-100
время пребывания				10-90	10-90

*\*\*Никакой правовой базы для перевозок со странами ЕС не существует, следовательно, никаких перевозок \* Двустороннее соглашение об автомобильных перевозках с Турцией еще не действует.*

В последние годы в рамках ОЭС неоднократно проводились обсуждения, в том числе на консульском совещании старших должностных лиц ОЭС, по внедрению «Схема внедрения стикеров ОЭС по освобождению водителей от визы», однако этот механизм пока не внедрен, требуются дальнейшие усилия стран ОЭС по его внедрению или поиску других решений упрощения получения виз для водителей.

## **Дополнительные требования, документы и расходы**

Как выяснилось в ходе исследования, в некоторых странах применяются следующие дополнительные требования.

**Кыргызстан.** Как отмечалось ранее на территории



**Сертификат  
взвешивания**

Кыргызстана (и Таджикистана) действуют ряд соглашений (в т.ч. «Соглашение о внедрении Международного весового сертификата транспортного средства в государствах-участниках СНГ», 2004) по обеспечению контроля за весогабаритными нормами международных автотранспортных средств. Именно поэтому на дорогах расположены пункты взвешивания. Всего в ходе исследования было выявлено 2 таких пункта (см. протоколы исследования дорог в Кыргызстане). На пункте взвешивания (см. рис. 8), грузовик заезжает на эстакаду, где установлены электронные весы, взвешивается и водителю выдается Сертификат взвешивания, который оформлен на кыргызском и русском языках (английский язык не предусмотрен). Если водитель уже имеет такой сертификат, то контролирующие органы могут ограничиться только его проверкой. Процедура производится бесплатно, в случае соблюдения норм загрузки и габаритов проблем не возникает. Единственная проблема в том, что несмотря на имеющиеся договоренности в рамках многостороннего соглашения, таджикский сертификат не признают, автотранспорт перепроверяют и издадут киргизский сертификат.

В случае выявления нарушений киргизских стандартов, грузовик может быть задержан, могут быть предъявлены штрафы (или потребовать неофициальных платежей).

Так же в ходе интервью с водителями, выяснилось, что на территории Кыргызстана имеют место поборы сотрудникам транспортной полиции, таможенным службам и т.д.).

**Таджикистан.** В Таджикистане имеется аналогичная процедура проверки весогабаритных стандартов. Как и в Кыргызстане, невзирая на имеющийся киргизский сертификат, киргизские машины перепроверяют, сертификат переиздают. В таджикском сертификате информация на таджикском и русском языках.

Кроме этого, для всех транзитных перевозок в Таджикистане водители должны оплатить за маршрутный лист (около 43\$US). В эти услуги должно входить назначение маршрута следования, проверка технического состояния автотранспорта и здоровья водителя. По факту это только выписка бумажного документа, так как пункты пропуска не оснащены оборудованием для проверки технического состояния грузовиков, так же не имеется возможности проверить здоровье водителей. Применяя данное требование, таможенные службы Таджикистана ссылаются на нормативный документ ПП РТ №212 от 02.05.2007 г. «О транзитном проезде международных автотранспортных средств по территории Республики Таджикистана и создании приграничных терминалов»<sup>1</sup>. Однако, в данном нормативном документе содержится информация о транзитных маршрутах, а указаний о необходимости выписки маршрутного листа (и сопутствующих «услуг») – нет. Кроме того, в соответствии с таможенным законодательством Таджикистана применяется транзитная декларация, в которой содержится информация о маршруте следования. Таким образом данный документ и «услуга» является излишним требованием.

Так же в ходе интервью с водителями, выяснилось, что на территории Таджикистана имеют место частые поборы. Размер неофициальных платежей (сотрудникам

---

<sup>1</sup> [http://www.customs.tj/index.php?option=com\\_content&view=category&layout=blog&id=46&Itemid=41&lang=ru](http://www.customs.tj/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=46&Itemid=41&lang=ru)

транспортной полиции, таможенными службами и т.д.) может составлять 200-600 \$US.

**Афганистан.** По информации полученной в ходе интервью водителей в Афганистане также как в Таджикистане оформляется маршрутный лист. Стоимость получения этого документа приблизительно 150 \$US.

Кроме этого каждая провинция Афганистана взимает налог за использование земель. Величина налога в каждой области разная (примерно 200\$US). Для членов таджикской ассоциации автоперевозчиков на данный вид платежей предоставляется скидка в размере 50% (то есть применяются частные бизнес договорённости).

В связи с тем, что иностранным водителям следовать по территории Афганистана не безопасно, а также в соответствии с условиями двухсторонних соглашений Афганистана с некоторыми странами коридоров, иностранные грузовики на территории Афганистана перегружаются в афганские грузовики (или разгружаются). Стоимость этих услуг может составляет до 400 \$US (например, в Герате), что по мнению транспортных компаний является значительными расходами.

**Иран.** Как отмечалось ранее (см. раздел Пункты пропуска и порт Ирана ), при перевозке грузов из стран, которые не присоединились к конвенции CMR (Афганистан, Пакистан) при въезде на территорию Ирана выписывается CMR накладная. Так же осуществляется страхование (об этом указывалось ранее). Оформляют эти документы представители транспортных компаний, которые располагаются в коммерческом зале таможенных органов пунктов пропуска (так же порта). Стоимость всех этих услуг составляет 150-160 \$US.



**Иранский маршрутный лист**

Также в соответствии с требованиями законодательства для транзитных перевозок также должен быть выдан лист маршрута. (См фото). Эта функция выполняется бесплатно органами управления дорожного и городского министерства, расположенными на пограничных контрольно-пропускных пунктах. Оформление маршрутных листов выполняется на специальных бланках, имеющих секретную защиту. Этот документ может быть розового или синего цвета, синий используется, если отгрузка доставлена из портов.

## **Основные выводы**

На основании вышесказанного можно сделать следующие выводы:

- Единственной конвенцией, к которой присоединились все страны коридора КТАИ, является Конвенция МДП. Подводя итог, можно сказать, что за последние 10 лет наблюдается активное использование книжек МДП в странах, входящих в КТАИ. 10 лет назад доля книжек МДП, выпущенных в странах КТАИ, составляла только 2%, тогда как в 2018 году она уже достигла 16,7% от общего количества книжек МДП, выпущенных во всех странах. В Иране и Таджикистане количество выданных книжек МДП увеличилось соответственно в 3 и 4,9 раза. Снижение выдачи книжек МДП произошло только в Кыргызской Республике из-за вступления в таможенные союзы ЕАЭС, где использование книжек МДП заменено другими инструментами.

- Учитывая мировую тенденцию оцифровки в таможне, на транспорте и в торговле, коридоры должны продолжать внедрять системы e-TIR и e-CMR. Целесообразно провести специальное исследование в странах коридора КТАИ, чтобы изучить возможности расширения внедрения системы МДП и внедрения системы e-МДП;
- Нынешняя ситуация с ратификацией международных конвенций и соглашений странами, проходящими по коридорам, не обеспечивает гармонизированную законодательную среду для беспрепятственной транспортировки. Страны коридора КТАИ должны продолжить работу по присоединению к международным конвенциям и соглашениям, рекомендованным ЕЭК ООН, а также к другим конвенциям об упрощении таможенных процедур. Водители из стран, которые не присоединяются к таким конвенциям, как CMR, ADR, ATR, должны составить необходимые документы по пути.
- Несмотря на существующие двусторонние и многосторонние соглашения между странами коридора КТАИ и ТТФА, в большинстве стран для перевозки грузов автомобильным транспортом через другую страну требуются разрешения и визы для водителей. Часто процедуры получения этих документов сложны и дороги.
- В Таджикистане, Афганистане и Иране при осуществлении международных перевозок требуется маршрутный лист, в то время как стоимость обработки этого документа в Таджикистане, Афганистане достаточно высока (бесплатно в Иране).

## ГЛАВА 9. СТРАХОВАНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ПЕРЕД ТРЕТЬИМИ ЛИЦАМИ

### Поученные данные

В соответствии со Статьей 22 (и приложением V) ОЭС ТТФА страны-участницы соглашения обязались предпринять необходимые шаги для подписания Соглашение «Гармонизация требований к международным автомобильным перевозкам и облегчение их работы» по международной системе Страхования гражданской ответственности автотранспортных средств (ОСАГО) с применением «Зеленой карты». До тех пор, пока все страны не присоединятся к системе «Зеленой карты», страны ОЭС ТТФА, в которых не действует система «Зеленой карты», согласились применять временную схему («Белая Карта ОЭС»).

В 2013 году было выполнено исследование компонента ТТФА «страхование», в котором подробно проанализирована возможность внедрения «Белой Карты ОЭС», предложена схема работы этой системы, подготовлены проекты документов, необходимых для принятия странами в целях функционирования «Белая Карта ОЭС».

В рамках настоящего исследования ставилась цель провести мониторинг существующей ситуации в странах КТАИ коридора по вопросу страхования ОСАГО. Для общего понимания ситуации были собраны данные о дорожных происшествиях в странах коридора КТАИ за последние 5 лет (Таблица 14).

**Таблица 14. Информация о дорожно-транспортных происшествиях<sup>1</sup>**

СТРАНА / ИНДИКАТОР	2012	2013	2014	2015	2016
<b>КЫРГЫЗСТАН</b>					
количество ДТП	5 803	7 492	7 119	7 066	5 868
количество людей, пострадавших в авариях					8 892
количество погибших в авариях					938
<b>ТАДЖИКИСТАН</b>					
количество ДТП	1 381	1 466	1 514	1 475	1 326
количество людей, пострадавших в авариях	797	955	1 748	657	719
количество погибших в авариях	442	527	446	449	427
<b>ИРАН</b>					
количество ДТП	116 403	112 114	102 275	101 161	101 792
количество людей, пострадавших в авариях	318 802	315 719	304 485	313 017	333 066
количество погибших в авариях	19 089	17 994	16 872	16 584	15 932
<b>ТУРЦИЯ</b>					

<sup>1</sup> Данные предоставлены национальными консультантами из источников: KGZ - [www.stat.kg](http://www.stat.kg), TJK - Ministry of Health RT, IRN - [www.ramto.ir](http://www.ramto.ir), PAK - Provincial Police Department and Islamabad Police, TUR - [www.tuik.gov.tr/PdfGetir.do?id=24606](http://www.tuik.gov.tr/PdfGetir.do?id=24606)

количество ДТП	1 296 634	1 207 354	1 199 010	1 313 359	1 182 491
количество людей, пострадавших в авариях	268 079	274 829	285 059	304 421	303 812
количество погибших в авариях	3 750	3 685	3 524	3 831	3 493

Из представленной статистики по дорожным происшествиям можно видеть, что:

- В целом количество дорожных происшествий за последние 5 лет в исследуемых странах осталось на прежнем уровне
- Данные предоставленные некоторыми странами вызывают сомнение, так, учитывая численность населения и количество грузового автотранспорта (например, в Иране и), маловероятно, что количество дорожных происшествий в несколько раз меньше, чем в Турции. Вполне вероятно, что статистика ДТП в этих странах ведется по иным принципам, чем в Турции.
- Примерно та же ситуация с расхождением в статистке ДТП между Таджикистаном и Кыргызстаном, при сравнимом количестве грузового транспорта, количество ДТП в Таджикистане в разы меньше.

Кроме этого национальный консультант Турции предоставил некоторые интересные статистические данные, которые могут быть использованы для аргументации принятия решения странами о внедрении системы «Белая карта» (Таблица 15).

**Таблица 15. Информация о размере страховой премии и выплат по системе «Зеленая карта» в Турции<sup>1</sup>**

Название индикатора	2013	2014	2015	2016
Размер страховых премий по ОСАГО (по стране), тыс. \$ США	2 321 226	2 141 900	2 344 468	3 504 637
В том числе в системе «Зеленая карта», тыс. \$US	30 260	28 408	27 440	27 582
% от объема страховых премий ОСАГО (по стране)	1,30%	1,33%	1,17%	0,79%
Изменение к предыдущему году,%		-6,12%	-3,41%	0,52%
Сумма выплат по страховым случаям в системе «Зеленая карта», тыс. \$ US	23 117	18 509	17 614	17 610
% от объема страховых премий ОСАГО (по стране)	1,00%	0,86%	0,75%	0,50%
Изменение к предыдущему году,%		-19,93%	-4,84%	-0,02%

Проанализировать эту информации более подробно могут только специалисты страхового дела. В то же время эти данные демонстрируют, что размер депозита, примерно в 12 тысяч долларов, который должна внести каждая из страховых компаний, участвующей в системе «Зеленая карта» (необходимо уточнить размер, вызывает сомнение), вполне оправдан. Однако для стран, где международные грузовые автомобильные перевозки не столь значительны в сравнении, например, с Турцией (например, Таджикистан, Кыргызстан, Афганистан), такой размер депозита слишком велик.

Кроме этого в рамках настоящего исследования был разработан небольшой вопросник, который заполняли национальные консультанты. Так же в ходе

<sup>1</sup> <https://www.tsb.org.tr/en.aspx?pageID=914#>

посещения стран проводилось интервью с основными участниками международных перевозок и страховыми компаниями. Данные полученные в ходе исследования о существующей ситуации по вопросу ОСАГО представлены в Таблица 16.

Таблица 16. □ Общая информация об ОСАГО

Страна	Участие в системе «Зеленая карта»	Законодательные акты об обязательном страховании MVTPPL	Имеется страхование ОСАГО для иностранных автомашин на границе?	Основные проблемы во внедрении «Белой карты»	Примечания и другая информация
AFG	Нет	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Статья 484 Закона о дорожном движении (1981)</li> <li>▪ Статья 664 положений ОСАГО (1998)</li> </ul>	NO	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Непонимание механизма</li> <li>▪ Отсутствие механизма оплаты страховой выплаты нерезидентами</li> </ul>	Компании, обладающие потенциалом для участия в проекте: Афганская национальная страховая компания ( <a href="http://anic.gov.af">http://anic.gov.af</a> )
IRN	да	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Акт об обязательном ОСАГО 1968 и исправленный в 2009</li> </ul>	YES	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Готов к внедрению «Белая карта»</li> <li>▪ Санкции, усложняющие возможность взаиморасчетов по страховым платежам в иностранной валюте</li> </ul>	Центральное страхование Исламской Республики Иран (Bimeh Markazi Iran) ( <a href="http://iraninsurance.ir">http://iraninsurance.ir</a> )
KGZ	Нет	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Закон об обязательном ОСАГО еще не принят, ожидается принятие в 2019</li> </ul>	NO	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ До принятия закона об обязательном страховании MVTPPL страховые компании не заинтересованы в данном продукте</li> <li>▪ Слишком большой размер депозита</li> <li>▪ Недостаточно большой рынок международных перевозок для содержания страховых офисов на границе, требуются исследования рынка</li> <li>▪ Большие риски из-за плохого технического состояния автотранспортных средств (в т.ч. иностранных)</li> </ul>	
TJK	нет	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Гражданский Кодекс Республики Таджикистан , Постановление No. 264 of 10 June 1996,</li> <li>▪ Закон РТ "О страховой</li> </ul>	NO	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Одним из ограничений является большой объем депозита - в проекте постановления Правительства предусмотрено около 100 тыс. \$ США</li> <li>▪ Требуется гармонизация</li> </ul>	Компании, имеющие возможность быть вовлеченными в проект: Страховая организация «Muin» ( <a href="http://www.muin.tj">www.muin.tj</a> )



Страна	Участие в системе «Зеленая карта»	Законодательные акты об обязательном страховании MVTPL	Имеется ли страхование ОСАГО для иностранных автомобилей на границе?	Основные проблемы во внедрении «Белой карты»	Примечания и другая информация
		<p>детальности " of 23.07. 2016 No. 1349,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Закон РТ "О обязательных видах страхования "</li> </ul>		законодательства стран коридора	
TUR	Да	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Европейская конвенция об обязательном страховании гражданской ответственности в отношении автотранспортных средств Страсбург, 1959 г.</li> <li>▪ <input type="checkbox"/> Закон о страховании № 5684,</li> <li>▪ <input type="checkbox"/> Закон о дорожном движении, 1983 г.</li> <li>▪ <input type="checkbox"/> Положение о принципах работы и процедурах Бюро автостраховщиков Турции (<a href="https://www.tsb.org.tr">https://www.tsb.org.tr</a>)</li> </ul>	YES	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ В связи с наличием системы «Зеленой картой» нет необходимости в «Белой карте», но концепция взаимодействия между двумя системами может быть разработана</li> <li>▪ Очень разные менталитеты страхового бизнеса и MTPPL законодательство стран-участниц.</li> </ul>	<p>13 страховых компаний в «Зеленой карте»:</p> <p>Allianz Sigorta - <a href="http://www.allianzsigorta.com.tr">www.allianzsigorta.com.tr</a></p> <p>Anadolu Sigorta - <a href="http://www.anadolusigorta.com.tr">www.anadolusigorta.com.tr</a></p> <p>Ankara Sigorta - <a href="http://www.ankarasigorta.com.tr">www.ankarasigorta.com.tr</a></p> <p>Axa Sigorta - <a href="http://www.axasigorta.com.tr">www.axasigorta.com.tr</a></p> <p>Bereket Sigorta - <a href="http://www.bereketsigorta.com.tr">www.bereketsigorta.com.tr</a></p> <p>Doga Sigorta - <a href="http://www.dogasigorta.com">www.dogasigorta.com</a></p> <p>Ergo Sigorta - <a href="http://www.ergosigorta.com">www.ergosigorta.com</a></p> <p>Eureko Sigorta - <a href="http://www.eurekosigorta.com.tr">www.eurekosigorta.com.tr</a></p> <p>Groupama Sigorta - <a href="http://www.groupama.com.tr">www.groupama.com.tr</a></p> <p>Gunes Sigorta - <a href="http://www.gunessigorta.com.tr">www.gunessigorta.com.tr</a></p> <p>HDI Sigorta - <a href="http://www.hdisigorta.com.tr">www.hdisigorta.com.tr</a></p> <p>Mapfre Sigorta - <a href="http://www.mapfre.com.tr">www.mapfre.com.tr</a></p> <p>Turk Nippon Sigorta - <a href="http://www.turknippon.com">www.turknippon.com</a></p>

## Основные выводы

Сравнивая данные прежнего исследования по вопросам внедрения системы «Белая карта ОЭС» и информацию, полученную в ходе настоящего исследования, можно отметить, что достичь ощутимых подвижек по формированию системы «Белая карта ОЭС» в странах КТАИ коридора за прошедшие пять лет не удалось.

Как указали некоторые из стран в ходе опроса, к числу сдерживающих факторов по формированию системы «Белая карта ОЭС» можно отнести:

- Недостаточное понимание механизма Белой карты;
- Несовершенство национального страхового законодательства:
  - в Кыргызстане закон об обязательном страховании MVTPPL планируется принять только в 2019 году,
  - в Таджикистане имеются законодательные требования об обязательном страховании MVTPPL, но его требования не распространяются для иностранных машин,
  - в Афганистане имеются законодательные требования об обязательном страховании MVTPPL, однако рынок страховых услуг не развит;
- В ряде стран недостойно большой рынок международных перевозок для окупаемости данного продукта, требуются дополнительные исследования рынка, разработка бизнес-планов;
- Большие риски из-за плохого технического состояния автотранспортных средств в их стране, так же иностранных автотранспортных средств, осуществляющих перевозки по территории этих стран;
- Слишком большой размер депозита для участия в системе «ЕСО Белая карта».

Несмотря на выявленные сдерживающие факторы, имеются перспективы внедрения системы Белая карта, для этого как минимум необходимо:

- Более детально проработать модель и механизм системы White Card, где определить роль и последовательность действия каждого участника, не только страховых организаций, но банков, сотрудников пограничных служб и т.д.
- Проанализировать более детально действующее национальное законодательство и определить потребности в его совершенствовании, не только по вопросам касающимся страховой деятельности и законодательных требований по MVTPPL, но также в части:
  - Признания Белой карты в качестве действительного страхового документа пограничными и транспортными органами;
  - Обеспечения возможности осуществлять денежные переводы по оплате страховых выплат между странами;

- Признание того, что будет применим страховым лимит страны аварии;
- Другие вопросы.
- Оказать помощь страховому бизнесу (особенно в странах, где этот бизнес недостаточно развит) в разработке требуемых законодательных документов (или поправок в действующее законодательство);
- Рассмотреть возможность применения дифференцированного депозита, размер которого определять для каждой страны (возможно для каждой страховой компании) на основе комплексного анализа, основанного на оценке таких показателей как:
  - емкость рынка страховых услуг MVTPL для международных автотранспортных перевозок грузов в стране;
  - объем страхования той или иной компании по данному виду страхования
  - вероятность рисков, определяемых такими показателями как: техническое состояние парка грузовиков, качество дорог, сложность маршрута (например, в высокогорных странах) и т.д.
- Провести разъяснительную работу и агитацию страховых компаний, оказать им помощь в разработке бизнес-планов;

Возможно, что для выполнения всего вышеперечисленного потребуется специальное исследование. Также видится целесообразным определить в рамках ОЭС ответственную структуру (организацию, подразделение) или лиц, кто будет заниматься этим вопросом на постоянной основе, так как проведение исследований раз в пять лет, не может обеспечить условий для запуска системы Белая карта.

## ГЛАВА 10. НЕКОТОРЫЙ ОПЫТ ДРУГИХ СТРАН И ОРГАНИЗАЦИЙ

### Новые виды страхования

Система МДП/TIR (Transports Internationaux Routiers) является единственной глобальной системой таможенного транзита для перемещения товаров через международные границы и уже более 70 лет поддерживает торговлю, позволяя доставлять транзитные транспортные средства с минимальными пограничными проверками.

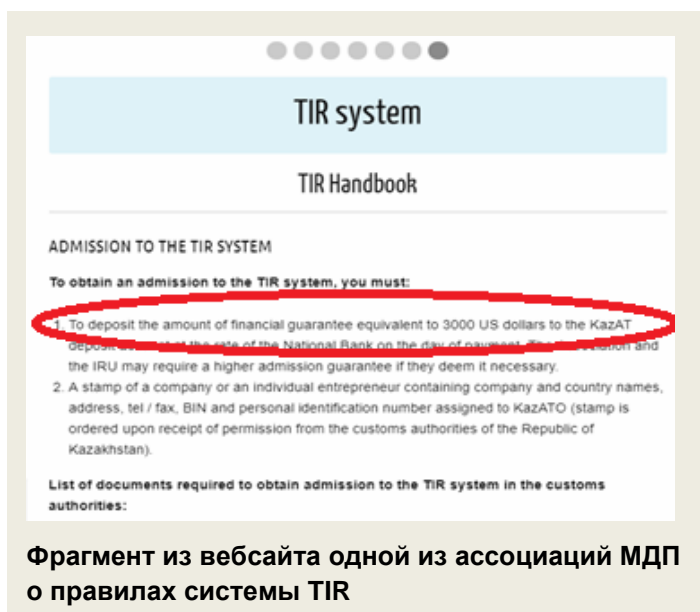
Система TIR является стандартным, признанным на международном уровне, и, практически безальтернативным гарантийным механизмом уплаты таможенных платежей и налогов при осуществлении автотранспортных и мультимодальных перевозок грузов. TIR имеет высокую степень безопасности: в 2016 году из 1,2 млн. переводов была зафиксирована ставка только на 0,01%. Кроме того, система TIR движется в направлении полной оцифровки, что призвано упростить и повысить безопасность применения TIR.

Несмотря на все преимущества использования TIR Carnet, не все международные автотранспортные перевозки грузов осуществляются с его использованием. Кроме TIR Carnet для обеспечения уплаты таможенных платежей и налогов могут применяться и другие способы обеспечения (как правило, более сложные и дорогостоящие в сравнении с TIR Carnet), такие как:

- депозит (внесение денежных средств на счет таможенных органов и по завершению транзита их возврат);
- поручительство;
- залог имущества;
- банковская гарантия.

настоящее время система МДП является наиболее популярным способом обеспечения гарантий уплаты таможенных пошлин и налогов, поскольку другие способы достаточно сложны и требуют отвлечения значительных средств.

Новая процедура гарантии приема упрощена, решение о размере гарантии приема было передано национальным объединениям, выдающим и гарантирующим МДП. Размер гарантийного депозита определяется



национальными ассоциациями в зависимости от ситуации в стране и рисков, с которыми они сталкиваются.

В то же время в некоторых странах сумма гарантии, которая зачисляется на счет национальной ассоциации для участия в системе МДП, составляет 3000 долларов США (см. Рисунок).

Во многих странах на международном рынке автомобильных перевозок имеется большое количество небольших компаний и частных водителей, поэтому эта сумма может быть значительной для их бизнеса. Возможно, это стало одной из причин того, что в странах ЕАЭС (включая Кыргызстан, Казахстан, Россию) для обеспечения уплаты таможенных пошлин и налогов наряду с традиционными методами начал применяться другой механизм - договор страхования.

Использование договора страхования в качестве обеспечения уплаты таможенных платежей и налогов заинтересовало некоторые другие страны, в настоящее время АБР прорабатывается возможность использования этого механизма одновременно в ряде стран, путем создания пула страховых компаний. Данный механизм по сути схож с системой «Зеленая карта», только объектом страхования в данном случае будет являться уплата таможенных платежей и налогов (а не MVTPPL как в «Зеленой карте»).

Несмотря на то, что на национальном уровне данный вид страхования применяется в ряде стран, на международном уровне эта система пока не работает. Судить о жизнеспособности этой идеи в настоящее время пока преждевременно, так как нет точных расчетов, не определены поэтапные действия и т.д. и информация о новом виде страхования предоставлена в настоящем отчете только в качестве ознакомления. По-прежнему в качестве гарантий уплаты таможенных платежей и налогов система TIR является практически безальтернативной.

Так же, по имеющейся информации, в настоящее время в России прорабатывается вопрос о возможности осуществления комплексного страхования, связанного с автомобильной международной перевозкой груза, посредством бланка CMR. В настоящее время в соответствии с требованиями конвенции CMR при международной перевозке требуется страхование груза. Однако, в России для международных автоперевозчиков, использующих CMR, наряду со страхованием груза предлагаются другие виды страхования такие как: ОСАГО и договор страхования обеспечения уплаты таможенных платежей и налогов. Страховка может быть комплексной по всем перечисленным видам страхования, либо включать некоторые из них (дополнительно к страхованию груза) по выбору перевозчика.

## Международные автомобильные перевозки в рамках ШОС<sup>1</sup>

В рамках ШОС в 2014 году ратифицировано Соглашение между правительствами государств-членов ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок<sup>2</sup>, которое вступило в силу в январе 2017 г.

Основными целями настоящего Соглашения являются:

- создание благоприятных условий и координация усилий для развития международных автомобильных перевозок;
- упрощение и гармонизация документации, процедур и требований, касающихся международных автомобильных перевозок.

Поставленные задачи выполняются путем реализации следующих основных мер:

1. Международная автомобильная перевозки осуществляются по утвержденным в Соглашении ШОС маршрутам на основании разрешений специального образца (разрешений ШОС), за исключением случаев, когда разрешения не требуется. *Разрешение может быть использовано только перевозчиком, наименование которого указано в разрешении, и не может быть передано третьему лицу.*
2. Международные автомобильные перевозки осуществляются при наличии действующего свидетельства MVTPL insurance на территории страны, по которой выполняется перевозка.
3. Стороны намерены упрощать формальности и процедуры в вопросах выдачи виз, пограничного, таможенного, транспортного, фитосанитарного и ветеринарного контроля, конкретные меры оформляются отдельными соглашениями.
4. При осуществлении перевозок освобождаются от обложения таможенными пошлинами и налогами: горючее, смазочные материалы и запчасти необходимые для работы транспортного средства.
5. Страны-участницы учреждают Совместную комиссию, которая:
  - осуществляет мониторинг и координацию деятельности по выполнению требований Соглашения, разрабатывает предложения по улучшению условий осуществления перевозок;
  - изготавливает бланки разрешений ШОС и передает их органам, которые будут осуществлять их распространение в каждой из стран в количестве в соответствии с квотой;

---

<sup>1</sup> Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) - международная организация, основанная в 2001 г. ([www.sectsc.org](http://www.sectsc.org)), восемь стран являются членами ШОС (Индия, Казахстан, Китай, Кыргызстан, Пакистан, Россия, Таджикистан, Узбекистан), четыре страны имеют статус наблюдателя, в т.ч. Афганистан и Иран

<sup>2</sup> <http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1500000385#z70>

- устанавливает квоты для каждой стран и методику определения квоты;
- обеспечивает участников Соглашения информацией о законодательстве и других требований каждого из стран ШОС.

По результатам интервью, проводимых в ходе исследования, представители бизнеса считают, что данное соглашение жизнеспособно и будет эффективно работать.

Попытка внедрения аналогичного механизма предпринималась и в рамках ЕСО. Возможно идея ШОС может быть полезной для применения для КТАИ коридора.

## ГЛАВА 11. АНАЛИЗ ВЫПОЛНЕНИЯ ТТФА

Данные, полученные в ходе исследования, обобщены в таблицу ниже, которая корреспондирует сО статьями ТТФА.

Статья/ Приложение ТТФА	Комментарии
<p><i>Статья 5.</i> Таможенные пошлины, налоги и другие пошлины и сборы</p>	<p>Несмотря на то, что в рамках ТТФА страны обязались не взимать плату за исключением конкретных услуг, включая оплату проезда платных автомагистралей, в результате исследования выявлено следующее:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ в Таджикистане и Афганистане взимается плата за оформление маршрутного листа;</li> <li>▪ в Афганистане продолжает взиматься плата за проезд по каждой из провинции;</li> <li>▪ в Иране при заезде грузовиков из стран, не участвующих в конвенции CMR, взимается плата за оформление CMR, а также стоимость услуг по страхованию грузов</li> </ul>
<p><i>Статья 6.</i> Назначение и технические характеристики автодорожных, железнодорожных и внутренних водных маршрутов Приложениях II</p>	<p>В ходе применения методики мониторинга автодорог КТАИ коридора, а также проведения интервью с участниками автоперевозок удалось выяснить:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Кыргызстане имеются труднопроходимые участки;</li> <li>▪ в Таджикистане на маршруте Джиргаталь-Душанбе имеются участки разрушенной дороги;</li> <li>▪ В Афганистане через 80 км после Герат дорога заканчивается</li> <li>▪ В Иране и Турции качество дорог хорошее.</li> </ul> <p>Во всех странах реализуются проекты по строительству, развитию и реабилитации автодорог. European Agreement on Main International Traffic Arteries (AGR, 1975) ратифицировала только Турция.</p>
<p><i>Статья 9.</i> Меры по ускорению очистки транзитных грузов</p> <p><i>Статья 29.</i> Облегчение и гармонизация Таможенных процедур</p>	<p>На большинстве исследованных пунктов пропуска ускоренного прохождения транспорта не обеспечивается (Green Lane). Green Lane имеются только на пунктах пропуска Турции. Некоторые пункты пропуска не имеют сканирующего оборудования, часы работы пунктов пропуска сопредельных стран не согласованы, обмена данными между таможенными соседних стран не осуществляется, на большинстве пунктов пропуска имеются очереди из грузовых машин.</p> <p>В настоящее время только Базарган и Гурбулак работают относительно слаженно (данный вывод сделан по результатам интервью).</p>
<p><i>Article 10.</i> Safety of Transit Traffic</p>	<p>За исключением Афганистана, все страны КТАИ коридора ратифицировали конвенции О дорожном движении (1968) and</p>
<p><i>Article 14.</i> Traffic Regulations</p>	<p>О дорожных знаках и сигналах (1968) и выполняют их требования по обеспечению безопасности перевозок.</p>
<p><i>Статья 12.</i> Многократные въездные и транзитные визы</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Стоимость получения виз в Афганистан сравнительно высокая.</li> <li>▪ Не требуется виз для киргизских водителей в Таджикистане</li> </ul>



Статья/ Приложение ТТФА	Комментарии
	(и наоборот), и для иранских водителей в Турции (и наоборот).
<i>Статья 15.</i> Разрешения на автодорожную перевозку	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Затруднено получение разрешений в Афганистан.</li> <li>▪ Таджикистане разрешен въезд афганских машин только до Душанбе, далее грузы перегружаются в таджикские машины.</li> </ul>
<i>Статья 17.</i> Временный ввоз транспортных средств	В большинстве стран КТАИ коридора требования данной статьи выполняются. Несмотря на то, что Афганистан присоединился к конвенции "Карнет де пассаж", данная система там не работает. Использование системы TIR исключает потребность в "Карнет де пассаж" (за исключением въезда порожних машин).
<i>Статья 19.</i> Предоставление топлива и смазочных веществ	Выявлено, что, в связи с более дешёвой ценой на топливо в Иране, топливный бак турецких машин при въезде опечатывается, дозаправку осуществить сложно. В то же время автотранспорт из Афганистана может дозаправляться по иранской стоимости, но строго в количестве необходимом для перевозки по территории Ирана.
<i>Статья 20.</i> Взаимное признание водительских удостоверений	Несмотря на то, что Афганистан не присоединился к Convention on Road Traffic (1968), афганские транспортные средства осуществляют перевозки экспортно-импортных грузов в Иран и в Таджикистан (до города Душанбе).
<i>Статья 21.</i> Взаимное признание свидетельств о техническом состоянии транспортных средств	
<i>Статья 22.</i> Схема страхования автотранспортных средств в отношении ответственности перед третьим лицом и Приложении-V	<p>За последние 5 лет значительного прогресса по выполнению требований данной статьи не произошло:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Иран и Турция являются участниками системы Green card» и осуществляют для водителей из стран, не участвующих в данной системе непосредственно на пунктах пропуска.</li> <li>▪ Остальные страны страхование MVTPL на границе не осуществляют, намеченные ранее меры по созданию «Wait card» не выполнены.</li> <li>▪ В Кыргызстане пока не принят закон об обязательном страховании MVTPL.</li> </ul>
<i>Статья 27.</i> Правила перевозки грузов автомобильным транспортом (Приложения VI ТТФА)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ CMR Convention (1956) не ратифицировал Афганистан и поэтому при осуществлении перевозки транспортными средствами этой страны по территории Ирана представители транспортных компаний, расположенные в офисе таможенного пункта, выписывают для таких перевозок CMR накладную, что влечет за собой дополнительные расходы</li> <li>▪ Турция и Иран ратифицировали Protocol to CMR (1978) Additional Protocol to CMR, (e-CMR) (2008), что позволяет им использовать e-CMR</li> </ul>
<i>Статья 28.</i> Создание таможенной транзитной системы	Все страны коридора КТАИ ратифицировали Конвенцию МДП. В целом мы можем наблюдать рост использования книжек МДП в странах коридора КТАИ за последние 10 лет. За последние 10 лет количество книжек МДП:

Статья/ Приложение ТТФА	Комментарии
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ в Иране увеличился в 3 раза;</li> <li>▪ в Таджикистане он вырос в 4,9 раза;</li> <li>▪ в Кыргызстане, начиная с 2015 года, количество резко снизилось из-за вступления в ЕврАзЭС, в настоящее время адаптация инструментов IT TIR находится на завершающей стадии, ожидается рост.</li> </ul>
Статья 18. «Перевозка опасных грузов» Приложения VII ТТФА	<p>На сегодня только одна страны ратифицировала Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов (ADR, 1957) - Таджикистан (также Турция).</p> <p>Для выполнения перевозок опасных грузов в страны присоединившиеся к конвенции из из стран, не присоединившихся к данному соглашению требуется получение соответствующих разрешений, что значительно усложняет перевозку или делает ее невыполнимой.</p>

На основе проведённого анализа выполнения требований ТТФА можно сделать вывод, что требуются меры по дальнейшей имплементации данного соглашения. Так же необходимы действия по дальнейшему формированию коридора КТАІ. Рекомендации будут предложены в следующем разделе.

## ГЛАВА 12. ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

На основании проведенного исследования в рамках проекта по развитию автотранспортного коридора КТАИ, сделаны рекомендации по основным выявленным проблемам и обеспечению мониторинга работы и оперативной координации коридора КТАИ. Однако для того, чтобы обеспечить выполнение этих рекомендаций ОЭС необходимо разработать планы по их реализации, определить источники финансирования, структуры, ответственные за их реализацию и исполнителей.

### Рекомендации по выявленным проблемам и наблюдениям

#### Торговые факторы развития коридоров

**Краткие выводы.** В связи с тем, что объемы международные перевозки грузов взаимосвязаны с внешней торговлей, и, в ходе исследования выявлено, что:

- существуют определенные объемы экспортно-импортных перевозок между странами коридора КТАИ; однако они относительно невелики, и вряд ли ситуация изменится в ближайшие годы, поскольку в последние годы не будет значительных изменений в численности населения и развитии экономики стран-участниц;
- наибольшие объемы перевозок приходится на взаимную торговлю между Ираном и Турцией, а также на экспорт товаров из Ирана в другие страны коридора, но коридор КТАИ в основном транспортирует товары только в Афганистан, тогда как грузы в другие страны на маршруте доставка по альтернативным маршрутам в обход территории Афганистана из-за отсутствия участка дороги, а также из-за рисков, связанных с терроризмом;
- из-за значительной экспортно-импортной активности Китая, Турции и Ирана коридор КТАИ обладает определенным транзитным потенциалом, поскольку использование этого коридора для транспортировки может обеспечить кратчайшее расстояние для доставки товаров по ряду направлений.
- Существенным препятствием в развитии торговых отношений являются санкции, наложенные на Иран при проведении торговых операций в долларах США.

#### **Рекомендации.**

- Так как грузопотоки формируются за счет объемов международной торговли, странам коридоров необходимо предпринимать дальнейшие меры по созданию благоприятных условий для развития международных

торговых отношений;

- Для оценки грузопотоков перспективных для переориентации на исследуемые коридор, возможно целесообразно провести специальное исследование, где будут проанализированы альтернативные маршруты, а также другие виды транспорта.

## Оценка грузопотоков

**Краткие выводы.** В ходе исследования была предложен алгоритм по оценке грузопотоков КТАИ коридора, который заключался в том, что для этого достаточно проанализировать статистику работы ключевых пунктов пропуска Ирана с сопредельными странами коридоров и Таджикистана.

Анализ статистики работы этих пунктов пропуска за последние 4-5 лет показал:

- Грузопотоки коридора КТАИ снижаются, в основном из-за того, что данный маршрут не может считаться коридором в полной мере (в Афганистане имеются отрезки не асфальтированной дороги, угроза терроризм, транспортировка не безопасна), поэтому в данном направлении доставляются в основном по альтернативным маршрутам минуя Афганистан (например, через Туркмению). Также, по мнению водителей, имеется альтернативный маршрут (минуя Герат) через пункты пропуска Заболь (Иран) и Зарандж (Афганистан), далее до Кабула, затем в Таджикистан, однако, этот маршрут не изучался в ходе настоящего исследования.

**Рекомендации.** Для проведения мониторинга работы КТАИ коридора, в части оценки существующего и перспективного грузопотока рекомендуется:

- ЕСО обеспечить возможность периодического сбора данных о грузопотоках КТАИ коридора с использованием предложенного в рамках настоящего исследования алгоритма (сбор статистических данных о работе «ключевых» пунктов пропуска);
- Полученные результаты мониторинга грузопотоков периодически анализировать и использовать эти данные для прогнозирования «bottleneck». Так, например, в ходе настоящего исследования выявлено, что имеются значительные задержки на пункте пропуска Dogharoun (IRN) (грузовики ожидают пропуска от 2 до 7 дней), имеются очереди и на других пунктах пропуска. На основе полученных данных должны разрабатываться и предприниматься своевременные меры по исключению задержек на пунктах пропуска коридора.

## Время и стоимость доставки грузов

**Краткие выводы.** В настоящем исследовании использовались данные проекта

СРММ (для коридоров реализуется CAREC для коридоров CAREC), сбор которых осуществляется по методике ООН «Скорость-стоимость-расстояние». Так как часть маршрутов ЦАРЭС совпадают с коридором КТАИ, эти данные могли бы использоваться для анализа его работы, как это было сделано в рамках настоящего проекта. В результате анализа данных, выявлено, что:

- по ряду направлений расходы, связанные с перевозкой (Операционные расходы), такие как: Таможенный контроль, Фитосанитарный / Ветеринарный осмотр, Виза / Иммиграция, Транзитное соответствие, ГАИ / Дорожная инспекция, Полицейский контрольно-пропускной пункт / остановка, Вес / Стандартный осмотр, Сопровождение / Конвой, Погрузка / разгрузка и т.д., превышают стоимость непосредственно перевозки («Стоимость деятельности») в 1,5-2 раза;
- имеют место неофициальные платежи;
- по маршрутам Пакистана и Афганистана скорость доставки (с учетом ожиданий на границе, и других задержек) очень низкая и составляет всего 6-9 км/ч.

**Рекомендации.** СРММ накоплен большой массив данных за более десять лет, их сбор осуществляется ежемесячно. Кроме того, со следующего года СРММ планирует ввести новый вид исследований Анализ бизнес-процессов (BPA)<sup>1</sup> работы пунктов пропуска. СРММ готово делиться этими данными для целей развития торговли транспорта. Для проведения мониторинга работы КТАИ коридора, в части оценки таких показателей как время и стоимость перевозок, рекомендуется:

- получить договорённости с ЦАРЭС о возможном сотрудничестве по регулярному использованию данных, получаемых в рамках проекта СРММ, определить объем и структуру требуемых данных, разработать методику по их использованию для нужд ОЭС<sup>2</sup>.

## Автодороги

**Краткие выводы.** В ходе исследования для изучения автодорог коридора была разработана и применена специальная методика мониторинга. В результате натурного обследования выявлено:

- на маршруте коридора КТАИ кроме высокогорных участков, имеются разрушенные участки дорог (в Таджикистан 30 км) и недостающие участки дороги (в Афганистане порядка 261 км).

В Афганистане отсутствуют дорожные знаки и сигналы, что значительно влияет на

---

<sup>1</sup> Business Process Analysis (BPA) - Анализ Бизнес Процессов

<sup>2</sup> Например, ECO Regular Monitoring of Trucks/NELTI-3 удачно использовало эти данные

обеспечение безопасности дорожного движения.

### **Рекомендации.**

- Строительство недостающих участков дорог или реконструкция опасных участков дорог требует, прежде всего, политической воли руководства страны. Обсуждения данного вопроса должно быть вынесено на обсуждение на высшем уровне;
- соответствии с информацией, представленной в этом отчете, ряд международных организаций, таких как АБР, ИБР, China EximBank, участвуют в финансировании проектов по строительству, реконструкции и восстановлению дорог, включая участки, включенные в коридор КТАИ. ОЭС необходимо провести переговоры и определить рамки для возможного сотрудничества в реализации этих и других проектов.
- необходимо оказать техническую поддержку по присоединению Афганистана к конвенциям «О дорожном движении» (1968) и «О дорожных знаках и сигналах» (1968) и имплементации требований этих конвенций в национальное законодательство.

### **Придорожная инфраструктура**

**Краткие выводы.** Для изучения автодорог коридора была применена специальная методика мониторинга. В результате натурного обследования выявлено, что во всех странах, за исключением Турции, недостаточно развиты места отдыха водителей. В некоторых случаях их недостаточно, их размещение спонтанное, качество оставляет желать лучшего. Так же места питания представляют низкого уровня.

Практически во всех странах (за исключением Ирана и Турции) недостаточно TIR стоянок. Информация о них не предоставлена МСАТ (и соответственно не размещена на он-лайн базы данных МСАТ «transpark-app»).

**Рекомендации.** Инициатива МСАТ «Модельное шоссе» в части создание современной вспомогательной дорожной инфраструктуры, включая зоны отдыха и обслуживания (в том числе автозаправочные станции, мотели) требует дальнейшего развития, для этого необходимо:

- Оказать техническую помощь в реализации проектов по строительству TIR стоянок по определению минимальных стандартов, их местоположения, разработке бизнес планов для инвесторов по их строительству и т.д. (за исключением Турции и Ирана, где эта задача выполнена);
- Оказать техническую помощь каждой из стран по определению минимальных стандартов к объектам вспомогательной дорожной инфраструктуры, их местоположения из расчета выполнения требований конвенции АЕТР, регулирующей время отдыха водителей, а также,

возможно, разработке страновых программ развития объектов вспомогательной дорожной инфраструктуры.

- Продолжить формирование он-лайн базы данных IRU «transpark-app для стран не предоставивших данную информацию, проинформировать транспортное сообщество стран коридоров об имеющейся информации.

## Парк грузовых машин

**Краткие выводы.** В ходе исследования выявлено:

- Парк грузовых машин практически во всех странах нуждается в обновлении.
- На территории Кыргызстана и Таджикистана на маршруте следования расположено несколько пунктов взвешивания, после проверки водителю выдается сертификат взвешивания, который заполнен только на национальном и русском языках. В других странах такой процедуры не выявлено.

## Рекомендации

- Необходимо на страновом уровне разработать и реализовать меры по привлекательности инвестирования в обновления парка грузовиков за счет льготного налогообложения, лизинга, выгодных условий кредитования и т.д.
- Рассмотреть возможность унификации процедуры определения весогабаритных норм для всех стран коридоров, оценить целесообразность издания весового сертификата, определить требования к его форме, предусмотреть возможность его издания также и на английском языке.
- Во избежание перегрузки груза и большого скопления грузовиков на границах между Афганистаном и Ираном, а также с Центральной Азией, Афганистану рекомендуется пересмотреть свою максимальную весовую нагрузку и привести ее в соответствие с соседними странами, а также в соответствии с Приложением. 4 TFFA и других конвенций, которые также помогут им защитить свою дорожную инфраструктуру.

## Пункты пропуска

**Краткие выводы.** Одной из основных сдерживающих факторов по развитию КТАI коридора являются пункты пропуска, где происходят значительные задержки по ряду причин: пропускная способность инфраструктуры несоответствие существующему грузопотоку, недостаточно оборудования, неэффективная технология работы и т.д. Практически все из исследованных пунктов пропуска (за исключением Турции) являются «bottlenecks».

Основные причины задержек: нескоординированность работы пунктов пропуска соседних стран, пропускная способность, несоответствующая грузопотоку,

отсутствие необходимого оборудования, неотработанные бизнес-процессы, не достаточное использование возможностей системы TIR, инструментов TIR IT, TIR-Green Lane, другие проблемы, о которых говорилось в отчете.

### **Рекомендации.**

Для решения проблем, связанных с работой пунктов пропуска как минимум необходимо:

- разработать минимальные стандартные требования к инфраструктуре, оборудованию, технологии работы пунктов пропуска в зависимости от имеющегося и перспективного грузопотока.
- более детально изучить работу каждого пункта пропуска, определить для каждого из них меры по их инфраструктурному, техническому, и функциональному развитию,
- провести двухсторонние встречи между представителями таможенных органов сопредельных стран, где вынести на обсуждение все выявленные проблемы, в том числе по графику работы, по требованиям к оформлению документов и т.д.
- оказать техническую поддержку по проведению исследования возможности внедрения механизма обмена данными между пунктами пропуска сопредельных стран, определить требуемые технические инструменты, в том числе программное обеспечение, процедуры, необходимые меры по изменению законодательства каждой страны и т.д.

Так как все страны коридора КТАИ ратифицировали конвенцию TIR необходимо:

- расширить охват использования системы TIR, применение которой позволяет значительно сократить время прохождения пунктов пропуска;
- на всех пунктах пропуска (там, где их нет в настоящее время) создать Зеленую полосу TIR-EPD;
- со стороны МСАТ в сотрудничестве с ОЭС в тех странах, в которых не применяются инструменты TIR IT, оказать техническую поддержку по внедрению к TIR IT, адаптации национальных таможенных информационных систем, обучению вовлеченных участников.

Ряд вышеперечисленных задач по развитию контрольно-пропускных пунктов в странах КТАИ коридора может быть реализован в сотрудничестве с международными организациями развития, деятельность которых включает в себя эти задачи.

### **Взимание платы за оформление документов на границе**



**Краткие выводы.** Несмотря на положения статьи 5 ТТФА:

- в Таджикистане и в Афганистане взимается плата за оформление маршрутного листа;
- в Афганистане продолжает взиматься плата за проезд по каждой из провинции;
- Также в Иране взимается плата за оформление СМР при заезде транспорта из стран, не участвующих в конвенции СМР. Стоимость оформления СМР достаточно высока, учитывая, что в Иране имеются проблемы с обращением иностранной валюты, этот факт усложняет перевозку.

### **Рекомендации**

Для обеспечения выполнения статьи 5 ТТФА необходимо:

- вынести на обсуждение на совещаниях высокого уровня вопрос взимания платы за оформление маршрутного листа в Таджикистане и Афганистане, а также платы за проезд по каждой из провинции Афганистана;
- расширить охват использования системы ТИР, что исключит необходимость заполнения излишних транзитных документов (маршрутного листа).

### **Международные конвенции и соглашения**

**Краткие выводы.** Существующая ситуация по присоединению к рекомендуемым конвенциям не обеспечивают полной гармонизированной законодательной среды в странах коридора КТАИ для беспрепятственного осуществления автотранспортных перевозок грузов. На сегодняшний день единственной конвенцией, к которой присоединились все страны двух коридоров является конвенция МДП.

### **Рекомендации**

Для формирования гармонизированной законодательной среды в странах коридора КТАИ необходимо:

- осуществлять дальнейшие действия по расширению системы ТИР, так как ее применение обеспечивает возможность осуществления грузовой перевозки с минимальными проверками на границе.
- провести детальное исследование и определить меры по решению проблем по применению системы ТИР в Афганистане;
- провести специальное исследование в странах КТАИ коридора по изучению возможностей внедрения системы e-TIR, так как по мнению МСАТ сегодня страны, внедрившие ТИР IT готовы к переходу к e-TIR, пилотный проект между Ираном и Турцией был успешно реализован;

- продолжит усилия по присоединению Афганистана к конвенции CMR и к протоколу e-CMR;
- провести специальное исследование по оценке возможности внедрения e-CMR и оказать техническую поддержку по во всех странах коридора (в Иране реализовано);
- оказать техническую поддержку для присоединения Афганистана к конвенциям о дорожном движении (1968 г.) и конвенциям о дорожных знаках и сигналах (1968 г.) и гармонизации национального законодательства с требованиями этих конвенций.
- рассмотреть возможность ускорения процесса присоединения к конвенциям ДОПОГ и АТР и Конвенции по and Harmonisation Convention, а также к другим конвенциям и соглашениям, рекомендованным ООН.

### **Разрешения на въезд**

**Краткие выводы.** Несмотря на имеющиеся многостороннее соглашение ТТФА ОЭС, на сегодня:

- только для двух пар стран (Кыргызстан и Таджикистан и Иран Турция) таких разрешений не требуется.
- двухсторонних соглашений с Афганистаном нет, поэтому для получения разрешения на въезд водители получают самостоятельно в посольстве Афганистана, в получении разрешений имеются сложности.
- в Таджикистане разрешен въезд афганских машин только до Душанбе, далее грузы перегружаются в таджикские машины;
- так как разрешения на въезд не именные, в Кыргызстане ряд компаний скупает все разрешения в начале года, а затем их перепродаёт по завышенной стоимости (возможно аналогичная ситуация и в других странах).

### **Рекомендации**

Целесообразно рассмотреть возможность введения в практику унифицированного разрешения специального образца ЕСО (по аналогии с идей, предложенной в рамках ШОС), при этом предусмотреть следующее:

- разрешение может быть использовано только перевозчиком, наименование которого указано в разрешении, и не может быть передано третьему лицу.
- разрешения будут выдаваться уполномоченному органу, которые будут осуществлять их распространение в каждой из стран (возможно те же органы, что выполняют эти функции в настоящее время), в количестве в соответствии с квотой;

- секретариату ЕСО (или другой структуре) поручить функции: разработки методики определения квот, установления квот, изготовление бланков разрешений, передачу бланков разрешений уполномоченным органом, мониторинг и анализ их использования

Для введения данного механизма, возможно потребуются внесение изменений и дополнений в ТТФА, а также в национальное законодательство стран коридоров.

## **Визы**

**Краткие выводы.** Только некоторые из стран КТАИ коридора имеют договоренности о безвизовом въезде, в том числе для водителей международных автотранспортных средств, в большинстве стран визы для водителей по-прежнему требуются и их получение вызывает сложности, в ряде случаев не соблюдаются паритетные условия выдачи виз между странами. Наиболее сложно получить афганскую визу, кроме того ее стоимость очень высокая.

Сложности в получении виз являются значительным сдерживающим фактором развития КТАИ коридора и нуждается в скорейшем решении, поэтому на основе анализа опыта других региональных организаций секретариатом ОЭС был предложен механизм "Схема визового стикера ОЭС для водителей", обсуждение которого неоднократно проводилось в рамках ОЭС, однако данный механизм пока не запущен.

## **Рекомендации**

Целесообразно продолжить работу по внедрению механизма «Схемы стикеров ОЭС по освобождению водителей от визы " для этого необходимо:

- Более детально проработать механизм "Схемы внедрения стикеров ОЭС по освобождению водителей от визы ", а именно:
  - Разработать критерии допуска транспортных компаний и водителей для включения их в список для получения ЕСО-Visa Sticker, исходя из оценки возможных рисков (возможно эти критерии будут отличаться для каждой из стран). Процедура включения перевозчиков в список для получения ЕСО-Visa Sticker может быть аналогичной с процедурой допуска уполномоченных операторов к системе МДП, которая осуществляется через компетентные органы;
  - Определить роль и пошаговые действия всех участвующих сторон (разработать бизнес-процесс): секретариата ЕСО, министерств иностранных дел, получателей виз и т.д.
  - Провести оценку потребности Схемы визового стикера ОЭС для каждой из стран коридоров;
  - Разработать план действий, документы, требуемые для запуска «Схемы

- внедрения стикеров ОЭС по освобождению водителей от визы»
- На основе разработанных документов продолжить обсуждение возможностей внедрения «Схемы стикера ОЭС для водителей» в странах КТАИ коридора.

## Система Белая карта ОЭС

**Краткие выводы.** За последние пять лет ощутимых результатов по формированию системы «Белая карта ОЭС» в странах коридора КТАИ не достигнуто по следующим основным причинам:

- Недостаточное понимание механизма «Белая карта ОЭС», даже в ходе опроса выяснилось, что ряд чиновников не понимают в чем разница страхования груза от MVTPL;
- Несовершенство национального страхового законодательства в ряде стран: в Кыргызстане отсутствуют законодательное требование об обязательном ОСАГО, в некоторых других странах имеющиеся требования значительно разнятся (что является страховым случаем, размер и механизм страховых выплат и т. д.);
- Неготовность страхового бизнеса к введению новой услуги из-за незначительной емкости рынка и высоких рисков, связанных с плохим техническим состоянием грузовиков, большим размером депозита по «Белая карте ОЭС», неразвитости механизма выплаты нерезидентам, возможности осуществлять денежные переводы по оплате страховых выплат между странами и т.д.

**Рекомендации.** Несмотря на выявленные сдерживающие факторы, имеются перспективы внедрения системы «Белая карта ОЭС». Для создания системы «Белая карта ОЭС» на данном этапе необходимо:

- Более детально проработать модель и механизм системы «Белая карта ОЭС», где определить:
  - роль и последовательность действия каждого участника, не только страховых организаций, но и банков, сотрудников пограничных служб и т.д.
  - механизм расчета гарантийного фонда (депозита) для каждой страны (возможно, и для каждой страховой компании) на основе комплексного анализа, основанного на оценке емкости рынка, объемов данного вида страхования, возможных рисков и т.д.
  - принципы работы системы «ECO White Card», в странах, где уже внедрена «Зеленая карта» (Турция и Иран), так как несмотря на схожесть систем, для «Зеленой карты» используется другой гарантийный фонд и несколько иные принципы.

- Оказать техническую помощь по проведению детального анализа национального законодательства в каждой из стран и определения потребности в его совершенствовании (разработка новых законодательных актов и поправок в действующие), не только по вопросам касающимся страховой деятельности и законодательных требований по MVTPPL, но также в части:
  - признания «Белая карта ОЭС» в качестве действительного страхового документа пограничными и транспортными органами;
  - обеспечения возможности осуществлять денежные переводы по оплате страховых выплат нерезидентам и между странами;
  - признание того, что будет применим страховой лимит страны аварии и т.д.
- Оказать техническую помощь страховому бизнесу (особенно в странах, где этот бизнес недостаточно развит):
  - в проведении разъяснительной работы и обучения по новому виду страхования;
  - в разработке бизнес планов по введению нового вида страхования;
  - в разработке внутренних нормативных документов компаний по новому виду страхования.

При определении механизма, возможно рассмотреть идею использования стикеров (по типу европейских бонов), которые будут наклеиваться на перевозочные документы, как это делается в настоящее время в Иране.

Очевидно, что для выполнения всего вышеперечисленного потребуются специальное исследование. Также видится целесообразным определить в рамках ЕСО ответственную структуру (организацию, подразделение) или лиц, кто будет заниматься именно этим вопросом какое-то время на постоянной основе, так как проведение исследований раз в пять лет, не может обеспечить условий для запуска системы «Белая карта ОЭС».

## **Рекомендации по мониторингу и оперативной координации**

Одной из задач настоящего исследования была разработка предложений по обеспечению мониторинга работы и оперативной координации автотранспортного коридора КТАИ.

### **Исследования**

В ходе выполнения настоящего проекта, выявлена необходимость в проведении ряда исследований, направленных на более детальное изучение существующих проблем:

- по изучению работы пунктов пропуска с целью разработки минимальных стандартных требований к инфраструктуре, оборудованию, технологии

работы, в зависимости от имеющегося и перспективного грузопотока и разработки для каждого из пунктов пропуска мер по их инфраструктурному, техническому, и функциональному развитию,

- по определению мер для расширения применения системы TIR и по выявлению имеющихся проблем в Афганистане, оценке возможности внедрения e-TIR и e-CMR и оказать техническую поддержку во всех странах коридоров.
- по определению минимальных стандартов к объектам вспомогательной дорожной инфраструктуры и разработке страновых программ их развития для каждой страны.
- по разработке и созданию модели системы «ECO White Card», включая: необходимые меры совершенствование законодательства по вопросам страховой деятельности и регулирования всех участвующих субъектов, обучение, разработка бизнес планов.

Некоторые из перечисленных исследований могут проводиться в сотрудничестве с другими международными организациями.

## Мониторинг

Для мониторинга работы КТАИ коридора в ходе исследования было предложено ряд инструментов:

- для оценки грузопотока – алгоритм анализа работы «ключевых» пунктов пропуска
- для оценки стоимости и сроков доставки, а также причин, времени задержек в пути и связанных с этих расходов (в том числе неофициальных), – использование данных CPMM CAREC, получаемых по методике «Стоимость- время-расстояние». Для реализации этой задачи необходимо определить формат сотрудничества с данным проектом и объем информации, необходимый для решения проблем развития коридора КТАИ;
- для оценки качества автодорог и придорожной инфраструктуры – методика на основе визуального осмотра заполнения таблиц-протоколов (сбор таких данных потребуется не часто);

Кроме того, в ходе исследования были предложены ряд форм для сбора статистических данных о работе коридоров, которые заполнялись национальными консультантами. Все полученные данные представлены в приложениях. В зависимости от потребностей мониторинга, информация может быть представлена национальными консультантами по предложенным формам.

## Оперативная координация

Для повышения эффективности работы коридоров обеспечить выполнение функций по оперативной координации. Прежде всего необходимо обеспечить выполнение следующих функций:

Сбор и анализ информации о работе КТАИ коридора (в том числе по предложенным методикам и алгоритмам), разработка предложений по улучшению их работы;

Информирование всех вовлеченных участников о правилах, действующих в каждой стране, на каждом пункте пропуска, требуемых документах, имеющихся проблемах, в том числе оперативных. Выполнение этих функций может быть обеспечено через website. Однако, сбор и актуальное обновление этих данных должен выполнять ответственный персонал;

Оперативное реагирование и решение проблем. Вполне возможно, необходимо организовать работу «горячей линии».

Вполне возможно, поручить данной структуре работу по выпуску, определению квот, распределению между странами разрешений ЕСО, а также мониторинг их использования.

Предложить механизм для оперативной координации работы КТАИ коридора, довольно сложно, так как любая оперативная деятельность и быстрое реагирование на возникшую проблемы требует наличие персонала и финансирования на создание такого центра и обеспечении его работы, а также вебсайта, «горячей линии».

В этой связи может быть предложено:

- создание федерации, в составе которой будут транспортные ассоциации и крупные компании стран коридоров, исполнительная дирекция которой будет решать оперативны проблемы;
- создание совместного предприятия из числа крупных транспортных компаний разных стран, в этом случае не исключена монополизация рынка, кроме того в большинстве стран крупных автотранспортных компаний практически нет;
- функции по оперативному управлению возьмет на себя секретариат ЕСО, в этом случае потребуется дополнительное финансирование со стороны бизнеса, получение солидных договорённостей с вовлеченными ведомствами.

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Исследование в рамках проекта по развития автотранспортных коридоров КТАИ и ITI, которое включало проведение полевого обследования дорог, пунктов пропуска, сбор и анализ большого количества статистических данных, в том числе с применение новых алгоритмов и методик, анализ действующего законодательства другие методы, позволяет сделать следующие выводы:

### **Основные сдерживающие факторы**

К основным фактора, сдерживающим развитие КТАИ коридора можно отнести:

#### **в Афганистане:**

- небезопасная обстановка с точки зрения терроризма;
- отсутствие асфальтированной дороги на участке протяженностью 261 км (включая 231 км Ламан, провинция Герат - Кайсар, провинция Фарьяб) между Гератом и Шерхан-Бандаром;
- не эффективная работа пунктов пропуска;
- не достаточно развиты объекты дорожной инфраструктуры;
- необходимость перегруза груза с иностранных грузовиков в афганские и плохая организация этого сервиса;
- сложности получения визы;
- слабое использование системы TIR;
- недостаточно развит парк грузовых машин;
- стандарты веса и габаритов автомашины не соответствуют соседним странам, что делает необходимым перегрузку с одного афганского грузовика на несколько иностранных (и наоборот);
- неприсоединением к конвенции CMR и другим конвенциям;
- отсутствие ОСАГО;
- низкий грузопоток в/из Кыргызстан (а).

#### **в Иране:**

- не эффективная работа пунктов пропуска;
- низкий грузопоток в/из Таджикистан (а) и Кыргызстан (а).

#### **в Кыргызстане:**

- пункту пропуска Карамык долгое время не был присвоен международный статус, в ближайшее время ситуация должна измениться;
- недостаточно развит парк грузовых машин.
- отсутствие ОСАГО;
- низкий грузопоток в страны КТАИ коридора.

#### **в Таджикистане:**

- сложно проходимый разрушенный участок дороги 30 км между Джиргаталь



- и Душанбе;
- недостаточно развит парк грузовых машин
- необходимость перегруза груза в направлении в Афганистан в грузовики;
- недостаточно развито MVTP
- низкий грузопоток в страны КТАИ коридора

## **Предпосылки для развития**

Несмотря на значительное количество факторов, сдерживающих развитие КТАИ коридора, имеются веские предпосылки для его дальнейшего развития:

Во-первых, политическая воля стран участниц ЕСО по развитию КТАИ коридора, что выражается подписанием ТТФА, принятие его положений на уровне национального законодательства, а также активное участие стран в реализации поставленных этим соглашением задач.

Во-вторых, коридор КТАИ является развивающимся коридором, поскольку в настоящее время он играет системную роль в экономическом и социальном развитии территорий, через которые они проходят. Кроме того, коридор КТАИ обладает определенным транзитным потенциалом, в связи с высокой экономической активностью Турции, Ирана и Китая, часть экспортно-импортных потоков этих стран может быть переориентирована на маршруты коридора КТАИ, при условии отсутствия строительства участка дороги и обеспечения безопасной транспортировки.

В-третьих, активная позиция ЕСО в регионе и эффективная работа секретариата ЕСО, предоставляет большие возможности для реализации положений ТТФА, обсуждению имеющихся проблем и совместному поиску их решения.

В-четвертых, всеобщая поддержка МСАТ по развитию системы TIR, что в итоге способствует упрощению таможенных процедур, облегчению прохождению пунктов пропуска, и, как следствие, развитию КТАИ коридора в целом.

## **Предлагаемый план действий**

Резюмируя все вышеизложенное в этом отчете, предлагается рассмотреть план действий по развитию коридора КТАИ, который представлен в таблице 17. Часть целей этого плана может быть реализована в сотрудничестве с другими международными организациями.

Table 17. Предлагаемый план действий по развитию автомобильного коридора КТАИ

Вопрос	Действие	Срочность/ постоянно/ периодически	Ответственные структуры ЕСО	Коридор / участвующие страны	Уровень принятия решений	Потребности в дополнительном финансировании	Участие международных организаций по развитию
<b>I. ОПЕРАТИВНАЯ КООРДИНАЦИЯ</b>							
В целях повышения эффективности работы коридора КТАИ необходимо обеспечить выполнение функций оперативной координации.	1.1. Создать / назначить ответственное подразделение в секретариате ОЭС (или назначить координационные центры, включая национальных консультантов) для оперативной координации работы коридора	Постоянно	TC Directorate	КТАИ			no
	1.2. Создать веб-сайт (или страницы на веб-сайте ОЭС), с реализацией функций по размещению актуальной информации о правилах, действующих в каждой стране, на каждом контрольно-пропускном пункте, необходимых документах, существующих проблемах, в том числе оперативных.	Краткосрочная  Постоянно	TC Directorate	КТАИ			no
	1.3. Организовать работу "горячей линии" (через сайт, например, функцию "opicon") для быстрого реагирования на любые проблемы. Ответственное подразделение может анализировать возникающие проблемы, обобщать их и предоставлять отчеты	Постоянно	TC Directorate	КТАИ			no
	1.4. Сбор и анализ информации о коридор КТАИ:	Краткосрочная		КТАИ			yes

Вопрос	Действие	Срочность/ постоянно/ периодически	Ответственные структуры ЕСО	Коридор / участвующие страны	Уровень принятия решений	Потребности в дополнительном финансировании	Участие международных организаций по развитию
	<input type="checkbox"/> наладить сотрудничество с проектом ИМЭК по использованию данных время-стоимость-расстояние вдоль маршрутов коридоров <input type="checkbox"/> Получать данные ИМЭК, анализировать их, составлять регулярные отчеты	Периодически					no
	1.5. При участии национальных консультантов периодически собирать и оценивать транспортные потоки, информацию о существующих проблемах (по предложенным или иным формам) для выявления "узких мест"	Периодически		KTAI			no
	1.6. Выявлять серьезные проблемы, которые необходимо решать, предлагать решения и доводить их до рассмотрения на высшем уровне	Периодически		KTAI	HLWG on KTAI Road & Custo ms Transit Commi tees of TTCC		no
	1.7. Подготовить обоснование отказа от			AFG, TJK, IRN	HLWG		

Вопрос	Действие	Срочность/ постоянно/ периодически	Ответственные структуры ЕСО	Коридор / участвующие страны	Уровень принятия решений	Потребности в дополнительном финансировании	Участие международных организаций по развитию
	оформления излишних документов и взимания дополнительных сборов при перевозке грузов автомобильным транспортом по коридору. Провести дискуссию на страновом уровне, вынести вопрос на обсуждение на высшем уровне				on KTAI  Road & Custo ms Transit Commi tees of TTCC		
	1.8. Принять меры по корректировке весовых стандартов Афганистана в соответствии с Приложением 4 к TFFA и другими конвенциями во избежание необходимости перевалки с/на афганские грузовики. Подготовить обоснование и провести переговоры, вынести вопрос на обсуждение на высшем уровне.			AFG			
<b>II. РАЗВИТИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ</b>							
На маршруте коридора KTAI, помимо высокогорных участков, имеются разрушенные участки дорог (в	2.1. Обсудить вопрос на высшем уровне, провести переговоры с представителями международных организаций о возможности оказания финансовой помощи странам-участницам коридора для строительства и развития дорог, являющихся участками коридора	Долгосрочная задача		AFG, KGZ, TJK	Форум Регионального Партнерства		yes

Вопрос	Действие	Срочность/ постоянно/ периодически	Ответственные структуры ЕСО	Коридор / участвующие страны	Уровень принятия решений	Потребности в дополнительном финансировании	Участие международных организаций по развитию
Таджикистане 30 км) и недостающие участки дороги (в Афганистане около 261 км).					Различные международные форумы		
<b>III. РАЗВИТИЕ ПРИДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ</b>							
Во всех странах недостаточно развиты места для отдыха водителей. В некоторых случаях их не хватает, их размещение происходит спонтанно, качество оставляет желать лучшего. Кроме того, места питания имеют низкий уровень	3.1. Подготовить обоснование и провести переговоры с международными организациями о возможности реализации проектов по развитию придорожной инфраструктуры	среднесрочная		КТАИ			yes
	3.2. Оказывать техническую помощь в реализации проектов по строительству стоянок МДП для определения минимальных стандартов, их размещения, в разработке бизнес-планов для инвесторов по их строительству и т.д. (за исключением Ирана, где эта задача выполнена);	среднесрочная		КТАИ			yes
	3.3. Оказывать техническую помощь каждой из стран коридора в определении минимальных стандартов для объектов вспомогательной придорожной инфраструктуры, в определении их местоположения в соответствии с	среднесрочная		КТАИ			yes

Вопрос	Действие	Срочность/ постоянно/ периодически	Ответственные структуры ЕСО	Коридор / участвующие страны	Уровень принятия решений	Потребности в дополнительном финансировании	Участие международных организаций по развитию
	требованиями Конвенции АЕТР, регламентирующей время отдыха водителей, и, возможно, в разработке страновых программ развития объектов вспомогательной придорожной инфраструктуры.						
	3.4. Продолжить формирование онлайн-базы данных IRU "transpark-app" для стран, не предоставляющих эту информацию, информировать транспортное сообщество коридора об имеющейся информации.	среднесрочная		КТАИ			
<b>IV. РАЗВИТИЕ КОНТРОЛЬНО-ПРОПУСКНЫХ ПУНКТОВ</b>							
Одним из основных препятствий для развития коридора КТАИ являются "узкие места" на контрольно-пропускных пунктах: пропускная способность инфраструктуры не соответствует существующему	4.1. Подготовить обоснование и провести переговоры с международными организациями о возможности реализации проектов по развитию ППГ вдоль коридора	5-летний план действий по модернизации ППГ		КТАИ	Establish cooperation with GTI-TOBB via official channels		
	4.2. В ходе реализации проекта: <input type="checkbox"/> разработать минимальные стандартные требования к инфраструктуре, оборудованию и			КТАИ			

Вопрос	Действие	Срочность/ постоянно/ периодически	Ответственные структуры ЕСО	Коридор / участвующие страны	Уровень принятия решений	Потребности в дополнительном финансировании	Участие международных организаций по развитию
<p>трафику, недостаточно оборудования, неэффективные технологии работы, неадекватное использование возможностей системы МДП, ИТ-инструментов МДП, зеленой полосы МДП и т.д.</p>	<p>технологии работы пунктов пропуска в зависимости от текущего и перспективного трафика.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> более подробно изучить работу каждого пункта пропуска, определить для каждого из них меры по их инфраструктурному, техническому и функциональному развитию,</li> <li><input type="checkbox"/> организовать двусторонние встречи между представителями таможенных органов соседних стран, где представить на обсуждение все выявленные проблемы, в том числе график работы, требования к оформлению документов и др.</li> <li><input type="checkbox"/> обеспечить техническую поддержку для проведения технико-экономического обоснования внедрения механизма обмена данными между пограничными пунктами соседних стран; определить необходимые технические средства, включая программное обеспечение, процедуры, необходимые меры по изменению законодательства каждой страны и т.д.;</li> <li><input type="checkbox"/> разработать план действий для</li> </ul>				<p>Таможенные администрации стран-участниц IRU</p>		

Вопрос	Действие	Срочность/ постоянно/ периодически	Ответственные структуры ЕСО	Коридор / участвующие страны	Уровень принятия решений	Потребности в дополнительном финансировании	Участие международных организаций по развитию
	каждой страны и каждого пункта пропуска с целью расширения использования системы МДП, внедрения TIR-EPD, Green Lane						
<b>V. ДАЛЬНЕЙШЕЕ ПРИСОЕДИНЕНИЕ К МЕЖДУНАРОДНЫМ КОНВЕНЦИЯМ И СОГЛАШЕНИЯМ, СОДЕЙСТВУЮЩИМ ДВИЖЕНИЮ ТОВАРОВ</b>							
<p>Конвенция МДП является единственной конвенцией, к которой присоединились все страны коридора КТАИ</p> <p>Страны маршрутов не используют в полной мере такие инструменты МДП, как ИТ МДП, e-TIR, TIR-EPD, Green Lane</p>	<p>5.1. Подготовить обоснование и провести переговоры с международными организациями о возможности реализации проектов по дальнейшему присоединению стран коридора к международным конвенциям и соглашениям:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> продолжать усилия по присоединению Афганистана к Конвенции CMR и ее протоколу e-CMR; по стандартизации применения требований к заполнению CMR;</li> <li><input type="checkbox"/> провести специальное исследование, чтобы оценить целесообразность внедрения e-CMR и предоставить техническую поддержку во всех странах коридора (Иран присоединился).</li> <li><input type="checkbox"/> оказывать техническую поддержку для присоединения Афганистана к конвенциям о дорожном движении (1968 г.) и дорожным знакам и сигналам</li> </ul>		ECO Secretariat	КТАИ			IRU UNECE



Вопрос	Действие	Срочность/ постоянно/ периодически	Ответственные структуры ЕСО	Коридор / участвующие страны	Уровень принятия решений	Потребности в дополнительном финансировании	Участие международных организаций по развитию
	<p>(1968 г.) и реализации требований этих конвенций в национальном законодательстве</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> рассмотреть вопрос об ускорении процесса присоединения к ДОПОГ, конвенциям СПС и Конвенции о гармонизации, а также к другим конвенциям и соглашениям, рекомендованным ООН.</li> </ul>						
	<p>5.2. Подготовить обоснование и провести переговоры с МСАТ о возможности расширения системы МДП, поскольку ее применение обеспечивает возможность осуществления грузовых перевозок с минимальными проверками на границе, в ходе которой решаются следующие задачи:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> ввести цифровой МДП в странах коридора КТИАИ, как это уже было сделано между Ираном и Турцией;</li> <li><input type="checkbox"/> ввести МДП в информационную таможенную систему Афганистана,</li> <li><input type="checkbox"/> интеграция TIR-EPD в таможенную информационную систему Таджикистана,</li> <li><input type="checkbox"/> корректировка информационной таможенной системы Кыргызской Республики для полноценного</li> </ul>						

Вопрос	Действие	Срочность/ постоянно/ периодически	Ответственные структуры ЕСО	Коридор / участвующие страны	Уровень принятия решений	Потребности в дополнительном финансировании	Участие международных организаций по развитию
	внедрения цифрового МДП; <input type="checkbox"/> организовать тренинги по наращиванию потенциала по внедрению системы МДП для таможенников, транспортных операторов и других заинтересованных сторон.						
<b>VI. РАЗРЕШЕНИЯ НА ВЪЕЗД (ДОЗВОЛЫ)</b>							
Существует большое количество проблем с получением разрешений на въезд.	6.1. Целесообразно рассмотреть возможность введения в практику унифицированного разрешения специального образца ОЭС (аналогично предложенным в рамках ШОС идеям), при этом учесть следующее: <input type="checkbox"/> разрешение может быть использовано только перевозчиком, имя которого указано в разрешении, и не может быть передано третьему лицу. <input type="checkbox"/> разрешения будут выдаваться уполномоченному органу, отвечающему за их распределение в каждой из стран (возможно, тем же органам, которые в настоящее время выполняют эти функции) в соответствии с квотой; <input type="checkbox"/> на секретариат ОЭС (или другую структуру) возлагаются следующие функции: разработка				Road Committee of TTCC		

Вопрос	Действие	Срочность/ постоянно/ периодически	Ответственные структуры ЕСО	Коридор / участвующие страны	Уровень принятия решений	Потребности в дополнительном финансировании	Участие международных организаций по развитию
	<p>порядка определения квот, установление квот, выдача разрешений, передача разрешений уполномоченным органом, мониторинг и анализ их использования</p> <p><input type="checkbox"/> Для внедрения этого механизма может потребоваться внесение изменений и дополнений в ТТФА, а также в национальное законодательство стран коридора.</p>						
<b>VII. ВИЗЫ</b>							
<p>В большинстве стран визы для водителей, осуществляющих международные перевозки грузов, по-прежнему требуются, и их получение вызывает определенные трудности</p>	<p>7.1. Более детальная разработка схему ECO-Visa Sticker для водителей, а именно:</p> <p><input type="checkbox"/> Разработать критерии допуска для транспортных компаний и водителей, которые будут включены в список для получения ECO-Visa Sticker, на основе оценки возможных рисков (возможно, эти критерии будут разными для каждой страны). Процедура включения перевозчиков в список для получения ECO-Visa Sticker может быть аналогична процедуре допуска авторизованных операторов в систему МДП, которая</p>				<p>Совещание старших должностных лиц ОЭС</p> <p>Meeting of the Consular Officials of the</p>		

Вопрос	Действие	Срочность/ постоянно/ периодически	Ответственные структуры ЕСО	Коридор / участвующие страны	Уровень принятия решений	Потребности в дополнительном финансировании	Участие международных организаций по развитию
	<p>осуществляется через компетентные органы;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Определить роль и пошаговые действия всех участвующих сторон (разработать бизнес-процесс): секретариата ОЭС, министерств иностранных дел, получателей виз и т. д.;</li> <li><input type="checkbox"/> Оценить потребность в ECO-Visa Sticker для каждой из стран коридора;</li> <li><input type="checkbox"/> Разработать план действий, документы, необходимые для запуска программы Схемы визового стикера ОЭС для водителей.</li> </ul>				MSs		
	7.2. На основе разработанных документов продолжить обсуждение возможностей внедрения системы Схемы визового стикера ОЭС для водителей в странах коридора KTAI.						
<b>VIII. ECO White Card scheme</b>							
В течение последних пяти лет наблюдается медленный прогресс в создании системы Белой карты ОЭС	<p>8.2. Реализация проекта по внедрению Белой карты ОЭС, в ходе которого:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Более подробно проанализировать модель и механизм системы Белой карты ОЭС, где определить: ответственную структуру, роль и последовательность действий</li> </ul>				Insurance Committee of TTCC		

Вопрос	Действие	Срочность/ постоянно/ периодически	Ответственные структуры ЕСО	Коридор / участвующие страны	Уровень принятия решений	Потребности в дополнительном финансировании	Участие международных организаций по развитию
в странах коридора КТАI.	<p>каждого участника; механизм расчета гарантийного фонда (депозита) для каждой страны (возможно, для каждой страховой компании) на основе комплексного анализа, основанного на оценке емкости рынка, объемов этого вида страхования, возможных рисков и т. д.;</p> <p><input type="checkbox"/> оказывать техническую помощь в проведении детального анализа национального законодательства в каждой стране: признание «Белой карты ОЭС» в качестве действующего страхового документа пограничными и транспортными органами; предоставление возможности осуществлять денежные переводы для уплаты страховых взносов нерезидентам и между странами; признание того, что будет применяться страховая лимит страны, в которой произошел несчастный случай, и т.д.;</p> <p><input type="checkbox"/> оказывать техническую помощь страховому бизнесу (особенно в странах, где этот бизнес недостаточно развит) посредством: проведения</p>						

Вопрос	Действие	Срочность/ постоянно/ периодически	Ответственные структуры ЕСО	Коридор / участвующие страны	Уровень принятия решений	Потребности в дополнительном финансировании	Участие международных организаций по развитию
	разъяснительного тренинга по новому виду страхования; разработка бизнес-планов; разработка внутренних нормативных документов и т.д.;						

## НОВЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ В 2018-2019 ГОДЫ

Итоговый Отчет по проекту развитие дорожного коридора КТАИ был рассмотрен на пятом заседании рабочей группы высокого уровня КТАИ коридора, которое состоялось 25 ноября 2019 года. После подробного обсуждения совещание решило (см. № ТС/2019/1043 в Приложении VII) одобрить настоящий отчет, включив предлагаемые поправки/корректировки в качестве новой главы в окончательный отчет по исследованию, где будут отражены существенные изменения, произошедшие в странах участницах за последние 2 года. Для сбора таких данных секретариатом ЭКО был направлен запрос национальным стран участниц КТАИ коридора. Настоящая глава была подготовлена по материалам, представленным национальными консультантами, а также полученным из других доступных источников информации.

### Кыргызская Республика

В настоящее время Кыргызская Республика продолжает активное развитие сети автодорог. До недавнего времени автодорога Бишкек-Ош являлась единственным маршрутом, соединяющей Север и Юг страны, однако ее использование имеет ограничения из-за труднопроходимых участков, перевал «Тоо-Ашуу» и туннель «Тоо-Ашуу».

Начиная с 2013 года реализуется грандиозный проект по строительству альтернативной автодороги Север-Юг, обеспечивающей непрерывную автотранспортную связь и безопасность страны, Министерством завершена подготовка ТЭО проекта, протяженностью 433 км, что на 1/3 короче существующего маршрута (см. рис.). Общая стоимость проекта оценивается в 850,0 млн. долларов США. Принято решение построить дорогу, по параметрам II технической категории и реализовать его в три этапа:



- Фаза-I, протяженностью 154 км проходит по маршруту с.Кызыл-Жылдыз–с.Арал (км 183-195), с. Казарман–г. Джалал-Абад (км 291-433), включая тоннель через перевал Кок-Арт длиной 3,7 км.
- Фаза-II, протяженностью 96 км проходит по маршруту с.Арал-с.Казарман (км 195-291). На данном участке предусматриваются строительство тоннеля, длиной 0,7 км;
- Фаза-III, протяженностью 183 км проходит по маршруту г.Балыкчы - с.Кызыл-Жылдыз (км 0-183).

Строительство новой дороги осложнено трудно проходимыми участками: сложный рельеф, лавины, камнепады (см. фотографии), а также отсутствием каких-либо дорог вообще, по которым будут доставляться материалы и техники. Поэтому для

реализации проекта было построено порядка 200 км технических дорог. Наиболее сложный участок составляет 54 км между Казарман и местом слияния двух рек (Нарын и Кокмерен).

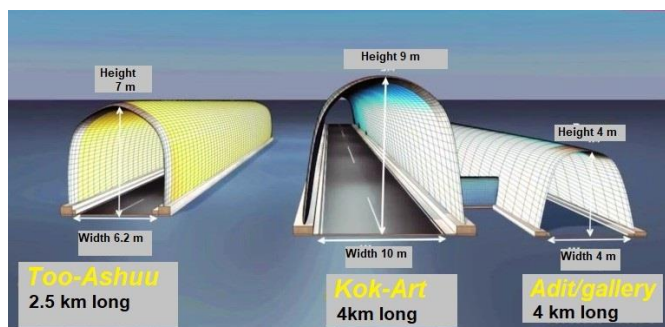


В ходе строительства маршрута дороги «Север-Юг» будет построен Ферганский тоннель (Кок-Арт) длиной которого почти 4 км. Этот тоннель обеспечит безопасность использования данного маршрута, так как в его строительстве используются новые технологии, увеличены размеры (в сравнении с тоннелем «Тоо-Ашуу»), а также построен запасной тоннель (Штольни). На рисунке представлена информация об основных отличиях нового тоннеля от тоннеля «Тоо-Ашуу».

Также в проекте предусмотрено строительство 2 эстакадных мостов:

- Эстакадный мост на 282 км – длиной 1076 м, из 76, 65 из которых уже залито, также возводятся 23 опоры, средней высотой 15 метров. 1 опора завершена.
- Эстакадный мост на 285 км – длиной 396 м, все 38 свай завершены, также все 19 опор возведены средней высотой 20 м.





Отличия нового туннеля от тоннеля «Тоо-Ашуу».



Строительство туннеля «Кок-арт»

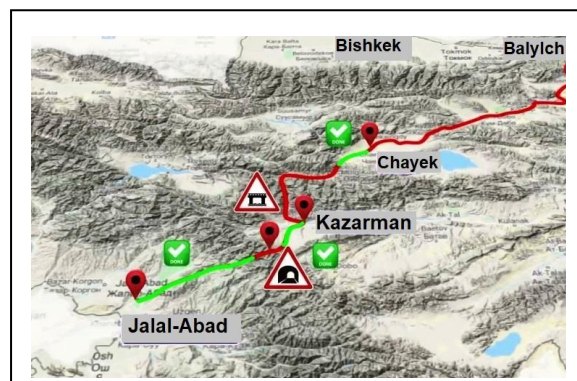


Строительство эстакадных мостов



На схеме продемонстрировано какой прогресс достигнут в настоящее время по реализации проекта строительства дороги «Север-Юг».

После завершения строительства этой дороги необходимо рассмотреть вопрос о целесообразности включения этого безопасного и более короткого маршрута, которым также обеспечивается выход к границе Китая, в состав коридора КТАИ.



Кроме этого проекта в Кыргызской Республике также реализуется ряд других проектов, которые могут позитивно влиять на развитие коридора КТАИ, в том числе перечисленные в таблице ниже<sup>1</sup>.

Одним из интересных с точки зрения выявленных проблем в ходе полевого исследования, является «Проект регионального улучшения пограничных служб (RIBS)»<sup>2</sup>, реализуемый АБР в рамках программы ЦАРЭС в Кыргызстане и Таджикистане. Проект планируется завершить к концу 2020 года.

В рамках этого проекта планируется достичь две цели:

<sup>1</sup> <https://www.adb.org/projects>

<sup>2</sup> <https://www.adb.org/projects/46124-001/main#project-pds>

1. Улучшение пунктов пропуск. Будут улучшены инспекционные объекты, включая таможенные, санитарные и карантинные, а также ветеринарные контрольные пункты, чтобы справиться с ростом трафика и улучшить процесс инспекции; и будут предоставлены объекты электроснабжения, водоснабжения и канализации, средства связи, а также офисное и инспекционное оборудование. В Кыргызской Республике это пункт пропуска «Карамык» (в Таджикистане «Гулистон»). Развитие пункта пропуска «Карамык» осуществляется с учетом требований ЕАЭС.
2. Развитие Единого окна в двух странах: (i) разработка программного обеспечения «единого окна» и торгового портала; (ii) система и оборудование резервного копирования «единого окна», региональные центры и оборудование торгового портала; (iii) сертификат происхождения и лицензированный трек и след разработки системы; (iv) оперативная помощь руководству и рабочим группам «единого окна»; (v) анализ и реинжиниринг бизнес-процессов (до 10 государственных учреждений); (vi) пересмотр нормативно-правовой базы; (vii) взаимодействие с заинтересованными сторонами и информирование общественности; и (viii) изучение и исследование рынка.

По информации, полученной от национальных консультантов, международный статус пункту пропуска «Карамык» пока не присвоен.

Также по информации, полученной от национального консультанта, в Кыргызской Республике налажена система выдачи именных разрешений на въезд, что исключает возможность спекуляции ими.

## **Таджикистан**

Как было отмечено, в ходе полевого исследования выявлено 30-35 км дороги на отрезке Джиргеталь – Душанбе в плохом небезопасном состоянии. В связи с тем, что данный отрезок дороги попадает в зону потопления Рогунской ГЭС в настоящее время разработан объездной участок автомобильной дороги протяженностью которой составляет 75,6 км. Реализация данного проекта запланировано в 2020-2024 годах. Данный проект разделен на 3 фазы. Реализация 1-ой фазы включает проведение тендера и определения подрядчика. Реализация 2-й и 3-ий фазы включает строительство объездной дороги, а также 2 тоннелей и 1 моста. Азиатский банк развития предоставил Таджикистану грант в размере одного миллиона долларов на технико-экономическое обоснование строительства дороги Обигарм – Нуробод (см. таблицу ниже, а также ссылку<sup>1</sup>). Планируется завершить разработку ТЭО к концу 2020 г.

Также при поддержке АБР реализуется проект по улучшению связи между столицей Душанбе и Кургонтеппа (расположен в 100км к югу от Душанбе), которые являются двумя крупными городами и экономическими центрами в Таджикистане Дорога является стратегическим соединением север-юг и является одной из наиболее загруженных дорог в стране<sup>2</sup>. Дорожное строительство началось в первом квартале

---

<sup>1</sup> <https://www.adb.org/projects/52042-002/main#project-pds>

<sup>2</sup> <https://www.adb.org/projects/49042-004/main#project-pds>

2018 года. В первой фазе будет реконструирован участок дороги протяженностью 33 километра (км) между Душанбе и Чашмасороном. В марте 2018 было открыто расширение проекта по улучшению участка дороги протяженностью 40 км между Чашмасороном и Кургонтеппа.

В настоящее время рассматривается возможность по реализации проекта по восстановлению и реконструкция дороги Колхозобад – Кабадиен – Шаартуз – Айвай-Мазори-Шариф., общей протяженностью 233 км. Эта дорога соединяет страны Центральной Азии с Китаем, и имеет огромное значение для экономики Исламской Республики Афганистан и Республики.

Большим достижением Таджикистана в сфере гармонизации законодательства стала ратификация Дополнительного Протокола к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (CMR) касательно электронной накладной (2019 г.).

## **Афганистан**

Поскольку значительная часть Коридора КТАИ приходится на территорию Афганистана (около 1150 км), участникам совещания были предоставлены последние обновления и сведения о текущем состоянии участков вдоль Коридора, включая меры, принимаемые в отношении «недостающего звена».

В частности, на совещании было сообщено о завершении асфальтирования на следующих дорогах, начиная от Ширхан Бандар до города Кундуз (63 км), от Кундуза до Поле-Хомри в провинции Баглан (100 км), от Поле-Хомри до Мазаре-Шариф в провинции Балх (188 км), от Мазаре-Шарифа до Шебергана в провинции Джоузджан (133 км), от Шебергана до Майманеха в провинции Фарьяб (201 км). На встрече также было сообщено о завершении асфальтирования на дороге между Армаликом (район Карух) до города Герат (59 км) и от Герата до пограничного пункта Ислам-Кала (126 км).

Что касается недостающих сегментов коридора, была представлена следующая информация. Примечательно, что в Армалике-Ламане (50 км) осуществляется строительство, финансируемое Саудовской Аравией и заключенное по контракту с Сандрилой и достигшее 84% прогресса.

Отрезок, начинающийся от района Кайсар в провинции Фарьяб до районов Бала Мрогаб и Ламан в провинции Багдис, общей протяженностью 233 км, разделен на 6 участков, где первый и второй участки финансируются АБР и в настоящее время находятся в стадии строительства. На первом участке (35 км) сообщается, что прогресс достигнут на уровне 35%, тогда как на втором участке (47 км) отмечается, что достигнутый прогресс составляет 21%.

Остальные 4 участка протяженностью 151 км находятся на стадии изысканий и проектирования.

Важно отметить, что в 2018-2019 году отмечен рост выпуска TIR-carnet в 2018 – 100, в 2019 выпущено 200 TIR-carnet, что в два раза больше, чем в 2018 году<sup>1</sup>.

За прошедшие 2 года в Афганистане (или в группе стран региона, включая Афганистан)

---

<sup>1</sup> <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/tir/figures/TIRCarnets2001-2019.pdf>

при поддержке международных организаций по развитию в сфере транспорта и торговли, стартовали (или продолжают) ряд проектов, способствующих решению задач ТТФА (см. таблицу)<sup>1</sup>.

## **Иран**

По информации, предоставленной национальным консультантом, в 2018-2019 году Ираном были предприняты значительные меры по улучшению работы пунктов пропуска, а именно:

### *В пункте пропуска Догарун:*

- установлен и введен в эксплуатацию новый vehicle x-ray machine (рентгеновский аппарат транспортных средств).
- в пассажирском зале установлен и введен в эксплуатацию второй luggage x-ray machine для проверки и инспектирования багажа пассажиров.

### *В пункте пропуска Милак (на границе с Афганистаном, ближе к Пакистану):*

- Установлены новые весы для взвешивания грузовиков – мостовые весы с использованием современной технологии WIM (позволяет взвешивать грузовик в движении).
- На территории пункта пропуска. от входа до выхода, осуществляется строительство двухсторонней дороги с бетонным покрытием и использованием новых технологий, что обеспечит бесперебойную работу пункта пропуска при любых погодных условиях, в том числе при жаркой погоде.

### *В пункте пропуска Мирджаве:*

- началось строительство нового пассажирского зала площадью 3400 кв. м., завершение строительства планируется через 20 месяцев.

### *В пункте пропуска Базарган:*

- осуществляется установка второго Truck x-ray machine, ввод в эксплуатацию запланирован через 6 месяцев
- началась реализация генерального плана развития Базарганской таможни площадью 30 гектаров, завершение планируется через 15 месяцев. После завершения этого проекта время движения транспортных средств от начальной точки пункта пропуска до точки выхода будет занимать не более 30 минут.
- внедряется технология RFID (Radio Frequency IDentification, радиочастотная идентификация) – способ автоматической идентификации объектов (контейнеров) посредством считывания и записи данных радиосигналов, хранящиеся в так называемых транспондерах, или RFID-метках, прикрепленных к контейнерам. Планируется запустить эту систему в ближайшее время.

---

<sup>1</sup> <https://www.adb.org/projects>

Таблица 18. Некоторые проекты по развитию транспорта, которые могут позитивно влиять на развитие коридора КТАИ<sup>1</sup>

Название проекта	Страны	Описание проекта	Источник финансирования	Стоимость, mln. US\$
Лучшая таможня для лучшего обслуживания клиентов в Центральном азиатском региональном экономическом сотрудничестве 14.11.2019 – 30.09.2021	Региональный: Афганистан, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Пакистан, Китай, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан	Подготовлены предварительные исследования с практическими рекомендациями по таможенной инфраструктуре, объектам, использованию технологий и логистической поддержке.  Поддерживаются инициативы в области современных таможенных технологий и передовой практики.  Повышена пропускная способность таможни.	Фонд регионального сотрудничества и интеграции	0,25
			Фонд Соединенного Королевства для азиатской региональной торговли и связи в рамках Партнерского фонда по финансированию регионального сотрудничества и интеграции	0,70
			Фонд сокращения бедности и регионального сотрудничества Китайской Народной Республики	0,50
Модернизация санитарных и фитосанитарных мер для облегчения торговли 13.02.2018 – 30.09.2020	Региональный: Афганистан, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Пакистан, Китай, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан	(i) оздание национальных органов в каждой стране и регионального органа для руководства процессом модернизации; (ii) разработка правил, процедур и требований, соответствующих международным стандартам; и (iii) повышение способности пограничных ведомств реализовывать эти меры на отдельных общих границах.	Фонд регионального сотрудничества и интеграции	0,75
			Фонд сокращения бедности и регионального сотрудничества Китайской Народной Республики	0,80
			Специальный фонд технической помощи	0,40
			Партнер	16,00
Проект соединительной дороги коридоров 1 и 3	Kyrgyz Republic	Предлагаемый проект соединит два основных региональных коридора ЦАРЭС путем реабилитации важнейшей соединительной дороги, части альтернативного коридора Север-	АБР (грант)	9,50
			АБР (грант)	68,50
			Counterpart (grant)	12,75

<sup>1</sup> <https://www.adb.org/projects>



Название проекта	Страны	Описание проекта	Источник финансирования	Стоимость, min. US\$
Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (Фаза 2) - дополнительное финансирование 8.12.2018 - 31.12.2027		Юг, что является приоритетом в Национальной стратегии устойчивого развития. Это (i) улучшит связь и мобильность, и (ii) свяжет экономически неблагополучные регионы с экономическими центрами. Отремонтирована 138 км дороги от села Балыкчы до села Башкуганды (км 0-км 159).		
Кыргызская Республика: Подготовка проекта коридора 1 и 3 ЦАРЭС, проект северной объездной дороги Бишкек 13.11.2018 - 31.10.2020	Кыргызская Республика	Текущее состояние 34-километровой объездной дороги Бишкек плохое, средний международный индекс шероховатости (IRI) превышает 8 м / км. Предлагаемая модернизация и расширение дороги улучшат IRI до менее 3 м / км. Это улучшение дороги внесет вклад в региональное сотрудничество посредством (i) соединения коридоров ЦАРЭС 1 и 3; (ii) обеспечение глобальной связи с СЭЗ «Бишкек» и базаром «Дордой»; и (iii) соединение ЭКАБ с дорогой Бишкек-Ош и дорогой Бишкек-Торугарт. Это также улучшит внутреннее сообщение и уменьшит загруженность в городе Бишкек.	Специальный фонд технической помощи (ADB)	1,05
Кыргызская Республика: Проект улучшения Коридора ЦАРЭС 3 (дорога Бишкек-Ош), Фаза 4 21.08.2018 - 30.11.2019	Кыргызская Республика	Участок Бишкек-Кара-Балта проектной дороги в рамках Займа 3056 / Грант0366-KGZ: Проект улучшения коридора ЦАРЭС 3 (дорога Бишкек-Ош), Фаза 4 совершенствуется. АБР окажет помощь в (i) проведении исследования для количественной оценки, насколько это возможно, потенциальных воздействий и затрат, которые могут возникнуть в результате возврата к первоначальному строительному подходу, в	Специальный фонд технической помощи (ADB)	0,23



Название проекта	Страны	Описание проекта	Источник финансирования	Стоимость, min. US\$
(проект продолжается)		частности, с использованием вибрационного уплотнительного оборудования; и (ii) финансирование такого исследования, поскольку доступных средств в рамках текущего проекта недостаточно. Эти воздействия могут быть как физическими, например, повреждение строений, так и связанными с социальными гарантиями, включая временное переселение домохозяйств, занимающих строения, которые могут быть повреждены.		
Кыргызская Республика: Проект соединительной дороги Коридоров 1 и 3 ЦАРЭС 02.11.2016- 31.12.2022	Кыргызская Республика	Азиатский банк развития работает с Кыргызской Республикой над строительством ключевых дорог в стране. Проект помогает отремонтировать 43 км дороги, ведущей в село Балыкчы, и улучшить дорогу от села Кочкор до села Жылдыз. Также будет улучшена дорога, ведущая в село Арал через Суусамырскую долину.	АБР (грант)	36.72
			Counterpart (grant)	48.26
			АБР (грант)	3,0
			ADB (Loan)	58.39
			Софинансирование (заем): Исламский банк развития, Евразийский банк развития, Саудовский фонд развития	117,00
Региональный: Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, Региональный проект улучшения приграничных служб (RIBS) 22.05.2013 – 31.12.2020	Кыргызская Республика Таджикистан	Улучшение физической инфраструктуры и условий труда на ПП Карамык (Кыргызская Республика) и Гулистон (Таджикистан)  Созданы объекты НЕО в Кыргызской Республике и Таджикистане  Усилен потенциал в области управления проектами и надзора	АБР (грант)	4,2
			АБР (грант)	4,2
			АБР (грант)	9,20
			Партнер (грант)	1,92
			Партнер (займ)	1,48



Название проекта	Страны	Описание проекта	Источник финансирования	Стоимость, mln. US\$
Таджикистан: Подготовка проекта дороги Коридоры 2, 3 и 5 Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (Обигарм-Нуробод) 09.06.2018 - 31.12.2020	Таджикистан	<p>Предлагаемый последующий проект восстановит и улучшит сообщение между Душанбе, северо-восточным регионом Таджикистана и Кыргызской Республикой через автомагистраль М41, которая расположена на коридорах 2, 3 и 5 Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС). Предлагаемый проект будет также обслуживают около 13 деревень и общин, которые в настоящее время полагаются на существующую автомагистраль М41 для доступа к экономическим возможностям и социальным услугам.</p> <p>Участок дороги Обигарм-Нуробод, расположенный на коридорах 2, 3 и 5 ЦАРЭС, будет затоплен, как только водохранилище ГЭС заполнится до рабочего уровня. Перестройка этого участка дороги через долину реки не является частью проекта Рогунской ГЭС. Объездная дорога должна быть завершена и открыта для движения не позднее ноября 2023 года, когда поднимающаяся вода в водохранилище гидроэнергетического проекта затопит несколько критических участков существующей автомагистрали М41. Никакая другая часть национальной сети автомобильных дорог Таджикистана не может обеспечить такое движение, и единственный альтернативный маршрут будет представлять собой отклонение примерно на 500 км.</p>	Специальный фонд технической помощи ADB	1,00
Таджикистан: Проект дороги	Таджикистан	Проект улучшит сообщение между столицей Душанбе и Кургонтеппой, двумя крупными	АБР (грант) Co-financing (grant)	15,8 2,0





Название проекта	Страны	Описание проекта	Источник финансирования	Стоимость, mln. US\$
Коридоры 2, 5 и 6 ЦАРЭС (Душанбе-Кургонтеппа) - Основное финансирование 15.11.2016 - 30.09.2021 Дополнительное финансирование 30.04.2018 - 31.03.2023		городами и экономическими центрами Таджикистана. Дорога является стратегическим соединением север-юг и одной из самых загруженных дорог в стране, а также местом слияния коридоров ЦАРЭС 2, 5 и 6. В рамках проекта будет модернизироваться примерно 33-километровый участок дороги между Душанбе и Чашмасорон, улучшение условий и безопасности вдоль и в окрестностях этого участка дороги, укрепление институционального потенциала Министерства транспорта (МТ) и полная готовность к закупкам для следующего участка дороги., которую нужно улучшить.	АБР (займ)	49,40
			Партнер (займ)	17,2
			Со-финансирование (займ)	12,00
			АБР (грант)	90,00
			Партнер (грант)	17,5
Таджикистан: Проект улучшения коридоров 3 и 5 ЦАРЭС 07.10.2013 - 31.10.2019 (проект продолжается)	Таджикистан	Результатами проекта будут (i) улучшение дорожных условий и повышение безопасности дорожного движения в коридорах ЦАРЭС 3 и 5 (участок дороги Сайрон Карамык, 88 км) и подсети (дорога Восе Ховалинг, 87 км) общей протяженностью 175 км; (ii) расширенный доступ к местным общинам за счет улучшения подъездных сельских дорог; и (iii) институциональное усиление управления проектами, надзора за контрактами и эффективного содержания дорог.  Правительство сделало приоритетным восстановление дороги Восе-Ховалинг, а затем - дороги Ховалинг-Тавильдара. Улучшение этого участка дороги (i) сократит время в пути от кыргызской границы до Хатлона почти вдвое; (ii) открыть новый торговый коридор в самом густонаселенном регионе Таджикистана; (iii) облегчить доступ к южным рынкам; и (iv)	АБР (грант)	70,00
			Партнер (грант)	19,00



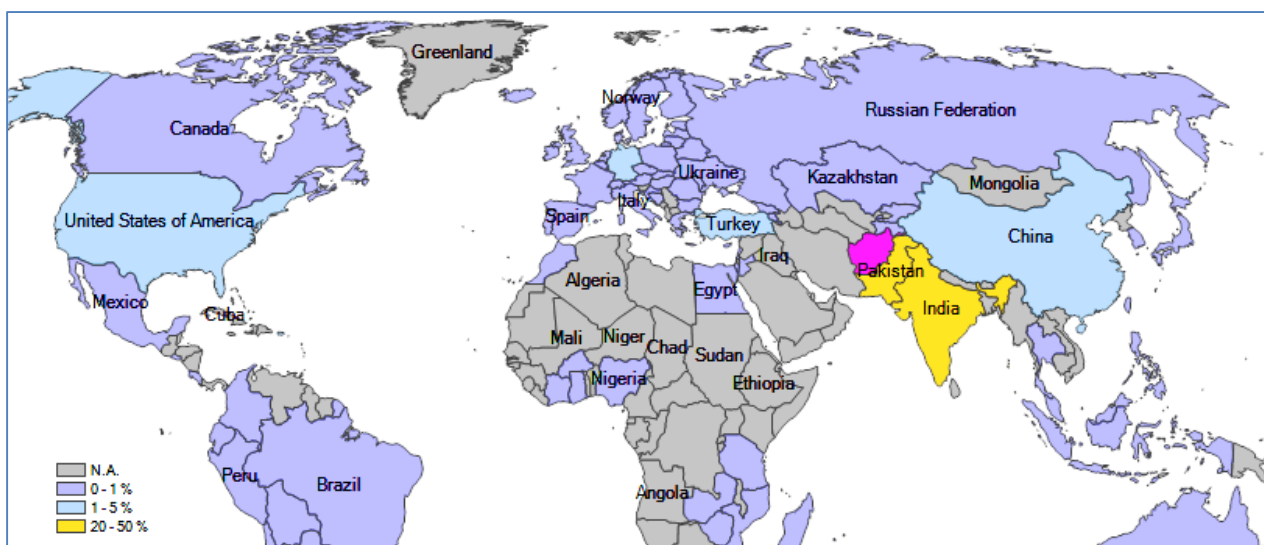
Название проекта	Страны	Описание проекта	Источник финансирования	Стоимость, min. US\$
		усиление экономических связей с коридорами 3 и 5 ЦАРЭС, АН66 и Афганистаном и за его пределами.		
Афганистан: проект дороги Кайсар – Дари- Бум  06.12.2017 – 30.06.2023	Афганистан	Проект будет поддерживать (i) реабилитацию участка Кайсар-Бала Мургаб (90 км) дороги Герат-Андхой; (ii) установка оборудования для взимания платы за проезд, включая пункты взимания платы за проезд, компьютеры и оборудование связи, а также весы для проектной дороги; (iii) профилактика ВИЧ / СПИДа и повышение осведомленности о торговле людьми; (iv) строительный надзор и мониторинг; и другие	АБР (грант)	330,00
			Партнер	4,00
Афганистан: инвестиционная программа развития транспортной сети – <u>4-й транш</u>  28.01.2015- 20.09.2021	Афганистан	<p>АБР утвердил механизм многотраншевого финансирования (MFF) для Инвестиционной программы развития транспортной сети (TNDIP) 12 октября 2011 года на сумму, не превышающую 787 миллионов долларов США, и включающую максимальный вклад в размере 754 миллиона долларов США из ресурсов специальных фондов АБР. На сегодняшний день три транша MFF находятся в стадии реализации, и от правительства поступил периодический запрос на финансирование транша 4.</p> <p>108 км (участок Бехарак-Эшкашим дороги Файзабад-Эшкашим) реконструированных, реабилитированных и надлежащим образом обслуживаемых автомобильных дорог национального и регионального значения</p> <p>АБР работает с Афганистаном над строительством новой дороги, которая откроет</p>	АБР (грант)	109,00



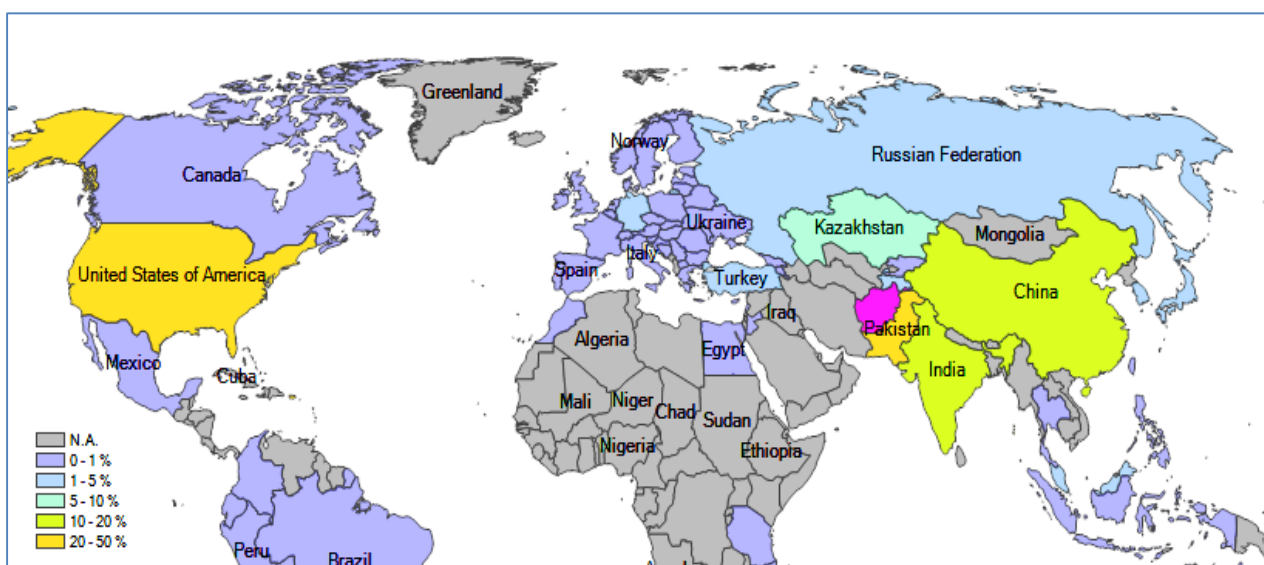
ECONOMIC COOPERATION ORGANIZATION

Название проекта	Страны	Описание проекта	Источник финансирования	Стоимость, min. US\$
		торговые связи восток-запад с Таджикистаном и за его пределами.		

# ПРИЛОЖЕНИЕ I. ГЕОГРАФИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ СТРАН-КОРИДОРОВ КТАИ <sup>1</sup>



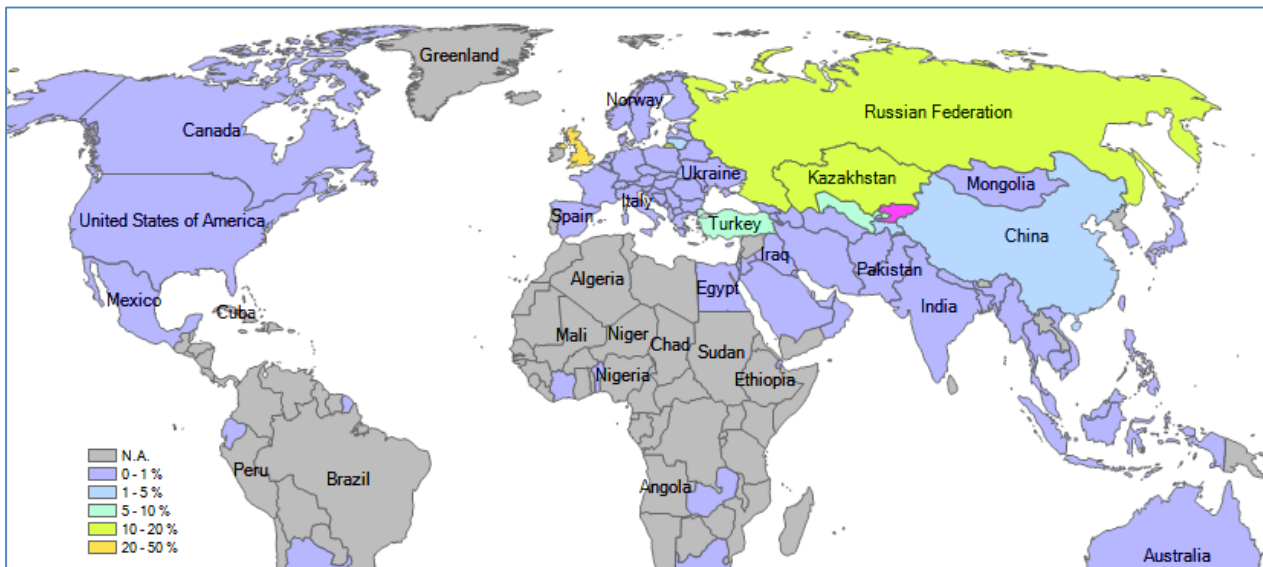
Карта экспорта Афганистана в 2018



Карта импорта Афганистана в 2018

<sup>1</sup> Information resources: International Trade Centre - [www.trademap.org](http://www.trademap.org),





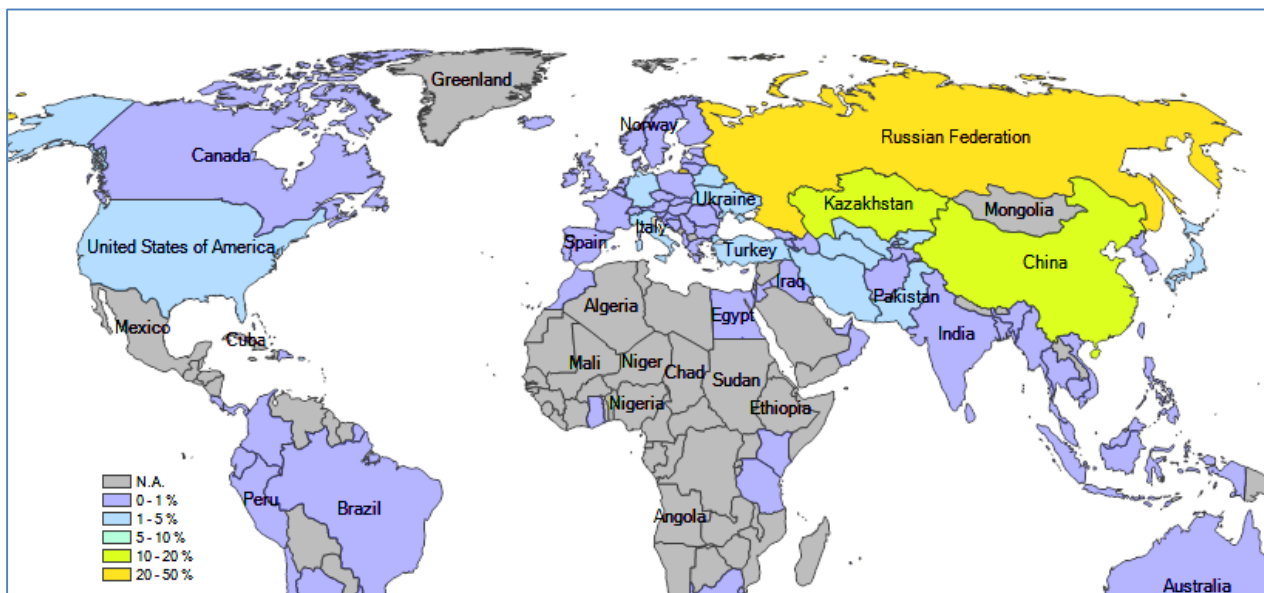
**Карта экспорта Кыргызстана в 2018**



**Карта импорта Кыргызстана в 2018**



**Карта экспорта Таджикистана в 2018**



**Карта импорта Таджикистана в 2018**

## ПРИЛОЖЕНИЕ II. ДАННЫЕ О ГРУЗОВЫХ ДВИЖЕНИЯХ НА АВТОДОРОЖНОМ КОРИДОРЕ КТАИ (ПОЛУЧЕННЫЕ ОТ НАЦИОНАЛЬНЫХ КОНСУЛЬТАНТОВ)

### Данные Ирана

Table IRN 1.1. Объемы международных (экспортно-импортных) перевозок грузов автомобильным транспортом по странам коридора КТАИ за 2012-2016 гг. тыс.тонн<sup>1</sup>

Name of the partner countries	2012			2013			2014			2015			2016		
	TOTAL	Export	Import	TOTAL	Export	Import	TOTAL	Export	Import	TOTAL	Export	Import	TOTAL	Export	Import
AFGANISTAN	4905	4900	5	3406	3380	26	3414	3400	14	4026	4000	26	4926	4900	26
KYRGYZSTAN	3	1	2	4	1	3	6	1	5	3	1	2	2	1	1
TAJIKISTAN	34	21	13	27	20	7	24	13	11	34	15	20	19	9	10
<b>TOTAL:</b>	<b>7195</b>	<b>6077</b>	<b>1118</b>	<b>5792</b>	<b>4765</b>	<b>1027</b>	<b>5859</b>	<b>4791</b>	<b>1068</b>	<b>15624</b>	<b>14489</b>	<b>1135</b>	<b>7657</b>	<b>6323</b>	<b>1334</b>

Table IRN 1.2. Объемы перевозок (транзита) грузов автомобильным транспортом за 2012-2016 гг, тыс.тонн

From Iran to the country of destination to:	2012	2013	2014	2015	2016
AFGANISTAN	1,4	1,2	1,2	1,1	1,3
KYRGYZSTAN	27	25	18	11	20
TAJIKISTAN	108	105	113	62	66
<b>TOTAL:</b>	<b>826</b>	<b>903</b>	<b>996</b>	<b>909</b>	<b>875</b>

Table IRN 2. Объемы грузоперевозок различными видами транспорта, тыс.тонн

<sup>1</sup> Source: Road Maintenance Transport Organization (RMTO) - www.rmto.ir



Тип транспорта /индикатор	2012				2013				2014				2015				2016			
	TOTAL	Export	Import	Transit	TOTAL	Export	Import	Transit	TOTAL	Export	Import	Transit	TOTAL	Export	Import	Transit	TOTAL	Export	Import	Transit
<b>автомобильный</b>	19203	6917	1533	10753	19585	6614	1380	11591	9299	6629	1436	1234	19077	6621	1536	10920	16034	6228	1991	7815
<b>железнодорожный</b>	10252	6485	2861	906	8887	6457	1900	530	11172	6682	3693	797	12010	7343	3232	1435	14999	11098	2471	1430
<b>Морской</b>	95520	44253	45607	5660	123081	77075	38091	7915	181607	127167	43668	10772	182058	136679	36273	9106	250981	208032	36570	6379
<b>ИТОГО</b>	124975	57655	50001	17319	151553	90146	41371	20036	202078	140478	48797	12803	213145	150643	41041	21461	282014	225358	41032	15624

Table IRN 3.1. Данные о грузовых движениях на иранских КПП

год	Национальная принадлежность грузовика	Кол-во тысячи грузовиков в год					
		Из Ирана			В Иран		
		транзит	Экспорт	Всего	Импорт	Транзит	Всего

*Dogharun Check Point*

2014	Iranian	30,8	8,5	39,3	0,0	1,1	1,1
	Other	3,3	29,6	32,9	0,2	1,2	1,4
	<b>Total</b>	<b>34,1</b>	<b>38,0</b>	<b>72,1</b>	<b>0,2</b>	<b>2,3</b>	<b>2,5</b>
2015	Iranian	28,5	8,8	37,4	0,0	0,7	0,7
	Other	1,5	20,4	21,8	0,4	1,4	1,8
	<b>Total</b>	<b>30,0</b>	<b>29,2</b>	<b>59,2</b>	<b>0,4</b>	<b>2,1</b>	<b>2,5</b>
2016	Iranian	33,7	7,6	41,4	0,1	0,7	0,7
	Other	2,7	15,2	17,9	1,0	1,3	2,3
	<b>Total</b>	<b>36,4</b>	<b>22,9</b>	<b>59,3</b>	<b>1,1</b>	<b>2,0</b>	<b>3,0</b>
2017	Iranian	39,9	8,1	48,0	0,0	0,6	0,6
	Other	6,5	25,8	32,3	0,7	1,6	2,3
	<b>Total</b>	<b>46,4</b>	<b>33,8</b>	<b>80,2</b>	<b>0,7</b>	<b>2,2</b>	<b>2,9</b>

год	Национальная принадлежность грузовика	Среднее кол-во грузовиков в сутки					
		Из Ирана			В Иран		
		транзит	Экспорт	Всего	Импорт	Транзит	Всего

*Dogharun Check Point*

2014	Iranian	84	23	108	0	3	3
	Other	9	81	90	1	3	4
	<b>Total</b>	<b>93</b>	<b>104</b>	<b>198</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>7</b>
2015	Iranian	78	24	102	0	2	2
	Other	4	56	60	1	4	5
	<b>Total</b>	<b>82</b>	<b>80</b>	<b>162</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>7</b>
2016	Iranian	92	21	113	0	2	2
	Other	7	42	49	3	4	6
	<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>63</b>	<b>162</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>8</b>
2017	Iranian	109	22	131	0	2	2
	Other	18	71	88	2	4	6
	<b>Total</b>	<b>127</b>	<b>93</b>	<b>220</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>8</b>

год	Национальная принадлежность грузовика	Кол-во тысячи грузовиков в год					
		Из Ирана			В Иран		
		транзит	Экспорт	Всего	Импорт	Транзит	Всего

**Bazargan Check Point**

2014	Иранские	3,2	30,0	33,2	24,3	28,3	52,6
	Другие	16,3	7,0	23,3	24,0	43,1	67,0
	<b>Всего</b>	<b>19,5</b>	<b>37,1</b>	<b>56,5</b>	<b>48,3</b>	<b>71,3</b>	<b>119,6</b>
2015	Иранские	4,6	50,1	54,7	24,0	27,5	51,6
	Другие	26,0	12,1	38,0	28,1	41,8	69,9
	<b>Всего</b>	<b>30,6</b>	<b>62,2</b>	<b>92,8</b>	<b>52,1</b>	<b>69,3</b>	<b>121,4</b>
2016	Иранские	4,3	52,7	57,0	31,0	25,7	56,7
	Другие	23,7	6,4	30,1	43,0	34,9	77,9
	<b>Всего</b>	<b>28,0</b>	<b>59,1</b>	<b>87,1</b>	<b>74,0</b>	<b>60,6</b>	<b>134,6</b>
2017	Иранские	4,2	67,4	71,6	35,0	23,2	58,2
	Другие	20,6	7,6	28,1	43,8	31,9	75,6
	<b>Всего</b>	<b>24,8</b>	<b>75,0</b>	<b>99,7</b>	<b>78,8</b>	<b>55,1</b>	<b>133,9</b>

год	Национальная принадлежность грузовика	Среднее кол-во грузовиков в сутки					
		Из Ирана			В Иран		
		транзит	Экспорт	Всего	Импорт	Транзит	Всего

**Bazargan Check Point**

2014	Иранские	9	82	91	67	77	144
	Другие	45	19	64	66	118	184
	<b>Всего</b>	<b>53</b>	<b>102</b>	<b>155</b>	<b>132</b>	<b>195</b>	<b>328</b>
2015	Иранские	13	137	150	66	75	141
	Другие	71	33	104	77	115	191
	<b>Всего</b>	<b>84</b>	<b>170</b>	<b>254</b>	<b>143</b>	<b>190</b>	<b>333</b>
2016	Иранские	12	144	156	85	70	155
	Другие	65	18	82	118	96	213
	<b>Всего</b>	<b>77</b>	<b>162</b>	<b>239</b>	<b>203</b>	<b>166</b>	<b>369</b>
2017	Иранские	11	185	196	96	63	159
	Другие	56	21	77	120	87	207
	<b>Всего</b>	<b>68</b>	<b>205</b>	<b>273</b>	<b>216</b>	<b>151</b>	<b>367</b>

**Table IRN 3.2. статистические данные порта «Чабахар»<sup>1</sup>**

ВИД ГРУЗА	2017/Q1	2017/Q2
Сухая насыпь (тыс.тонн)	111,17	155,08
Контейнеры (тыс ДФЭ)	9,97	8,17
Нефтепродукты (тыс.тонн)	199,78	212,01

<sup>1</sup> <http://chabaharport.pmo.ir>

## Данные Таджикистана

Table TJK 1.1. Объемы международных (экспортных и импортных) перевозок грузов автомобильным транспортом по странам коридора КТАИ за 2012-2016 гг., тыс. тонн<sup>1</sup>

название страны-партнера	2012			2013			2014			2015			2016		
	TOTAL	Export	Import	TOTAL	Export	Import	TOTAL	Export	Import	TOTAL	Export	Import	TOTAL	Export	Import
AFGHANISTAN	583,5	54,6	528,9	730,0	39,3	690,7	355,5	36,7	318,8	257,8	43,5	214,3	217,8	143,7	74,1
CHINA	166,3	0,1	166,2	140,9	0,2	140,7	133,5	0,5	133,0	239,6	77,0	162,6	97,7	1,1	96,6
IRAN	116,3	49,1	67,2	102,2	41,1	61,1	91,9	34,7	57,2	80,9	43,3	37,6	61,2	33,5	27,7
KYRGYZSTAN	375,0	98,1	276,9	298,0	15,4	282,6	145,7	9,7	136,0	269,5	33,5	236,0	263,1	53,9	209,2
TURKEY	181,6	96,4	85,2	186,4	103,2	83,2	161,0	76,6	84,4	144,4	74,8	69,6	106,8	52,3	54,5
OTHERS	267,9	65,3	202,6	413,1	52,3	360,8	465,7	126,5	339,2	134,3	89,1	45,2	194,8	126,2	68,6
<b>TOTAL:</b>	<b>1107,1</b>	<b>363,6</b>	<b>1327,0</b>	<b>1140,6</b>	<b>251,4</b>	<b>1619,2</b>	<b>997,8</b>	<b>284,7</b>	<b>1068,6</b>	<b>868,6</b>	<b>361,1</b>	<b>765,3</b>	<b>723,6</b>	<b>410,7</b>	<b>530,7</b>

Table TJK 1.2. Объемы перевозок (транзита) грузов автомобильным транспортом за 2012-2016 гг., тыс. тонн

From TAJIKISTAN to:	2012	2013	2014	2015	2016
AFGHANISTAN	690,2	756,7	379,1	290,2	232,1
CHINA	167	140,9	133,5	154,8	97,7
IRAN	108	103,7	64,8	81,1	63,7
KYRGYZSTAN	525,5	473,3	285,5	346,9	306,3
TURKEY	196,2	197,9	163,9	148,4	109,9
OTHERS	3,9	198,1	326,5	105	131,6
<b>TOTAL</b>	<b>1690,6</b>	<b>1870,6</b>	<b>1353,3</b>	<b>1126,4</b>	<b>941,3</b>

<sup>1</sup> Source: Annual reports of the Department of Land Transport of the Ministry of Transport RT

Table TJK 2.1. Объемы международных грузоперевозок за 2007-2016, тыс.тонн

Type of transport/ Indicator	TOTAL	export	import	transit	TOTAL	export	import	transit	TOTAL	export	import	transit	TOTAL	export	import	transit	TOTAL	export	import	transit
	2007				2008				2009				2010				2011			
<i>а/дорога</i>	0	0	0	0	801	497	235	68	937	185	511	241	908	147	551	210	1201	109	911	181
<i>жел/дорога</i>	14529	1136	4741	8652	14555	1003	4577	8975	10941	989	4578	5374	10446	934	4577	4935	9257	868	4487	3903
<b>ИТОГО</b>	<b>14529</b>	<b>1136</b>	<b>4741</b>	<b>8652</b>	<b>15356</b>	<b>1501</b>	<b>4812</b>	<b>9043</b>	<b>11878</b>	<b>1174</b>	<b>5089</b>	<b>5615</b>	<b>11354</b>	<b>1081</b>	<b>5128</b>	<b>5145</b>	<b>10458</b>	<b>977</b>	<b>5398</b>	<b>4083</b>
	2012				2013				2014				2015				2016			
<i>а/дорога</i>	622	227	119	277	603	272	141	190	1348	225	975	148	1126	300	688	139	941	311	580	50
<i>жел/дорога</i>	8410	699	4750	2961	6720	630	4191	1900	6808	622	4451	1735	6121	791	4147	1182	5452	843	4047	562
<b>ИТОГО</b>	<b>9032</b>	<b>925</b>	<b>4868</b>	<b>3238</b>	<b>7323</b>	<b>902</b>	<b>4332</b>	<b>2090</b>	<b>8156</b>	<b>847</b>	<b>5426</b>	<b>1883</b>	<b>7247</b>	<b>1091</b>	<b>4836</b>	<b>1321</b>	<b>6394</b>	<b>1154</b>	<b>4627</b>	<b>612</b>

Table TJK 2.2. Объемы международных грузоперевозок за 2007-2016, тыс.тонн /km

Тип транспорта/ индикатор	TOTAL	export	import	transit	TOTAL	export	import	transit	TOTAL	export	import	transit	TOTAL	export	import	transit	TOTAL	export	import	transit
	2007				2008				2009				2010				2011			
<i>а/дорога</i>					1521	945	447	129	1717	351	919	447	1545	271	916	358	1982	186	1458	339
<i>жел/дорога</i>	1271				1278				809				789				703			
<b>ИТОГО</b>	<b>1271</b>				<b>2800</b>	<b>945</b>	<b>447</b>	<b>129</b>	<b>2526</b>	<b>351</b>	<b>919</b>	<b>447</b>	<b>2334</b>	<b>271</b>	<b>916</b>	<b>358</b>	<b>2685</b>	<b>186</b>	<b>1458</b>	<b>339</b>
	2012				2013				2014				2015				2016			
<i>а/дорога</i>	2790	952	510	13528	3087	1525	649	913	2232	428	1524	281	2175	539	1167	256	1816	576	1146	95
<i>жел/дорога</i>	553				404				391				317				227			
<b>ИТОГО</b>	<b>3343</b>	<b>952</b>	<b>510</b>	<b>13528</b>	<b>3491</b>	<b>1525</b>	<b>649</b>	<b>913</b>	<b>2623</b>	<b>428</b>	<b>1524</b>	<b>281</b>	<b>2492</b>	<b>539</b>	<b>1167</b>	<b>256</b>	<b>2043</b>	<b>576</b>	<b>1146</b>	<b>95</b>

Table TJK 3. Грузооборот автотранспорта на пункты пропуска за 2009-2016 гг., кол-во грузовиков<sup>1</sup>

Название КПП	Total	Export/ entry	Import/ departure	Transit	Total	Export/ entry	Import/ departure	Transit	Total	Export/ entry	Import/ departure	Transit	Total	Export/ entry	Import/ departure	Transit
	JIRGETAL (border of Kyrgyzstan)	2009				2010				2011				2012		
6845		3322	3523		14543	7162	7381		24735	10673	10058		29850	11136	10782	7932
2013				2014				2015				2016				
16360		6451	6466	3443	14487	5871	6078	2538	16026	7077	7182	1767	5469	2820	2585	64
PYANDJ (border of Afghanistan)	2009				2010				2011				2012			
	17467	8546	8921	17467	8546	8921	17467	8546	8921	17467	8921	0	44052	16723	18053	9276
	2013				2014				2015				2016			
	45780	20410	20777	4593	32986	14483	16291	2212	20372	9552	9797	1023	13398	6615	6666	117

<sup>1</sup> Source: Reports of the State Service for Supervision and Regulation in the Field of Transport

## Данные Кыргызстана

Table KGZ 1.1. Объемы международных дорожных грузоперевозок (экспорт & импорт & транзит) тза 2006-2015 <sup>1</sup>

Страна-партнер	2006		2007		2008		2009		2010		
	Тыс.тонн	mln. \$	Тыс.тонн	mln. \$	Тыс.тонн	mln. \$	Тыс.тонн	mln. \$	Тыс.тонн	mln. \$	
AFG	Export	0,22	0,20	2,78	0,51	0,38	0,26	0,94	0,64	0,43	0,49
	Import	0,26	0,09	0,09	0,03	0,00	0,02	0,32	0,15	0,26	0,46
	Transit							0,09	0,07	2,86	8,90
	<b>TOTAL</b>	<b>0,48</b>	<b>0,29</b>	<b>2,87</b>	<b>0,54</b>	<b>0,38</b>	<b>0,28</b>	<b>1,36</b>	<b>0,86</b>	<b>3,55</b>	<b>9,85</b>
CHN	Export	129,37	29,66	86,92	64,19	115,80	26,63	51,03	13,11	46,08	14,79
	Import	376,67	165,51	709,01	436,85	864,59	578,79	600,51	480,66	499,07	515,80
	Transit	2,18	2,31	1,34	2,38	1,98	4,14	0,76	3,09	1,65	1,41
	<b>TOTAL</b>	<b>508,22</b>	<b>197,48</b>	<b>797,27</b>	<b>503,42</b>	<b>982,37</b>	<b>609,56</b>	<b>652,30</b>	<b>496,85</b>	<b>546,80</b>	<b>532,00</b>
IRN	Export	3,67	1,67	9,25	3,84	9,48	5,70	8,37	4,70	6,55	3,97
	Import	3,42	2,92	3,06	0,61	0,59	2,38	3,81	1,93	1,81	1,90
	Transit					0,04	0,03				
	<b>TOTAL</b>	<b>7,10</b>	<b>4,59</b>	<b>12,31</b>	<b>4,45</b>	<b>10,11</b>	<b>8,11</b>	<b>12,18</b>	<b>6,63</b>	<b>8,36</b>	<b>5,86</b>
KAZ	Export	98,92	60,71	60,85	66,85	55,09	64,08	48,72	50,12	159,02	75,44
	Import	1539,93	73,32	1708,08	98,80	2199,94	122,70	448,28	87,31	234,14	97,14
	Transit	3,12	12,93	12,16	56,28	5,43	46,97	4,56	15,42	7,48	14,73
	<b>TOTAL</b>	<b>1641,97</b>	<b>146,97</b>	<b>1781,09</b>	<b>221,93</b>	<b>2260,47</b>	<b>233,75</b>	<b>501,55</b>	<b>152,85</b>	<b>400,63</b>	<b>187,31</b>
TJK	Export	26,86	6,60	83,20	6,79	71,73	7,45	15,60	5,26	33,68	4,29
	Import	0,61	8,71	0,73	0,61	1,50	2,75	8,21	2,41	2,13	2,13
	Transit	3,97	7,20	12,14	16,79	15,50	15,77	43,03	17,53	73,40	52,06
	<b>TOTAL</b>	<b>31,44</b>	<b>22,51</b>	<b>96,07</b>	<b>24,19</b>	<b>88,72</b>	<b>25,97</b>	<b>66,85</b>	<b>25,21</b>	<b>109,20</b>	<b>58,48</b>
<b>TOTAL for all</b>	<b>2189,20</b>	<b>371,83</b>	<b>2689,61</b>	<b>754,52</b>	<b>3342,06</b>	<b>877,66</b>	<b>1234,24</b>	<b>682,40</b>	<b>1068,54</b>	<b>793,51</b>	

<sup>1</sup> Source: State Customs Service under the Government of the KR

Страна-партнер		2011		2012		2013		2014		2015	
		Тыс.тонн	mln. \$	Тыс.тонн	mln. \$	Тыс.тонн	mln. \$	Тыс.тонн	mln. \$	Тыс.тонн	mln. \$
AFG	Export	3,29	3,05	3,03	3,08	4,76	3,92	17,09	14,81	18,46	8,36
	Import	0,24	0,14	0,18	0,38	0,90	1,03	0,80	0,59	0,08	0,08
	Transit	52,67	192,84	72,10	315,02	24,44	62,72	9,04	70,38	5,41	47,85
	<b>TOTAL</b>	<b>56,21</b>	<b>196,03</b>	<b>75,30</b>	<b>318,49</b>	<b>30,10</b>	<b>67,68</b>	<b>26,93</b>	<b>85,79</b>	<b>23,95</b>	<b>56,29</b>
CHN	Export	57,07	28,97	81,47	46,07	39,19	26,13	46,89	21,47	47,86	26,66
	Import	577,68	704,98	607,96	943,36	575,84	1065,28	548,24	913,63	459,02	811,06
	Transit	0,97	2,00	1,54	3,82	7,57	18,59	4,87	15,11	4,31	7,57
	<b>TOTAL</b>	<b>635,71</b>	<b>735,94</b>	<b>690,96</b>	<b>993,25</b>	<b>622,60</b>	<b>1110,00</b>	<b>600,00</b>	<b>950,21</b>	<b>511,19</b>	<b>845,30</b>
IRN	Export	6,24	5,89	3,58	2,91	6,95	4,28	7,94	6,14	4,56	3,84
	Import	5,99	4,32	1,06	7,07	1,90	2,99	2,39	3,56	2,07	1,86
	Transit									0,05	0,05
	<b>TOTAL</b>	<b>12,23</b>	<b>10,21</b>	<b>4,64</b>	<b>9,99</b>	<b>8,85</b>	<b>7,26</b>	<b>10,33</b>	<b>9,70</b>	<b>6,67</b>	<b>5,75</b>
KAZ	Export	240,94	136,62	306,09	229,30	308,92	251,14	400,30	239,32	373,54	106,74
	Import	751,61	149,57	806,17	170,85	1043,53	209,46	1314,51	257,18	537,17	102,47
	Transit	6,52	3,47	6,79	9,90	13,83	14,98	15,62	25,32	9,57	11,70
	<b>TOTAL</b>	<b>999,06</b>	<b>289,66</b>	<b>1119,05</b>	<b>410,06</b>	<b>1366,27</b>	<b>475,58</b>	<b>1730,44</b>	<b>521,82</b>	<b>920,28</b>	<b>220,90</b>
TJK	Export	153,23	16,35	164,43	22,24	202,89	42,99	78,14	19,83	55,25	18,64
	Import	1,14	1,86	5,05	4,02	2,82	2,15	2,07	3,00	9,59	5,14
	Transit	133,92	119,46	237,75	250,44	15,30	247,69	64,84	113,46	66,95	98,93
	<b>Export</b>	<b>288,29</b>	<b>137,66</b>	<b>407,22</b>	<b>276,70</b>	<b>221,01</b>	<b>292,83</b>	<b>145,06</b>	<b>136,29</b>	<b>131,79</b>	<b>122,71</b>
<b>TOTAL for all</b>		<b>1991,50</b>	<b>1369,50</b>	<b>2297,18</b>	<b>2008,48</b>	<b>2248,83</b>	<b>1953,35</b>	<b>2512,74</b>	<b>1703,80</b>	<b>1593,88</b>	<b>1250,94</b>

Table KGZ 1.2 Данные международных грузовых автомобильных перевозок по маршруту Кыргызстан-Афганистан-Иран за 2007-2016 <sup>1</sup>

Кпп страна-партнер		Принадлежность грузовика	Кол-во грузовиков	тыс. тонн	Кол-во грузовиков	тыс. тонн	Кол-во грузовиков	тыс. тонн	Кол-во грузовиков	тыс. тонн	Кол-во грузовиков	тыс. тонн
			2007	2008	2009	2010	2011					
AFG		KGZ										
		AFG										
CHN	CP "Torugart"	KGZ	1 847	26,7	230	3,8	8 642	149,5	10 599	185,9	13 526	226,9
		CHN	161	1,9	700	8,7	12 424	182,8	11 992	170,6	10 152	145,1
	CP "Irkeshtam"	KGZ	129	0,2	367	2,8	20 396	74,5	30 579	112,6	11 087	84,9
		CHN	161	1,9	484	5,4	14 970	187,2	15 303	195,9	19 898	266,4
IRN		KGZ	22	0,3			354	6,4	709	13,7	129	2,0
		IRN	53	0,5	9	0,1	352	3,6	202	2,1	161	1,9
PAK		KGZ										
		IRN			6							
TJK		KGZ										
		TJK									630	
TUR		KGZ	39	0,5			600	6,8	1 200	18,6	2 154	33,4
		TUR	295	3,4	184	2,0	2 698	35,7	2 290	27,8	3 403	42,5
			2012	2013	2014	2015	2016					
AFG		KGZ			362	8,6	22	0,3	51	0,7	2	
		AFG			298	7,6	2	0,02				
CHN	CP "Torugart"	KGZ	10 906		20 476	286,1	22 725	321,4	21 284	303,1	24 030	287,0
		CHN	5 413		8 685	107,1	8 877	104,3	8 555	105,9	10 802	129,3
	CP "Irkeshtam"	KGZ	4 274		15 364	190,1	17 482	211,8	18 566	245,5	18 750	237,0
		CHN	12 390		14 445	195,9	8 184	110,3	6 671	82,1	5 726	94,0
IRN		KGZ			39	0,7	151	2,9	51	0,1	54	1,0
		IRN			119	2,0	83	1,0	100	1,0	121	2,0
PAK		KGZ										
		IRN										
TJK		KGZ			3 939		2 777		4 232		4 198	

<sup>1</sup> Source: State Customs Service under the Government of the KR



	TJK			1 870		141		290		346	
TUR	KGZ			887	14,7	2 416	41,5	2 015	29,9	1 240	13,2
	TUR			2 172	32,8	2 178	29,3	1 573	22,7	1 798	19,5

## ПРИЛОЖЕНИЕ I. ДАННЫЕ ДЛЯ ГЛАВЫ 4. ДАННЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ ВРЕМЯ-СТОИМОСТЬ-РАССТОЯНИЕ

FILE ID	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<b>Route</b>	Istanbul (TUR) - Bazargan (IRN) - Artik (TKM) - Farap - Alat (UZB) - Andijan	Istanbul (TUR) - Bazargan (IRN) - Artik (TKM) - Farap - Alat (UZB) - Kokand	Almalik (UZB) - Tashkent (IRN) - Farap (TKM) - Artik - Luftabad (IRN) - Gurbulak (TUR) - Istanbul	Almalik - Alat (UZB) - Farap - Artik (TKM) - Bazargan (IRN) - Gurbulak - Bursa (TUR)	Bandar- Abbas (IRN) - Serahs - Farap (TKM) - Alat - Yallama (UZB) - Kanisbayeva - Shimkent (KAZ)	Peshawar (PAK) - Torkham (AFG),Kabul, Sherkhan Bandar (AFG) - Nizhniy Pyanj, Dushanbe (TJK)	Peshawar (PAK) - Torkham (AFG),Kabul, Sherkhan Bandar (AFG) - Nizhniy Pyanj, Dushanbe (TJK)	Peshawar (PAK) - Torkham (AFG),Kabul, Sherkhan Bandar (AFG) - Nizhniy Pyanj, Dushanbe (TJK)	Peshawar (PAK) - Torkham (AFG) - Jalalabad, Kabul, Samangan - Hairatan (AFG)	Peshawar (PAK) - Torkham (AFG) - Jalalabad, Kabul, Samangan - Hairatan (AFG)	Peshawar (PAK) - Torkham (AFG) - Jalalabad, Kabul, Samangan - Hairatan (AFG)	Peshawar (PAK) - Torkham (AFG) - Jalalabad, Kabul, Samangan - Hairatan (AFG)
<b>Commodity</b>	gear for packing	Textile	Sheet of copper	Copper	Textile	Fresh Fruit	Fresh Fruit	Fresh Fruit	Fresh Fruit	Fresh Fruit	Fresh Fruit	Fresh Fruit
<b>HS Code</b>	3926909	61159900	74031900	74031900	63039100	81090	81090	81090	81090	81090	81090	81090
<b>Perishable</b>	No	No	No	No	No	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
<b>Cargo Weight (tons)</b>	17	17	20	20	20	15	15	15	15	15	18	15
<b>Container?</b>	40"	40"	No	40"	40"	20"	20"	20"	20"	20"	40"	20"
<b>TIR?</b>	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No	No	No	No	No	No
<b>Date of completion</b>	11-01-18	27-12-17	5-01-18	15-01-18	18-12-17	2-12-17	2-12-17	2-12-17	3-12-17	6-12-17	6-12-17	6-12-17
<b>Distance (km)</b>	1 717	1 597	1 257	1 382	1 240	1024	1024	1024	1 024	1 024	1 024	1 024
<b>Transit Time (hrs.)</b>	34,28	29,72	26,38	25,53	23,43	34,38	33,70	32,75	34	34	33	33
<b>Activities Time (hrs.)</b>	54,50	58,67	45,25	42,25	66,75	96,12	97,72	85,55	96	98	88	86
<b>Total Time (hrs.)</b>	88,78	88,38	71,63	67,78	90,18	130,50	131,42	118,30	131	131	121	118
<b>Operating Cost (US\$)</b>	\$1 039	\$1 041	\$663	\$976	\$846	\$777	\$752	\$762	\$777	\$752	\$893	\$762
<b>Activities Cost (US\$)</b>	\$487	\$455	\$494	\$517	\$618	\$999	\$1 049	\$933	\$999	\$1 049	\$962	\$933
<b>Total Trip Cost (US\$)</b>	\$1 526	\$1 496	\$1 157	\$1 493	\$1 464	\$1 776	\$1 801	\$1 695	\$1 776	\$1 801	\$1 855	\$1 695
<b>SWOD (km/hrs.)</b>	50	54	48	54	53	30	30	31	30	30	31	31
<b>SWD (km/hrs.)</b>	19	18	18	20	14	8	8	9	8	8	8	9
<b>Operating Cost (US\$/km)</b>	\$0,61	\$0,65	\$0,53	\$0,71	\$0,68	\$0,76	\$0,73	\$0,74	\$0,76	\$0,73	\$0,87	\$0,74
<b>Activities Cost (US\$/km)</b>	\$0,28	\$0,28	\$0,39	\$0,37	\$0,50	\$0,98	\$1,02	\$0,91	\$0,98	\$1,02	\$0,94	\$0,91
<b>Total Trip Cost (US\$/km)</b>	<b>\$0,89</b>	<b>\$0,94</b>	<b>\$0,92</b>	<b>\$1,08</b>	<b>\$1,18</b>	<b>\$1,73</b>	<b>\$1,76</b>	<b>\$1,66</b>	<b>\$1,73</b>	<b>\$1,76</b>	<b>\$1,81</b>	<b>\$1,66</b>
<b>Drivers</b>						AFG/TJK	AFG	PAK/AFG	AFG/TJK	AFG	AFG/TJK	PAK/AFG

FILE ID	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
<b>Route</b>	Karamyk (KYR) - Jirgetal (TJK) - Obi Garm - Fakhrobod - Nizhniy Pyanj	Karamyk (KYR) - Jirgetal (TJK) - Obi Garm - Fakhrobod - Nizhniy Pyanj	Dushanbe - Karamyk (KYR) - Osh - Kara - Kul - Bishkek	Erkeshtam (KYR) - Osh - Batken - Kyzyl - bel (KYR) - Guliston (TJK) - Dushanbe	Quetta - Chaman (PAK) - Spin Buldak (AFG) - Kandahar - Herat - Towragh. (AFG) - Serkhet Abad (TKM) - Ashgabat	Quetta - Chaman (PAK) - Spin Buldak (AFG) - Kandahar - Herat - Towragh. (AFG) - Serkhet Abad (TKM) - Ashgabat	Quetta - Chaman (PAK) - Spin Buldak (AFG) - Kandahar - Herat - Towragh. (AFG) - Serkhet Abad (TKM) - Ashgabat	Quetta - Chaman (PAK) - Spin Buldak (AFG) - Kandahar - Herat - Towragh. (AFG) - Serkhet Abad (TKM) - Ashgabat	Quetta - Chaman (PAK) - Spin Buldak (AFG) - Kandahar - Herat - Towragh. (AFG) - Serkhet Abad (TKM) - Ashgabat	Quetta - Chaman (PAK) - Spin Buldak (AFG) - Kandahar - Herat - Towragh. (AFG) - Serkhet Abad (TKM) - Ashgabat	Quetta - Chaman (PAK) - Spin Buldak (AFG) - Kandahar - Herat - Towragh. (AFG) - Serkhet Abad (TKM) - Ashgabat	Peshawar (PAK) - Torkham (AFG) - Kabul - Hairatan (AFG) - Termez (UZB) - Tashkent	Peshawar (PAK) - Torkham (AFG) - Kabul - Hairatan (AFG) - Termez (UZB) - Tashkent
<b>Commodity</b>	Plastics	Plastics	dried fruits	Textiles	Fresh Fruit	Fresh Fruit	Fresh Fruit	Fresh Fruit	Fresh Fruit	Fresh Fruit	Fresh Fruit	Fresh Fruit	
<b>HS Code</b>	38122000	38122000	CC2	CC11	81090	81090	81090	81090	81090	81090	81090	81090	
<b>Perishable</b>	No	No	No	No	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	
<b>Cargo Weight (tons)</b>	18	18	20	18,5	14,5	14	14	15	14	15	14	15	
<b>Container?</b>	40"	40"	No	No	20"	20"	20"	20"	20"	20"	20"	20"	
<b>TIR?</b>	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	
<b>Date of completion</b>	20-12-17	20-12-17	11-11-17	10-11-17	6-12-17	6-12-17	6-12-17	6-12-17	6-12-17	6-12-17	6-12-17	6-12-17	
<b>Distance (km)</b>	624	624	1 334	987	1 504	1503,5	1503,5	1503,5	1 504	1 504	1 792	1 792	
<b>Transit Time (hrs.)</b>	17,75	18,00	26,33	19,67	51,80	52,67	51,62	52,82	53	55	97	97	
<b>Activities Time (hrs.)</b>	4,88	4,88	18,92	25,67	181,20	183,42	181,38	181,73	182	185	106	118	
<b>Total Time (hrs.)</b>	22,63	22,88	45,25	45,33	233,00	236,08	233,00	234,55	235	239	203	215	
<b>Operating Cost (US\$)</b>	\$1 150	\$1 150	\$3 345	\$3 155	\$3 434	\$3 317	\$3 515	\$3 493	\$3 467	\$3 509	\$2 094	\$2 114	
<b>Activities Cost (US\$)</b>	\$137	\$136	\$130	\$92	\$618	\$630	\$628	\$627	\$615	\$614	\$1 024	\$1 044	
<b>Total Trip Cost (US\$)</b>	\$1 287	\$1 286	\$3 475	\$3 247	\$4 052	\$3 947	\$4 143	\$4 120	\$4 082	\$4 123	\$3 118	\$3 158	
<b>SWOD (km/hrs.)</b>	35	35	51	50	29	29	29	28	28	27	18	19	
<b>SWD (km/hrs.)</b>	28	27	29	22	6	6	6	6	6	6	9	8	
<b>Operating Cost (US\$/km)</b>	\$1,84	\$1,84	\$2,51	\$3,20	\$2,28	\$2,21	\$2,34	\$2,32	\$2,31	\$2,33	\$1,17	\$1,18	
<b>Activities Cost (US\$/km)</b>	\$0,22	\$0,22	\$0,10	\$0,09	\$0,41	\$0,42	\$0,42	\$0,42	\$0,41	\$0,41	\$0,57	\$0,58	
<b>Total Trip Cost (US\$/km)</b>	<b>\$2,06</b>	<b>\$2,06</b>	<b>\$2,61</b>	<b>\$3,29</b>	<b>\$2,70</b>	<b>\$2,63</b>	<b>\$2,76</b>	<b>\$2,74</b>	<b>\$2,71</b>	<b>\$2,74</b>	<b>\$1,74</b>	<b>\$1,76</b>	
<b>Drivers</b>											AFG/TJK	PAK	

## ПРИЛОЖЕНИЕ IV. ДАННЫЕ К ГЛАВЕ 6. СУЩЕСТВУЮЩИЕ ДОРОГИ И ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПОТРЕБНОСТИ ДЛЯ ИХ РАЗВИТИЯ. ПРИДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА. АВТОПАРК

### Приложение 4.1. Общая информация о дорогах<sup>1</sup>

Категории дорог	ТАДЖИКИСТАН		АФГАНИСТАН		ТУРЦИЯ	
	Протяжен ность дороги км	% от общей дороги	Протяжен ность дороги км	% от общей дороги	Протяженн ость дороги км	% от общей дороги
<b>Всего дорог :</b>	14446	100	<b>42256</b>	<b>100</b>	67119	100
<b>Включая международного значения</b>	<b>3346</b>	23,16			<b>23932</b>	35,66
<i>Автомагистрали</i>	67	0,46			20793	30,98
<i>Скоростные</i>	по				2157	3,21
<i>Обычные</i>	3279	22,70	3363	7,96	982	1,46
<b>Включая национального значения</b>	<b>5298</b>	36,67				
<i>Автомагистрали</i>						
<i>Скоростные</i>						
<i>Обычные</i>	5298	36,67	4884	11,56		
<b>Включая другие</b>	5802	40,16			2722	4,06
<b>Включая категорию E</b>			34009	80,48		

<sup>1</sup> Data provided by national consultants. Kyrgyzstan did not provide information

**Иран**

<b>Категории дорог</b>	<b>Протяженность дороги км</b>	<b>% от общей дороги</b>
<b>Всего дорог :</b>	232535	100
<b>Включая международного значения</b>		
автострады	2401	1,03
скоростные дороги	16627	7,15
главные дороги	25538	10,98
автомагистрали	34633	14,89
транзитные дороги	24942	10,73
сельские дороги	128394	55,21

## Приложение 4.2. Протоколы мониторинга дорог

Обозначения к протоколам мониторинга дорог (отметьте «X», если необходимо):

### Обозначения раздела: «Отметка качества дороги»

<b>5</b>	- новая дорога, скорость грузовика до 80-100 км / ч;
<b>4</b>	- хорошее покрытие с редкими дефектами, скорость груза до 80-100 км / час;
<b>3</b>	- изъяны на дорожном покрытии требуют снижения скорости до 30-40 км / ч;
<b>2</b>	- большие ямы, их нужно объезжать или снижать скорость до 10-20 км / ч;
<b>1</b>	- недостатки ограничивают движение, зимой нужны специальные средства

### Обозначения раздела : “придорожные объекты”:

<b>R</b>	– имеет место реконструкция (note "X");
<b>∫</b>	– резкие повороты (note "X");
<b>↓</b>	– резкий уклон (if it is, specify the information from road sign in )
<b>↑</b>	– резкий подъем (if it is, specify the information from road sign in )
<b>S</b>	– камни, камнепады (depending on the strength, indicate 1 or 2)
<b>Sn</b>	– снег (depending on the strength, indicate 1 or 2)
<b>W</b>	– вода (depending on the strength, indicate 1 or 2)
<b>I</b>	– лед (depending on the strength, indicate 1 or 2)
<b>P</b>	– ямы (depending on the strength, indicate 1 or 2)
<b>N</b>	– узкий , объезд затруднен (note "X");
<b>*</b>	– другое (note "X" and indicate in the explanations)

### Обозначения раздела: “Особые примечания”

Информация о придорожных объектах:

**GS** - автозаправочная станция; **Cant.**– столовая;

**Host.** - место для сна, отдыха; **TSC** - центр технического обслуживания; **Bг.** - мост;

**TP** - транспортная полиция

Протокол № 1 мониторинга дороги Бишкек-Ош (Кыргызстан)

Date of research	24.10.2017
Route:	BISHKEK (KRG) - OSH (KRG)
Corridor :	KTAI
research start time:	6:30
research start time:	19:30
break time:	1 hour
number of trucks during the research:	362
number of trucks per hour:	30

Distance, km	Отметка качества дороги					Особые примечания											Придорожные объекты							Дополнительные примечания
	1	2	3	4	5	R	∫	↑	↓	S	Sn	W	I	P	N	*	GS	cant.	TSC	host.	br.	TP	other	
0	5	5	5	5	5												1	1	1					
8	3	3	3														1	1						
10	3	3	3			1																		rehabilitation
11	3	3	3														1							
14	3	3	3																					
18	3	3	3														1	1	1					Sukuluk
22	3	3	3																					
27	3	3	3															1						
30	4	4	4	4															1					
32	3	3	3														1	1	1					
34	4	4	4	4													1	1	1					
37	3	3	3			1																		Repairs
38	3	3	3			1											1	1						repairs
43	3	3	3														1	1						Reconstruction of the road Bishkek-Karabolta
48	3	3	3														1							
53	4	4	4	4													1	1						
70	3	3	3														1	1		1			1	hanging point
74	3	3	3			1			1															

Distance, km	Отметка качества дороги					Особые примечания											Придорожные объекты						Дополнительные примечания	
	1	2	3	4	5	R	∫	↑	↓	S	Sn	W	I	P	N	*	GS	cant.	TSC	host.	br.	TP		other
83	3	3	3				1			1														
96	3	3	3				1			1														
107	3	3	3				2	2		2	2													mountain pass Too-Ashu
112	3	3	3				2	2		2	2												1	the evacuator is on duty
115	2	2					2	2			2													storm
120	3	3	3				2	2		2						1							1	12 rise, tunnel
122	2	2					2	2		2				1		1							1	dust
123	1						2	2		2				1										
124	2	2					1		1				1	1										
128	3	3	3				1		1					1		1								fog
130	4	4	4	4			1		1					1										V <= 30 km / h
134	4	4	4	4										1										
139	5	5	5	5	5																			
144	4	4	4	4														2	1	2				
150	3	3	3														1							
162	3	3	3																					
174	3	3	3											1										
187	4	4	4	4														1						
197	4	4	4	4			1																	
216	4	4	4	4			1																	
227	4	4	4	4					1															
242	4	4	4	4																1				
246	4	4	4	4														1						
264	4	4	4	4													1			1				
272	4	4	4	4													1	1	1	1		1		
294	5	5	5	5	5												1							Toktagul
306	5	5	5	5	5																			
314	5	5	5	5	5												1	1	1	1				
333	4	4	4	4			1																	
338	4	4	4	4			1	1	1					1				1						
346	5	5	5	5	5		1	1																4-5 km
352	4	4	4	4			1																	20 km
354	4	4	4	4																				
362	4	4	4	4			1							1										



Distance, km	Отметка качества дороги					Особые примечания											Придорожные объекты							Дополнительные примечания
	1	2	3	4	5	R	∫	↑	↓	S	Sn	W	I	P	N	*	GS	cant.	TSC	host.	br.	TP	other	
371	5	5	5	5	5		1											1						
376	5	5	5	5	5												1		1					
378	5	5	5	5	5												1	1	1	1			1	weight control point
382	5	5	5	5	5													1						
384	5	5	5	5	5												1	1						
386	5	5	5	5	5		1										1							
387	5	5	5	5	5																	1		
389	5	5	5	5	5		1				1		1					1						
392	5	5	5	5	5		1	1		1								1						dangerous sector
394	5	5	5	5	5		1																	
395	5	5	5	5	5					1														some parts of the road are destroyed
397	5	5	5	5	5					1														
400	5	5	5	5	5		1													1			1	tunnel 200 m., fences are damaged
408	5	5	5	5	5		1																	
410	5	5	5	5	5		1																	V ≤ 40 km / h
413	5	5	5	5	5																			
414	5	5	5	5	5		1			1				1										
418	4	4	4	4			1																	Noken
419	4	4	4	4			1											1			1			
422	4	4	4	4					1	1														
429	4	4	4	4														1				1		
432	5	5	5	5	5		1																	
442	4	4	4	4			1																	
444	3	3	3																					a segment of the road is destroyed
445	3	3	3															1	1					
446	4	4	4	4													1							
448	5	5	5	5	5																1			
450	4	4	4	4					1															
461	4	4	4	4													1							
466	4	4	4	4														1	1					
469	4	4	4	4													1							
470	4	4	4	4													1							
494	3	3	3														1		1					
496	3	3	3														1	1						

Distance, km	Отметка качества дороги					Особые примечания											Придорожные объекты							Дополнительные примечания
	1	2	3	4	5	R	∫	↑	↓	S	Sn	W	I	P	N	*	GS	cant.	TSC	host.	br.	TP	other	
510	3	3	3														1	1	1	1				
514	5	5	5	5	5												3	1	1					
517	3	3	3														1	1						
522	3	3	3																					
523	4	4	4	4																				
525	3	3	3														2	1	1	1				
528	3	3	3														1	1						
534	4	4	4	4													1	1	1					
536	3	3	3														3	1						Bazar-Korgan
546	4	4	4	4													1		1					
550	3	3	3														1							
557	4	4	4	4																				
558	4	4	4	4													1							
560	5	5	5	5	5												1				1			
561	4	4	4	4													1	1	1					
562	4	4	4	4														1						c. Jalal-Abad
565	3	3	3														2	1						
573	3	3	3														2							
576	3	3	3														2							
582	3	3	3					1		1														
595	5	5	5	5	5																			
603	5	5	5	5	5												1							
605	3	3	3														1	1	1	1				
606	4	4	4	4													3	1	1			1		
608	4	4	4	4													1	1						
611	4	4	4	4													1							c. Uzgen
613	4	4	4	4													1							
626	4	4	4	4													2	2	2					
629	4	4	4	4													1							weight control point
630	5	5	5	5	5												1							
632	5	5	5	5	5												1		1					
635	5	5	5	5	5												1							
643	5	5	5	5	5																			
645	5	5	5	5	5												1							

Distance, km	Отметка качества дороги					Особые примечания											Придорожные объекты							Дополнительные примечания
	1	2	3	4	5	R	∫	↑	↓	S	Sn	W	I	P	N	*	GS	cant.	TSC	host.	br.	TP	other	
646	5	5	5	5	5													1						
650	5	5	5	5	5												1							
659	5	5	5	5	5																			c. Osh

### Протокол № 2 мониторинга дороги Ош-Карамык (Кыргызстан)

Date of research	25.10.2017
Route:	OSH (KRG) - KARAMYK (KRG)
Corridor :	KTAI
research start time:	7:30
research start time:	12:30
break time:	0 hour
number of trucks during the research:	44
number of trucks per hour:	9

Distance, km	Отметка качества дороги					Особые примечания											Придорожные объекты							Дополнительные примечания
	1	2	3	4	5	R	∫	↑	↓	S	Sn	W	I	P	N	*	GS	cant.	TSC	host.	br.	TP	other	
0	5	5	5	5	5												3	1	1					
5	5	5	5	5	5												2							
11	5	5	5	5	5												1							
18	5	5	5	5	5												1						1	hanging point
21	4	4	4	4																				
26	3	3	3																					
34	5	5	5	5	5																			
40	5	5	5	5	5																			
59	5	5	5	5	5			1		1														
64	5	5	5	5	5			1		1														
66	5	5	5	5	5		1	1		1														
67	5	5	5	5	5		1		1															Karabulak

Distance, km	Отметка качества дороги					Особые примечания											Придорожные объекты						Дополнительные примечания	
	1	2	3	4	5	R	∫	↑	↓	S	Sn	W	I	P	N	*	GS	cant.	TSC	host.	br.	TP		other
72	5	5	5	5	5									1									1	V ≤ 40 km / h
74	4	4	4	4													2	1		1	1			
75	3	3	3			1																		
77	4	4	4	4										1										
78	4	4	4	4																				
80	5	5	5	5	5		1																	
82	5	5	5	5	5		1							1										
83	5	5	5	5	5		1	1									1							
101	5	5	5	5	5		1		1															
106	3	3	3											1										
107	5	5	5	5	5		1	1	1															
115	5	5	5	5	5																			
115	5	5	5	5	5																			
128	5	5	5	5	5													1						
131	5	5	5	5	5		1	1									1							
136	5	5	5	5	5																			
144	5	5	5	5	5		1		1															
147	5	5	5	5	5													1						
154	4	4	4	4													1							
157	4	4	4	4			1	1																
158	3	3	3							1		1	1											mountain pass Taldyk
165	5	5	5	5	5		1		1												3		V ≤ 30 km / h	
171	3	3	3				1		1															
174	5	5	5	5	5																			
178	5	5	5	5	5												1	1	1	1				
197	5	5	5	5	5																			
213	5	5	5	5	5												1							
227	5	5	5	5	5																			
232	5	5	5	5	5												1							
274	5	5	5	5	5												1	1	1	1				
283	5	5	5	5	5												1							
306	5	5	5	5	5												1							
310	5	5	5	5	5												1							
312	2	2				1								2										Departure to the checkpoint Karamyk



**Протокол № 3 мониторинга дороги Душанбе- Джиргеталь (Таджикистан)**

Date of research	28.10.2017
Route:	DUSHANBE (TJK) - JIRGETAL (TJK)
Corridor :	КТАИ
research start time:	8:30
research start time:	18:30
break time:	1 hour
number of trucks during the research:	92
number of trucks per hour:	10

Distance, km	Отметка качества дороги					Особые примечания											Придорожные объекты							Дополнительные примечания		
	1	2	3	4	5	R	∫	↑	↓	S	Sn	W	I	P	N	*	GS	cant.	TSC	host.	br.	TP	other			
0	5	5	5	5	5																					
7	5	5	5	5	5												3			1						
8	5	5	5	5	5												3									
10	5	5	5	5	5												2		1							
11	5	5	5	5	5												1	1	1		1					
12	5	5	5	5	5												1	1	1							
15	5	5	5	5	5												2									
17	5	5	5	5	5												1									
18	5	5	5	5	5												1	1	1							two-lane road
20	5	5	5	5	5												1	1	1							
21	4	4	4	4				1																		Tursun Zadeh
28	5	5	5	5	5													1				1				
30	5	5	5	5	5																					
33	5	5	5	5	5													1			1					
34	5	5	5	5	5												2		1							
41	5	5	5	5	5												1					1				
43	5	5	5	5	5												1									
47	5	5	5	5	5														1							
53	3	3	3				1	1																		at bends the asphalt sagged
55	3	3	3										1													

Distance, km	Отметка качества дороги					Особые примечания											Придорожные объекты							Дополнительные примечания	
	1	2	3	4	5	R	∩	↑	↓	S	Sn	W	I	P	N	*	GS	cant.	TSC	host.	br.	TP	other		
60	3	3	3											1						1					
61	5	5	5	5	5									1											
73	5	5	5	5	5												1		1						
76	5	5	5	5	5																			weight control point	
77	5	5	5	5	5												1					1			
80	2	2												1									1	500 m bad road	
81	5	5	5	5	5												1	1							
84	4	4	4	4													1				1				
85	5	5	5	5	5		1																		
88	5	5	5	5	5		1										1							Obigarm	
90	5	5	5	5	5					1														200 m of pit	
91	5	5	5	5	5		1														1				
92	5	5	5	5	5		1																	50 m pit	
93	5	5	5	5	5		1		1	1				1										short sections of the road with pits	
94	5	5	5	5	5		1		1	1				1							1			short sections of the road with pits	
95	5	5	5	5	5									1										old road 20-25 km	
100	2	2					1	1						2											
101	2	2					1		1					2	1										
103	2	2					1	1						2	1										
105	2	2													2						1				very narrow
107	5	5	5	5	5													1							
111	2	2					1	1	1																
114	2	2					1	1	1		1														
116	1													2											
120	2	2					1	1						2											
121	4	4	4	4																					
123	1													2							1				the road is very ruined
124	1													2											
125	4	4	4	4													1						1	weight control point	
125	2	2												2							1				200 m bad road

Distance, km	Отметка качества дороги					Особые примечания										Придорожные объекты						Дополнительные примечания			
	1	2	3	4	5	R	∫	↑	↓	S	Sn	W	I	P	N	*	GS	cant.	TSC	host.	br.		TP	other	
126	5	5	5	5	5									1											some bad parts of the road
126	2	2												2											
128	5	5	5	5	5																1				old bridge
132	5	5	5	5	5																1				some bad parts of the road
135	2	2																							
138	4	4	4	4																					
145	4	4	4	4																		1	1		
147	4	4	4	4													1								
149	4	4	4	4													2		1						
150	5	5	5	5	5												1				1				
152	5	5	5	5	5																				
159	4	4	4	4																					
161	4	4	4	4													1				1				
164	4	4	4	4																					
170	4	4	4	4													1				1	1			
171	4	4	4	4															1						
176	5	5	5	5	5												2		1		1				
177	5	5	5	5	5												1	1	1	1					
180	5	5	5	5	5												2				1				
182	5	5	5	5	5												1				1				
185	5	5	5	5	5												1								
189	5	5	5	5	5																				
197	5	5	5	5	5														1						
200	4	4	4	4													1								
211	4	4	4	4					1		1														
212	5	5	5	5	5																				
213	5	5	5	5	5																				
214	5	5	5	5	5												2								
215	5	5	5	5	5																				
220	5	5	5	5	5												1								
221	5	5	5	5	5									1											there are pits
227	5	5	5	5	5												1				1				



Distance, km	Отметка качества дороги					Особые примечания											Придорожные объекты							Дополнительные примечания	
	1	2	3	4	5	R	∫	↑	↓	S	Sn	W	I	P	N	*	GS	cant.	TSC	host.	br.	TP	other		
237	5	5	5	5	5																				
238	5	5	5	5	5												1		1	1					
253	5	5	5	5	5		1	1	1	1															
260	5	5	5	5	5		1	1	1	1								1				1	1		road index is 239 km
261	5	5	5	5	5																1				
264	5	5	5	5	5		1	1		1															
268	5	5	5	5	5		1	1	1	1															
270	2	2																							200 m bad road
280	5	5	5	5	5					1				1											
284	5	5	5	5	5																				
288	5	5	5	5	5		1															1			
301	5	5	5	5	5												1								
302	5	5	5	5	5												1								
309	5	5	5	5	5					1				1								1			
317	5	5	5	5	5																				
320	5	5	5	5	5									1											
321	5	5	5	5	5					1				1											
326	5	5	5	5	5																		1		
327	5	5	5	5	5																				
328	2	2					1																		
328	1									1		1		1											
329	1									1		1		1											c.p. Jirgetal

**Протокол № 4. мониторинга дороги Душанбе-Нижний Пяндж (Таджикистан)**

Date of research	27.10.2017
Route:	DUSHANBE (TJK) – NIZNIY PYANJ (TJK)
Corridor :	KTAI
research start time:	9:30
research start time:	14:30
break time:	0 hour
number of trucks during the research:	113
number of trucks per hour:	23

Distance, km	Отметка качества дороги					Особые примечания											Придорожные объекты							Дополнительные примечания	
	1	2	3	4	5	R	∫	↑	↓	S	Sn	W	I	P	N	*	GS	cant.	TSC	host.	br.	TP	other		
0,0	3	3	3														1								
2,5	4	4	4	4														1							
4,4	3	3	3														1	1							
6,5	4	4	4	4												1									
7,6	2	2				1																			bad road 300 m
7,8	3	3	3																						reconstruction*
8,3	4	4	4	4																					
11,2	3	3	3																						
12,1	4	4	4	4													1								
12,8	5	5	5	5	5																				
13,9	4	4	4	4																					
16,0	5	5	5	5	5		1	1																	
17,0	4	4	4	4												1									bad road 500 m
18,0	3	3	3													1									Vahraad pass (sometimes fog)
18,6	3	3	3																			1			
19,0	3	3	3																						
22,5	5	5	5	5	5												1								
25,4	4	4	4	4																					
27,4	4	4	4	4																					
27,8	4	4	4	4														1		1					
32,0	3	3	3														1	1				1			

Distance, km	Отметка качества дороги					Особые примечания											Придорожные объекты							Дополнительные примечания	
	1	2	3	4	5	R	∩	↑	↓	S	Sn	W	I	P	N	*	GS	cant.	TSC	host.	br.	TP	other		
35,0	3	3	3																						
37,5	3	3	3														1								
38,0	3	3	3														2	1	1						
39,7	3	3	3														1	1	1	1					
41,0	4	4	4	4													2								
43,2	4	4	4	4													1					1			
44,8	5	5	5	5	5																	1			
45,5	5	5	5	5	5												1								
47,3	5	5	5	5	5																				
50,3	5	5	5	5	5												1								
54,0	5	5	5	5	5												1								
59,0	3	3	3														2	1	1	1					
62,0	4	4	4	4													1								two-lines road
68,0	3	3	3														1								sections are destroyed at 2-2.5 km
70,7	5	5	5	5	5																				
73,3	5	5	5	5	5												1								
76,0	5	5	5	5	5																				
79,3	5	5	5	5	5												6	2	2	4					Gayrat
80,0	5	5	5	5	5												1	1	1						
82,0	5	5	5	5	5												2								
84,2	5	5	5	5	5												1								
86,1	5	5	5	5	5												1								
88,4	5	5	5	5	5												1								
89,8	5	5	5	5	5												1								
92,2	5	5	5	5	5												2								
94,6	5	5	5	5	5												1								
97,0	5	5	5	5	5													1	1						
98,8	5	5	5	5	5												4	1	1	1					
105,0	5	5	5	5	5												4	1				1			on bridges 30 t limit
108,0	5	5	5	5	5												1								
111,3	5	5	5	5	5												1								
113	5	5	5	5	5												1	1		1					
114	5	5	5	5	5												2	2							Kolhozobad
116	5	5	5	5	5												3								

Distance, km	Отметка качества дороги					Особые примечания											Придорожные объекты							Дополнительные примечания
	1	2	3	4	5	R	∫	↑	↓	S	Sn	W	I	P	N	*	GS	cant.	TSC	host.	br.	TP	other	
122	5	5	5	5	5												2							
126	5	5	5	5	5												1	1	1					
128	5	5	5	5	5												1		1					
130	5	5	5	5	5																			
134	5	5	5	5	5												1							
137	5	5	5	5	5												1							
137,5	5	5	5	5	5												1							
140	5	5	5	5	5												1							
141	5	5	5	5	5												1		1					
144	4	4	4	4																				
145	4	4	4	4													1							some places quality are 3 points
154	5	5	5	5	5																			
161	5	5	5	5	5																			weight control point, parking TIR, Nizhny Pyanj

\* Dushanbe-Kurgan-Tube reconstruction of 46 km of the road, ADB project

**Протокол № 5 мониторинга кпп Ислам-Кала –Герат (Афганистан)**

<b>Date of research</b>	<b>27.11.2017</b>
Route:	<b>ISLAM-QALA (AFG) - HERAT (AFG)</b>
Corridor :	KTAI
research start time:	13:50
research start time:	16:00
break time:	0 hour
number of trucks during the research:	<b>17</b>
number of trucks per hour:	<b>9</b>
waiting at the border	about <b>150</b> trucks

Distance, km	Отметка качества дороги					Особые примечания											Придорожные объекты							Дополнительные примечания		
	1	2	3	4	5	R	∫	↑	↓	S	Sn	W	I	P	N	*	GS	cant.	TSC	host.	br.	TP	other			
0	5	5	5	5	5																					
20	5	5	5	5	5																					there is nothing
70	5	5	5	5	5																					
80	5	5	5	5	5																					
100	5	5	5	5	5																					
120	5	5	5	5	5																					
																	1	1	1	1						c. Herat

**Протокол № 6 мониторинга дороги Герат – вглубь страны (Афганистан)**

<b>Date of research</b>	<b>28.11.2017</b>
Маршрут:	<b>с. HERAT (AFG) - deep into the country (AFG)</b>
Коридор :	<b>КТАИ</b>
Время начала исследования:	10:10
research start time:	12:00
перерыв:	0 hour
Кол-во грузовиков в ходе изучения:	<b>0</b>
Кол-во грузовиков в час :	<b>0</b>

Distance, km	Отметка качества дороги					Особые примечания											Придорожные объекты						Дополнительные примечания		
	1	2	3	4	5	R	∫	↑	↓	S	Sn	W	I	P	N	*	GS	cant.	TSC	host.	br.	TP		other	
0	5	5	5	5	5																				
8	5	5	5	5	5												1								
14	5	5	5	5	5																1				
15	5	5	5	5	5																				
18	5	5	5	5	5												1								
19	5	5	5	5	5												1						1	securitize point	
46	5	5	5	5	5																				
48	5	5	5	5	5																				
58	5	5	5	5	5													1							self-cooking "room"
68	3	3	3																						
73	2	2																							200 m bad road
																									the road is over

## Протокол № 7 мониторинга дороги Мешхед-Догарун (Иран)

Date of research	<u>27.11.2017</u>
Route:	<b>MASHHAD (IRN) - DOGHARUN (IRN)</b>
Corridor :	KTAI
research start time:	9:40
research start time:	12:30
break time:	0 hour
number of trucks during the research:	<b>70</b>
number of trucks per hour:	<b>25</b>
waiting at the border	about <b>400-500</b> trucks

Distance, km	Отметка качества дороги					Особые примечания											Придорожные объекты							Дополнительные примечания	
	1	2	3	4	5	R	∫	↑	↓	S	Sn	W	I	P	N	*	GS	cant.	TSC	host.	br.	TP	other		
0	5	5	5	5	5																				
27	4	4	4	4																					
50	4	4	4	4													1	1	1						
68	5	5	5	5	5												1	1	1						
70	4	4	4	4		1																1			
71	5	5	5	5	5												1								
85	5	5	5	5	5												1	1	1						Highway
124	5	5	5	5	5												1								
131	5	5	5	5	5															1					
155	5	5	5	5	5																				
163	3	3	3																1						
165	4	4	4	4																					
170	3	3	3																						A parallel expressway is building
180	4	4	4	4														1							
211	5	5	5	5	5												1								
223	5	5	5	5	5																				A high-speed road is under construction
241	3	3	3			1											1					1			Rehabilitation of one line
243	4	4	4	4																					

**Протокол № 8 мониторинга дороги Чабахар-Захедан (Иран)**

Date of research	2.12.2017
Route:	ЧАБАХАР (IRN) - ЗАХЕДАН (IRN)
Corridor :	ITI
research start time:	8:10
research start time:	18:00
break time:	1 hour
number of trucks during the research:	177
number of trucks per hour:	20

Distance, km	Отметка качества дороги					Особые примечания											Придорожные объекты						Дополнительные примечания		
	1	2	3	4	5	R	∩	↑	↓	S	Sn	W	I	P	N	*	GS	cant.	TSC	host.	br.	TP		other	
0	5	5	5	5	5												1								
3	5	5	5	5	5												1								
6	5	5	5	5	5																				Road in 2 lines
10	4	4	4	4																					
12	5	5	5	5	5																				
13	5	5	5	5	5																		1		new road
16	5	5	5	5	5																		1		TIR parking is building
22	5	5	5	5	5																1				Reconstruction of the bridge
29	5	5	5	5	5													1							
43	5	5	5	5	5																	1			
45	5	5	5	5	5																			1	TIR parking is building
55	5	5	5	5	5																			1	The road is under construction
56	5	5	5	5	5																1				
60	5	5	5	5	5		1																		
62	5	5	5	5	5													1			1			1	ambulance car
99	5	5	5	5	5																				
100	5	5	5	5	5																1				



Distance, km	Отметка качества дороги					Особые примечания										Придорожные объекты							Дополнительные примечания	
	1	2	3	4	5	R	∫	↑	↓	S	Sn	W	I	P	N	*	GS	cant.	TSC	host.	br.	TP		other
114	5	5	5	5	5												1	1					1	ambulance car
120	5	5	5	5	5					1														
140	5	5	5	5	5												1	1		1		1		
142	5	5	5	5	5																		1	rest area is building
143	5	5	5	5	5												1	1		1				
144	5	5	5	5	5		1										1						1	the tunnel is very good
145	5	5	5	5	5					1														
166	5	5	5	5	5												1						1	ambulance car, a recreation area is building
171	5	5	5	5	5		1														1			
172	5	5	5	5	5																			
175	5	5	5	5	5																		1	The tunnel is very good
176	5	5	5	5	5																			
178	5	5	5	5	5																			
192	5	5	5	5	5																		1	a recreation area is being built
231	5	5	5	5	5																			
285	5	5	5	5	5														1				1	rest area is building
310	5	5	5	5	5																			the railway is being built
337	5	5	5	5	5																			a new road is under construction
339	5	5	5	5	5												1							
345	5	5	5	5	5												1	1	1					good rest area
346	5	5	5	5	5																	1		
355	5	5	5	5	5																			the parallel road will end
372	5	5	5	5	5																			
375	5	5	5	5	5													1		1				
380	4	4	4	4		1																		the road is under construction
382	5	5	5	5	5																			new road
384	5	5	5	5	5																		1	ambulance car
398	4	4	4	4		1																		reconstruction
404	4	4	4	4																				
408	5	5	5	5	5																			
410	3	3	3																					200 m bad road

Distance, km	Отметка качества дороги					Особые примечания										Придорожные объекты							Дополнительные примечания		
	1	2	3	4	5	R	∫	↑	↓	S	Sn	W	I	P	N	*	GS	cant.	TSC	host.	br.	TP		other	
411	5	5	5	5	5																				
415	5	5	5	5	5																				
416	5	5	5	5	5																			1	ambulance car
418	5	5	5	5	5												1	1	1						
430	3	3	3																						
431	5	5	5	5	5																				
432	5	5	5	5	5																				two different lines
434	5	5	5	5	5																				
438	3	3	3																						
444	5	5	5	5	5																				
446	5	5	5	5	5																				
448	4	4	4	4																					
450	5	5	5	5	5																				
463	5	5	5	5	5																		1	1	ambulance car
470	4	4	4	4																					
480	5	5	5	5	5														1						new road
481	5	5	5	5	5												1	1	1	1	1				
490	5	5	5	5	5																		1		
510	5	5	5	5	5												1	1	1	1		1	1		rest area, ambulance car
519	5	5	5	5	5																				
544	5	5	5	5	5												1	1	1	1					
550	4	4	4	4														1	1						
553	5	5	5	5	5													1	1						
590	4	4	4	4																					
602	4	4	4	4																					
606	4	4	4	4													1	1		1		1	1		
620	4	4	4	4																					
650	5	5	5	5	5																				Zahedan

### Приложение 4.3. Строительство и реконструкция дорог

№	Название проекта (участки дороги / объекты дорожной мебели (мост, туннель и т. Д.)	Выберите виды работ из списка	Протяженность участка, km	Сроки планирования	Стадия строительства	Согласованность с планом	Общая оценочная стоимость mln. \$US	Источники финансирования
<b>ТАДЖИКИСТАН</b>								
1	Душанбе-Турсун-Заде-граница Узбекистана (Участок дороги от Западных ворот Душанбе до границы с Республикой Узбекистан 4,6–61,6)	Реконструкция	57	10.2011-03.2016	Завершено	Согласно графику	131,20	ADB
2	Развитие коридоров (Реконструкция автомобильной дороги Восе-Ховалинг и асфальтирование второго слоя на участке Сайрон-Карамык)	Реконструкция	Реконструкция 88, асфальтирование 89	01.2014 - 07.2016	Завершено	Согласно графику	76,90	ADB, Tajilistan Goven.
<b>TOTAL:</b>			<b>234</b>				<b>9346,87</b>	
<b>АФГАНИСТАН</b>								
1	Дорога Доши- Пол-е -Кумри	Строительство асфальтной дороги	51,98	2015-N	Однополосная	Согласно графику	22,00	IDB& Afghan. Govern.
2	Дорога Галиммурад- Джабалсарие Часть 1		26,6	2014-2018	Однополосная	Согласно графику	11,50	Afghanistan Government
3	Междугородние дороги Газни		10,4	2015-2019	Однополосная	Согласно графику	2,44	
4	Дорога Хинджан – Бано		38,8	2015-2019	Однополосная	Согласно графику	15,82	
5	Дороги в провинции Нуристан		43	2015-2017	Однополосная	Согласно графику	17,00	
6	Дорога в аэропорт в Кандагаре		16,4	2019	двуполосная	Согласно графику	40,85	

№	Название проекта (участки дороги / объекты дорожной мебели (мост, туннель и т. Д.)	Выберите виды работ из списка	Протяженность участка, km	Сроки планирования	Стадия строительства	Согласование с плаом	Общая оценочная стоимость mln. \$US	Источники финансирования
7	Дорога Пастон-Заргон		44,8	2019	Однополосная	Согласно графику	15,42	
8	Дорога Латабанд – Сороби		27,7	2019	Однополосная	Согласно графику	13,87	
9	Дорога Кабул-Лоджер Часть 2		21,21	2020	Однополосная	Согласно графику	8,76	
10	Дороога Ламан – Кале Ноу	Строительство	82	N	N	N		
<b>TOTAL:</b>			<b>362,89</b>				<b>147,66</b>	

#### КЫРГЫЗСТАН

1	Кызыл-Жылдыз - село Арал и село Казарман - Джалал-Абад (коридор «Север-Юг»).	строительство альтернативной дороги	154 km и 3,7 km туннеля на перевале "Кок-Арт"	2009-2018	done of 80 and 26 of project of Phase I	Согласно графику	697,00	China Exim Bank
3	Арал-Сусамыр ("CAREC-1" and "CAREC-3" )	ТЭО реабилитации, тендерная документация	227	2011-2016	Other	Согласно графику	3,00	ADB
4	Бишкек- Кара Балта (коридор "CAREC-3")	Реконструкция	45,1	2017-2021	Building	Согласно графику	120,80	ADB
5	Маданият-Джалалабад (коридор "CAREC-3")	Реконструкция	67	2018-2022	Other	Согласно графику	72,00	EDB
<b>ИТОГО:</b>			<b>493,1</b>				<b>892,80</b>	

## Приложение 4.4. Платные дороги по коридору КТАИ

### Существующие платные дороги

Маршрут платных дорог	Протяженность дорог, km	Находится ли дорога у границы	Имеется ли альтернатива (да/нет)	Стоимость использования, \$ US	Как платить		Существующие проблемы
					Онлайн, без остановки АТС	Через терминал, в АТС	
<b>TAJIKISTAN<sup>1</sup></b>							
Dushanbe-Khudjand <sup>2</sup>	354	No	No	40	Yes	Yes	
<b>IRAN<sup>3</sup></b>							
Qazvin-Zanjan Freeway	160	No	Yes	Trailer – 4,5		Yes	No
				3-axel Truck – 4		Yes	No
				2-axel Truck – 2.6		Yes	No
Zanjan-Tabriz Freeway	240	No	Yes	Trailer - 7		Yes	No
				3-axel Truck – 6		Yes	No
				2-axel Truck – 2		Yes	No
Karaj-Qazvin	90	No	Yes	Trailer – 1,30		Yes	No
				3-axel Truck – 1.30		Yes	No
				2-axel Truck – 1		Yes	No

<sup>1</sup> [www.irs.tj](http://www.irs.tj)

<sup>2</sup> It is not a corridor route

<sup>3</sup> IRI Roads and Urban Development Ministry ([www.rmti.ir](http://www.rmti.ir))

## ПРИЛОЖЕНИЕ V. МАКСИМАЛЬНЫЕ ДОПУСТИМЫЕ НАГРУЗКИ НА ОСИ

Применяемые на территориях договаривающихся сторон в соответствии с их национальным законодательством (Статья 18 ТТФА и Приложение IV)

No.	Договаривающиеся стороны	Максимальная допустимая нагрузка			Макс.допустим
		для одиночной оси (в тоннах)	для сдвоенной оси (в тоннах)	для строенной оси (в тоннах)	
1	Афганистан	10.0	16.0	22.0	36.0
2	Азербайджан	10.0	18.0	24.0	44.0
3	Иран	13.0	20-22	24-26	40-44
4	Казахстан	10.0	16.5	22.5	38*
5	Кыргызстан	10.0	16.5	22.5	38.0
6	Пакистан	12.0	22	31	40.0
7	Таджикистан	10.0	12-18	16-22.5	40
8	Турция	10.0	18.0	25.0	40.0
9	Туркменистан	6	10	13	36.0
10	Узбекистан	10.0	16.5	22.5	38.0

## ПРИЛОЖЕНИЕ II. СПИСОК НАЦИОНАЛЬНЫХ КОНСУЛЬТАНТОВ ВОВЛЕЧЕННЫХ В ПРОЕКТ

ФИО	Должность	Контактные данные
<b>Islamic Republic of Afghanistan</b>		
Mr. Abdul Hadi Nadim	ECO Desk Officer of the Ministry of Transport and Civil Aviation	Tel: +93790445577 Email: hadinadim111@gmail.com
<b>Islamic Republic of Iran</b>		
Mr. Homayoon Karimi	Head of International Agreements Unit, Road Maintenance and Transport Organization	Tel: +982188898427 Email: Homayounkarimi1959@yahoo.com
<b>Kyrgyz Republic</b>		
Mr. Nurzair Kongurbaev	Chief Specialist, Foreign Relations Unit, Ministry of Transport and Communications, Kyrgyz	Tel: +98996312 31 4270 Email: nurzair@mail.ru
<b>Republic of Tajikistan</b>		
Ms. Farida Yokubzoda	Head of International Affairs Department, Ministry of Transport	Tel: +992372510279 Email: farida.y@mail.ru
<b>International consultant</b>		
Ms. Yelena Vassilevskaya	International consultant	Tel: +77013139118 Email: <a href="mailto:vassilevs@bk.ru">vassilevs@bk.ru</a>

## ПРИЛОЖЕНИЕ III. ОТЧЕТ 4-ГО СОВЕЩАНИЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО АВТОДОРОЖНОМУ КОРИДОРУ КТАИ

No: TC/2019/1069

Priority: Urgent

Date: 5/12/2019

Attachment: No

The Secretariat of the Economic Cooperation Organization presents its compliments to the Ministry of Foreign Affairs of the Islamic Republic of Iran and the Embassies of the Islamic Republic of Afghanistan, Kyrgyz Republic and the Republic of Tajikistan and, with reference to its Note Verbale No. TC/2019/1043 dated 2<sup>nd</sup> December 2019 enclosing the Report of the 4<sup>th</sup> High-Level Working Group Meeting on KTAI Road Corridor, held on 25<sup>th</sup> November 2019 in Tehran, has the honour to partially quote Paras 22-23 and 38 of the Report

**Quote**

“22. The meeting noted the comments provided by the delegations on the latest development for insertion in the appropriate chapters of the proposed final report and requested the member states to send updated developments to the ECO Secretariat through proper channel within one month.

23. After detailed discussions the Meeting decided to approve the report via incorporating proposed amendments/improvements as a new chapter in the final study report.

38. The meeting discussed the ways of mobilizing loads for trucks and decided to implement test run of loaded trucks under TIR for KTAI corridor in first half of 2020. For this purpose the Meeting requested enroute KTAI countries to nominate their national coordinator from inside the transport ministries and private sector, particularly TIR Guarantying Associations, and send their contacts to the ECO Secretariat within one month time.

**Unquote**





Economic Cooperation Organization

It would be highly appreciated if the concerned authorities of the enroute countries may kindly expedite conveying to this Secretariat updated developments in their respective countries along KTAI Corridor to prepare a new chapter for the final report of the study and also introducing the names/contacts of the focal persons (one from inside the transport ministries and one from private sector) for the test run of trucks along the Corridor.

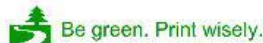
The Secretariat avails itself of this opportunity to renew to the esteemed Ministry and the esteemed Embassies the assurances of its highest consideration.



Ministry of Foreign Affairs of the Islamic Republic of Iran - ECO Affairs Bureau  
The Embassy of the Islamic Republic of Afghanistan  
The Embassy of the Kyrgyz Republic  
The Embassy of the Republic of Tajikistan

ECO Secretariat - No. 1, Golbou Alley, Kamranieh, Tehran, Iran - Postal Code: 19519 33114 - P.O.Box: 14155-6176

Tel: +98 (21) 22831733-4 Fax: +98 (21) 22831732 Email: registry@eco.int Website: <http://www.eco.int>



## Отчет четвертого совещания РГВУ по дорожному коридору КТАИ

(25 ноября 2019 года, Тегеран/Иран)

25 ноября 2019 года в Тегеране состоялось 4-е совещание Рабочей группы высокого уровня (РГВУ) по дорожному коридору КТАИ, принимающей стороной которого было Министерство дорог и городского развития Исламской Республики Иран. В работе совещания участвовали делегации Исламской Республики Афганистан, Исламской Республики Иран, Кыргызской Республики и Республики Таджикистан. На совещании также присутствовали международный консультант по полевым исследованиям, уполномоченный представитель МСАТ и представители частного сектора. Список участников содержится в **Приложении-I**.

4-е совещание РГВУ по дорожному коридору КТАИ и 5-е совещание РГВУ по дорожному коридору ИТС были проведены подряд и оба совещания были открыты одновременно. Вступительные речи заместителя Генерального секретаря ОЭС и заместителя министра дорог и городского развития Исламской Республики Иран/председателя Организации дорожного развития и транспорта были также представлены в первый день обоих совещаний. После кофе-брейка и группового фото начался рабочий сегмент по дорожному коридору КТАИ.

### **Пункт повестки дня № 1**

#### Открытие совещания

1. Г-н Кянан Назаров – заместитель Генерального секретаря ОЭС представил вступительную речь и выразил признательность правительству Исламской Республики Иран, в частности, Организации дорожного развития и транспорта, Министерству дорог и городского развития за организацию этого важного мероприятия и гостеприимство, оказанное представителям стран-членов ОЭС. Он выразил признательность странам-участницам за их национальный вклад в исследование и координацию поездки консультативной группы на дорожные участки и контрольно-пропускные пункты (КПП) вдоль коридора, включая визиты в порты Чабахара и Карачи, что позволило собрать всеобъемлющие данные/информацию для исследования. Он также высоко оценил участие МСАТ в финансировании исследования и его институциональные директивы по повышению качества аналитической работы. Отметив заметный прогресс в использовании книжек МДП перевозчиками в странах, в которых осуществляются перевозки, он подчеркнул важность дальнейшего развития в соответствии с новыми технологиями, предлагающими более безопасный и быстрый обмен информацией о перевозимом грузе с использованием цифровой системы МДП. Он также отметил важность накладной КДПГ. Далее он заявил, что Секретариат ОЭС готов сотрудничать с ЕЭК ООН и ИБР в организации региональных семинаров по э-TIR и э-КДПГ для стран-членов и национального семинара по КДПГ для Афганистана в 2020 году. Он выразил надежду на то, что при длительной поддержке стран-членов будет достигнута цель движения грузов и транспортных средств по этим коридорам. Копия выступления содержится в **Приложении-II**.

2. Совещание было открыт Е.П. г-ном Абдольгасемом Хасанниа, заместителем министра дорог и городского развития Исламской Республики Иран/Председателем Организации дорожного развития и транспорта. Он

приветствовал всех делегатов, прибывших в исторический город Тегеран, и выразил надежду на то, что итоги совещания будут далее содействовать транзитным перевозкам по коридорам ИТС и КТАИ. Он подчеркнул, что сотрудничество и взаимодействие стран-членов ОЭС с международными организациями будет способствовать развитию транспортной инфраструктуры на их территории. Он заявил, что ОЭС предоставляет странам-членам идеальную возможность для развития регионального транспортного сотрудничества, включая эти важные дорожные коридоры.

3. Он подчеркнул, что Центральная Азия, Западная Азия и Ближний Восток всегда были перекрестком торговли во всем мире и на протяжении тысячелетий представляли собой ключевой и безопасный путь для развития транзитного транспорта. Строительство так называемых "Жемчужного пути", "Королевского пути", "Дороги специй", а позже их интеграция в древний Шелковый путь станут важной вехой развития. Он далее заявил, что расширение логистики в процессе глобализации, появление региональных рынков и значительная доля грузовых расходов, в частности на автомобильный транспорт, потребуют создания новых основ для регионального сотрудничества, для чего могут быть использованы некоторые примеры создания транзитных коридоров в рамках ОЭС, в частности, дорожных коридоров ИТС и КТАИ.

4. Он твердо уверен, что активизация этих двух дорожных коридоров серьезным шагом вперед в региональной торговле. Проведение этих двух совещаний в нужное время и в нужном месте для изучения деловых возможностей в регионе после представления отчета международным консультантом позволит значительно лучше понять возможности и проблемы развития транзитных перевозок на этих двух коридорах. Копия выступления содержится в **Приложении-III**.

5. Далее было продемонстрировано видео сообщение директора МСАТ по вопросам МДП г-жи Татьяны Рей-Белле. Она заявила, что МСАТ и ОЭС уже давно поддерживают сотрудничество. Она также добавила, что МСАТ считает, что при поддержке всех стран коридора КТАИ будет активироваться очень быстро, поскольку маршрут является самым коротким и затраты могут быть значительно снижены по сравнению с другими маршрутами. Она пожелала участникам данного заседания всего наилучшего.

## **Пункт повестки дня № 2**

### Избрание председателя

6. В данном пункте повестки дня совещание избрало г-на Джафара Джамили – заместителя Генерального директора Департамента транзитных и международных перевозок Организации дорожного развития и транспорта Министерства дорог и городского развития Исламской Республики Ирана председателем совещания.

## **Пункт повестки дня № 3**

### Принятие повестки дня

7. В данном пункте повестки дня участники совещания приняли свою повестку дня, предложенную Секретариатом ОЭС. Копия повестки дня прилагается в **Приложении-IV**.

## **Пункт повестки дня № 4**

### Назначение Редакционного комитета

8. В этом пункте повестки дня совещание назначило редакционный комитет с открытым составом для подготовки отчета.

#### **Пункт повестки дня № 5**

#### **Рассмотрение и обсуждение обновленной версии итогового отчета о полевом исследовании:**

9. В этом пункте, международный консультант представила итоги полевого исследования дорожного коридора КТАИ, основные вызовы, связанные с движением грузовиков по коридору и рекомендации. Презентация (на английском и русском языках) содержится в **Приложении-V**.

10. Сравнивая международную торговлю между странами коридора КТАИ, международный консультант заметила, что внутренняя торговля между странами маршрута КТАИ составляет всего около 2-5% от общей торговли этих стран со всеми странами мира. Между Афганистаном и Ираном имеются относительно большие грузопотоки (иранский экспорт), но это двусторонняя торговля между двумя странами. Далее она отметила, что транзитные товарные потоки могут формироваться за счет экспорта-импорта из Китая, Ирана и Турции, а также части потоков из Китая в Европу.

11. Она отметила, что основным ограничением использования транзитных возможностей коридора КТАИ является недостающий отрезок дороги в Афганистане (231 км), а также вопросы безопасности.

12. Согласно результатам данного исследования, контрольно-пропускные пункты Карамык/Джиргеталь в Кыргызстане и Таджикистане включены в перечень КПП коридора КТАИ. Визит на места позволил выяснить, что не допускается проезд грузовиков и пассажиров, кроме как для граждан Кыргызстана и Таджикистана, только на двусторонней основе. Отметив, что кыргызская сторона проводит некоторые процедурные работы по присвоению Карамыкскому КПП статуса "международного" в рамках ЕАЭС, участники совещания обратились к Кыргызской Республике с просьбой присвоить этому контрольно-пропускному пункту международный статус.

13. В ходе исследовательского проекта она проанализировала, что на пунктах пересечения границы Догарун (Иран) и Ислам-Кала (Афганистан) наблюдается скопление транспортных средств по целому ряду причин, таких как: разный рабочий график, отсутствие сканирующего оборудования на пункте Ислам-Кала, а также кратковременная работа логистического центра в Герате, где производится разгрузка импортируемых товаров.

14. Отметив, что строительные работы на недостающих участках вдоль одобренного маршрута КТАИ на территории Афганистана требуют дополнительное время и финансирование, совещание решило, что между тем грузовики могут продолжать перевозку груза по книжке МДП, используя маршрут через КПП Милак-Заранж в Кандагар, Кабул и далее на север.

15. Представитель Кыргызской Республики проинформировал участников совещания о строительстве альтернативной дороги "Север-Юг" протяженностью около 433 км и ее осуществлении в три этапа. Дорога начинается от Балыкчы (озеро Иссык-Куль) до Кызыл Жылдыз (183 км), Арал-Казарман (99 км) и Казарман-Джалал-Абад (150 км). Основными донорами строительных работ являются EximBank of China и АБР.

16. Представитель Исламской Республики Афганистан проинформировал участников совещания о том, что строительство автомобильной дороги Армалик (Герат) - Ламан (Багдис) протяженностью 52 км, составляющей часть проекта кольцевой автомобильной дороги Герат - Андхой, практически завершено (84%).

17. Он далее заявил, что на участке Кайсар-Ламан (34 км) в провинции Багдис данный проект осуществляется по контракту на сумму 36 млн. долл. США, который финансируется АБР и его завершение ожидается к концу 2020 года. Еще один сегмент Кайсар-Ламан протяженностью 24 км (провинция Багдис) находится на стадии реализации в рамках контракта на сумму 48 млн. долл. США, который финансируется АБР и завершится, предположительно, к концу 2020 года.

18. Он далее проинформировал участников совещания о том, что последний 151 км дороги Кайсар-Ламан разделен на 3 участка и проходит через провинции Багдис и Фарьяб в Афганистане. В настоящее время проект находится на стадии разработки, проектные работы предполагается завершить до конца 2019 года. Закупочный процесс для этого участка должен начаться в ближайшее время. Ориентировочная стоимость проекта составляет около 330 млн. долл. США.

19. Представитель Таджикистана проинформировала участников совещания о том, что 30-35 км на участке Джиргеталь-Душанбе попадает под зону затопления Рогунской гидроэлектростанции. Планируется построить объездную дорогу (75 км) к 2020-2024 гг.

20. Она далее проинформировала, что были приняты некоторые меры для строительства придорожной инфраструктуры в соответствии с Программой национального развития-2025. Речь идет о плане улучшения придорожной инфраструктуры вдоль коридора. К настоящему времени было построено 132 придорожных объекта.

21. Совещание рассмотрело итоговые рекомендации по полемому исследованию и обратилось к странам-членам с просьбой приложить все усилия для их выполнения. Копия окончательных рекомендаций включена в **Приложение-VI.**

21. Совещание приняло к сведению комментарии делегаций касательно последних достижений для включения в соответствующие главы предлагаемого итогового отчета и просило страны-члены направить в Секретариат ОЭС обновленные данные по соответствующим каналам в течение месяца.

22. После подробного обсуждения совещание решило одобрить отчет, включив предлагаемые поправки/корректировки в качестве новой главы в окончательный отчет по исследованию.

#### **Пункт повестки дня № 6**

##### **Обсуждение Плана действий**

23. В данном пункте повестки дня представитель Секретариата ОЭС представил План действий (сжатый вариант), в котором были отмечены видимые физические и нефизические недостатки и настоятельный призыв стран принять срочные меры, в частности, по вопросам нефизического характера (предоставление соответствующего оборудования/объектов) и вопросам, которые требуют принятия надлежащих координационных мер.

24. Участники совещания приняли к сведению комментарии и мнения делегатов и одобрили часть, касающуюся дорожного коридора КТАИ. Одобренный План действий содержится в **Приложении-VII.**

25. тметив продолжающиеся реальные операции МДП по различным маршрутам и осознавая значимость накладной КДПГ для перевозки грузов, как было указано в исследовании, совещание просило Секретариат ОЭС организовать региональные семинары по электронной системе МДП и

электронной КДПГ для стран-членов и национальный семинар по КДПГ для Афганистана в 2020 году в сотрудничестве с ЕЭК ООН и ИБР.

26. Кроме того в исследовании указано, что существующий визовый режим между странами маршрута является одним из ограничивающих факторов для транспортного бизнеса, где среди стран КТАИ только Кыргызстан и Таджикистан имеют безвизовый режим между собой, хотя согласно Статье 12 ТТФА вопрос пока остается открытым.

27. Представитель Исламской Республики Афганистан напомнил участникам о трудностях, с которыми сталкиваются афганские водители, получая визу в Таджикистане. Совещание просило эти две страны решить визовую проблему путем двусторонних переговоров.

28. Представитель Секретариата ОЭС проинформировал участников совещания о том, что для того, чтобы дать толчок реализации указанного положения ТТФА, Секретариат ОЭС выступил с идеей о введении механизма упрощения визового режима - "Схемы визового стикера ОЭС" для водителей, которая была представлена на первом совещании старших консульских должностных лиц (Тегеран, октябрь 2016 года). Данный вопрос все еще не решен.

29. Отмечая медленный прогресс в этой области и в целях активизации деятельности коридора, Секретариат ОЭС представил на совещании общую концепцию экспериментальной визовой системы в отношении коридора КТАИ, разрешив Министерству иностранных дел каждой страны-члена выдавать водителям многократные въездные визы сроком на один год на основе перечня, предоставленного Министерством транспорта (например, имена максимум 30 водителей). Предлагаемый механизм содержится в **Приложении-VIII**.

30. Данный механизм не ограничит действующие визовые процедуры, но обеспечит дальнейшее содействие профессиональным водителям, которые перевозят груз по данному коридору. Механизм будет внедрен на экспериментальной основе в 2020 году и пересмотрен в 2021 году странами коридора для дальнейшего улучшения.

31. Все страны маршрута, а также представитель МСАТ и представитель частного сектора (ИТКА) полностью поддержали это предложение. После обсуждения на совещании было принято предложение Секретариата ОЭС и решение направить это предложение странам маршрута по надлежащим каналам для их рассмотрения. Уведомление об одобрении предлагаемого механизма стран маршрута будет направлено Секретариату ОЭС не позднее конца марта 2020 года.

## **Пункт повестки дня № 7**

### Обсуждение пробного прогона загруженных грузовиков

32. Г-н Фарамарзиан, начальник департамента МДП/АТА Торгово-промышленной, горнорудной и сельскохозяйственной палаты Ирана (ICSIM) выразил признательность правительству Исламской Республики Иран от имени МСАТ, в частности, Организации дорожного развития и транспорта, Министерству дорог и городского развития за проведение этого важного мероприятия и гостеприимство, оказанное представителям стран-членов ОЭС. Он заявил, что МСАТ и ОЭС имеют длительное сотрудничество. Он остановился на последнем примере расширения сотрудничества между ОЭС и МСАТ и на теме этого совещания, а именно на исследовании коридоров КТАИ и ИТС. Копия его выступления содержится в **Приложении-IX**.

33. Он пожелал, чтобы КТАИ был в скором времени был активизирован с

использованием полноценных цифровых ИТ инструментов МДП, поскольку маршрут является кратчайшим и расходы на него могут быть значительно уменьшены по сравнению с другими маршрутами. Он выразил надежду на то, что план действий при дальнейшей поддержке и приверженности всех участников коридора позволит ускорить работу данного коридора. Информировав участников совещания о недавнем тестовом прогоне в рамках МДП в ноябре 2019 года при поддержке МСАТ, национальных ассоциаций И.Р. Иран, И.Р. Афганистан и Республики Таджикистан по выдаче и гарантиям МДП, он заявил о готовности МСАТ оказывать поддержку в расширении экспериментальных прогонов и до Кыргызской Республики. Копия выступления включена в **Приложение-IX**.

34. Представитель Секретариата ОЭС проинформировал о том, что вопрос организации испытательного прогона загруженных грузовиков после завершения Пакистаном всех формальностей МДП был первоначально предложен в рамках РГВУ по дорожному коридору ИТС в 2016 году. Отмечая продолжающиеся операции МДП, осуществляемые Ираном в этой связи, участники совещания были проинформированы о мерах, принимаемых иранским частным сектором (ISCIMA) для перевозки груза грузовыми автомобилями из морского порта Бандар-Аббас через афганскую территорию по контрольно-пропускному пункту Милак-Заранж.

35. Представитель МСАТ также поделился планами на будущее в отношении увеличения числа грузовых автомобилей в этом направлении.

Совещание отметило меры, принимаемые афганскими автомобильными экспедиторами для перевозки груза в рамках МДП, в том числе меры по наращиванию потенциала своих КПП и обеспечению безопасности.

36. Совещание обсудило пути мобилизации груза для грузовых автомобилей, и приняло решение провести в первой половине 2020 года тестовый прогон загруженных грузовиков в рамках МДП для коридора КТАИ. С этой целью совещание просило страны КТАИ назначить своих национальных координаторов из представителей Министерств транспорта и частного сектора, в особенности, гарантийных ассоциаций по МДП и направить их контакты в Секретариат ОЭС в течение месяца.

#### **Пункт повестки дня № 8**

##### Прочие вопросы

37. Представитель Исламской Республики Афганистан предположил включить в дорожный коридор КТАИ Турцию и Казахстан.

38. Представитель Исламской Республики Иран отметил существенное различие с Афганистаном в ограничении веса и габаритов, допустимых для КПП и обратил внимание на просьбу афганских трейдеров в отношении такой интеграции груза. Иранская сторона также сообщила о недавнем официальном объявлении обновленного допустимого веса и габаритов на иранской территории, а также об проясненных аналогичных мерах для афганской территории.

39. Он далее подчеркнул, что КПП Догару проезжают до 1000 грузовиков и подчеркнул отсутствие инфраструктуры на участке Ислам-Кала, что приводит к медленному проходу грузовиков.

#### **Пункт повестки дня № 9**

##### Дата и место проведения следующего совещания

40. В соответствии с практикой ОЭС, совещания РГВУ по дорожному коридору КТАИ организуются странами маршрута на основе ротации. Отмечая,

что предыдущие совещания были организованы Исламской Республикой Афганистан (февраль 2012 года), Кыргызской Республикой (октябрь 2013 года), Исламской Республикой Иран (октябрь 2014 года и ноябрь 2019 года), Республика Таджикистан, возможно, станет принимающей стороной следующего 5-го совещания РГВУ по КТАИ. Секретариат ОЭС сообщит о сроках проведения следующего совещания после согласования с принимающим ведомством по официальным каналам.

#### **Пункт № 10 повестки дня**

##### Принятие отчета

41. Совещание единогласно приняло отчет, подготовленный Редакционным комитетом.

#### **Пункт № 11 повестки дня**

##### Выражение благодарности и закрытие совещания

42. В заключение, делегации выразили глубокую признательность правительству Исламской Республики Иран за теплое гостеприимство.

\*\*\*\*\*



**ПРЕДЛАГАЕМЫЙ ПЛАН ДЕЙСТВИЙ**  
**для дорожных коридоров ИТС и КТАИ**

Существующие недостатки	страны	Принимаемые /необходимые меры	Сроки	примечание
<b>I. РАЗВИТИЕ ДОРОГ И ПРИДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ</b>				
• Дорога «недостающих» участков кольцевой дороги «Герат – Андхой»	Афганистан	Строительные работы продолжаются	К концу 2020	ТЭО: 2008.
Армалик (Герат) -Ламан (52 км) в провинциях Герат / Багдис;		Начальная точка КМ60 + 000 - КМ112 + 500 от Армалика до Ламана	К концу 2020	Саудовский фонд развития (SFD) участвует
• участок «Кайсар-Ламан» (34 км) в провинции Багдис;		Строительные работы продолжаются.	End 2020	ТЭО: 2008. Участвует фонд АБР.
• участок Кайсар-Ламан »(24 км) в провинции Багдис;		Строительные работы продолжаются.	2022	ТЭО: 2008. Участвует фонд АБР.
• участок Лакпасс-Тафтан дороги «Кветта-Тафтан» был признан очень плохой дорогой, имеющей только 2 полосы движения, несмотря на высокую интенсивность движения	Пакистан	Улучшить качество дороги		

<ul style="list-style-type: none"> <li>Поскольку таможенное оформление грузов, перемещаемых в Исламабад, должно выполняться Кветтой (сухим портом), пропускная способность сегмента «Кветта-Тафтан» будет увеличиваться, что требует адекватных дорожных условий для грузовых автомобилей.</li> </ul>	Пакистан	Улучшить качество дороги		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Строительство зоны отдыха в непосредственной близости от КПП Тафтан было отмечено как долгосрочное строительство.</li> </ul>	Пакистан	Завершить строительство		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Отсутствие дорожных знаков, названий городов / деревень на посещаемых участках дороги было отмечено межд. консультантом</li> </ul>	Афганистан	Присоединение к конвенциям ООН «О дорожном движении» и «О дорожных знаках и сигналах» (1968)	2021	Выполнение необходимых требований после присоединения
<ul style="list-style-type: none"> <li>Около 30-35 км дороги на отрезке Джиргеталь-Душанбе было признано очень плохим и небезопасным для вождения.</li> </ul>	Таджикистан	Строительство объездной дороги	2020 -2024	В связи с тем, что данный участок попадает в зону потопления Рогунской ГЭС, разработан объездной участок а/дороги (75,6 км). Данный проект разделен на 3 фазы: 1 фаза (ноябрь 2019г.) путем проведения тендера и определения подрядчика. В рамках 2-й и 3-й фазы планируется строительство объездной дороги, 2 тоннелей и 1 моста.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Платные дороги: Существует 368,2 км платной дороги и нет альтернативы, а стоимость 40</li> </ul>	Таджикистан	Предоставление альтернативной (бесплатной) дороги должно		В Турции и Иране имеются бесплатные альтернативные дороги

долларов		быть предусмотрено национальным планом		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Почти 2000 км платных дорог, и почти половина из них не имеют бесплатных альтернативных дорог.</li> </ul>	Пакистан	Включение альтернативных бесплатных дорог в национальные планы		Стоимость проезда относительно невелика
<ul style="list-style-type: none"> <li>Придорожная инфраструктура: Отсутствие парковки МДП, мест отдыха для водителей, их спонтанное расположение, низкое качество</li> </ul>	Афганистан Кыргызская Республика Пакистан Таджикистан	Планировать строительство парковок МДП, зон отдыха для водителей и т. Д.		Турция и Иран обладают развитыми TIR-парковками. Таджикистаном введено в эксплуатацию 132 объекта придорожного сервиса
<ul style="list-style-type: none"> <li>Автотранспортный парк: ~ 30-40% кыргызских и таджикских грузовиков были зарегистрированы как довольно старые</li> </ul>	Афганистан Иран Кыргызская Республика Пакистан Таджикистан	Обновить парк грузовых автомобилей		Только Турция регулярно обновляет свой автопарк
<ul style="list-style-type: none"> <li>Большая часть грузовых автомобилей изготовлена самостоятельно и может достигать 70 тонн</li> </ul>	Пакистан	замена самодельных грузовиков стандартными грузовиками		

## II. РАЗВИТИЕ ПУНКТОВ ПРОПУСКА

<ul style="list-style-type: none"> <li>Отсутствие «электронного обмена данными (ЭОД)» б / н таможенных постов в пунктах пропуска:</li> <li>Карамык-Джиргеталь,</li> <li>Тафтан-Мирджаве,</li> <li>Ислам Кала-Догарун</li> </ul>	<p>Афганистан Иран Кыргызская Республика Пакистан Таджикистан</p>	<p>Модернизация пограничных пунктов в соответствии с 5-летним Планом действий по таможенным положениям ТТФА</p>	<p>2020-2021</p>	<p>Таджикистан и Афганистан обмениваются данными на Нижнем Пяндже.</p> <p>Обмен данными осуществляется по системе МДП в Турции и Иране Для Тафтан-Мирджаве 17-10-2019 г. В Захедане, Иран, было проведено совещание таможенных органов Ирана и Пакистана для окончательной доработки протокола электронного обмена данными. Был подготовлен проект МоВ о взаимном обмене данными, после подписания МоВ будет полномасштабное внедрение в Мирджаве-Тафтан.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Необходимость наличия инструментов ИТ МДП</li> <li>Внедрить ИТ инструменты МДП в таможенную систему Афганистана;</li> <li>Корректировка таможенной системы Таджикистана и Кыргызской Республики для полной реализации цифрового МДП;</li> <li>Иран и Турция полностью расширяют экспериментальный проект eTIR для всех таможенных пунктов МДП и всех транспортных операторов МДП;</li> <li>Пакистану вступить в проект eTIR с Ираном и Турцией;</li> </ul>	<p>Афганистан Иран Кыргызская Республика Пакистан Таджикистан Турция</p>		<p>2020</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Карамыкский КПП используется</li> </ul>	<p>Кыргызская</p>	<p>Необходимо</p>		<p>Карамык включен в перечень</p>

исключительно для двусторонней торговли между Кыргызстаном и Таджикистаном.	Республика	придать межд.статус	2020	межд.погр.пунктов в рамках ЕАЭС (2016)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Скопление грузовиков в Мирджаве / Тафтан:</li> <li>• Разница в графике работы (часы),</li> <li>• Несогласованный максимальный вес груза</li> </ul>	Иран & Пакистан	<p>необходимо пересмотреть пакистанские правила о максимальном весе. Провести переговоры и согласовывать общие рабочие часы.</p> <p>Установить зеленые полосы МДП</p>		<p>Article 9 TTFA: ... <i>скоординировать часы работы смежных пограничных постов</i></p> <p>Пакистан уже приступил к изменению нормативов максимальной нагрузки на груз. Нет проблемы накопления грузовиков, поскольку график работы был рационализирован и согласован обеими сторонами. Для движения товаров обычные границы были установлены с 07.00 до 18.30.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Отсутствие сопровождения грузовиков, движущихся из Тафтана в таможенную зону на расстоянии 1 км, приводит к поломке печатей, подделке документов;</li> <li>• Таможенная зона слишком мала;</li> <li>• Нехватка компьютеров на таможенной территории (Тафтан)</li> <li>• Все грузовики осматриваются из-за отсутствия сканера в таможенной зоне</li> </ul>	Пакистан	<p>Модернизация кпп «Тафтан», чтобы формальности с таможенным контролем могли выполняться на одном объекте.</p> <p>Оснастить таможенную зону необходимыми средствами.</p> <p>Использовать систему МДП для двусторонней</p>	2020-2021	

		торговли		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Скопление грузовиков на КПП Серов: отсутствие сканирующего оборудования</li> </ul>	Иран	Оборудовать сканирующей машиной		Сканер находится на стадии закупки
<ul style="list-style-type: none"> <li>Накопление грузовиков в Догаруне / Ислам Кала:</li> <li>разница в графике работы (день / часы).</li> <li>Несогласованный максимальный вес груза</li> </ul>	Иран & Афганистан	<p>Необходимо пересмотреть национальные правила о максимальном весе.</p> <p>Провести переговоры и согласовывать общие рабочие дня/часы.</p> <p>Установить зеленые полосы МДП</p>	2020	статья 9 ТТФА: <i>....скоординировать часы работы смежных пограничных постов</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>проблемы с отсутствием интернета,</li> <li>ограничение рабочего времени логистического центра Герат, где производится таможенное оформление (до 14:00);</li> <li>отсутствие безопасности для ночлега водителей;</li> <li>отсутствие сохранности груза;</li> </ul>	Афганистан	Модернизация пограничных пунктов в соответствии с 5-летним Планом действий по таможенным	2020-2021	

<ul style="list-style-type: none"> <li>отсутствие гарантии для уплаты таможенных пошлин</li> </ul>		<p>положениям ТТФА</p> <p>Принять меры безопасности, например. организовать охраняемые парковки МДП.</p> <p>Использовать систему МДП для двусторонней торговли</p>		
<b>III. ОБЛЕГЧЕНИЕ ВИЗОВОГО ВОПРОСА ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Получение виз водителями, осуществляющими международные перевозки грузов, остается одной из ключевых проблем.</li> <li>Водители из Ирана, Кыргызстана и Таджикистана имеют безвизовый режим для Турции.</li> <li>Водители из Турции имеют безвизовый режим для Ирана и Кыргызстана .</li> <li>Афганскую визу наиболее трудно получить, и ее стоимость высока</li> </ul>	<p>Страны вдоль маршрута</p> <p>Секретариат ОЭС</p>	<p>Предлагается придерживаться «пилотной схемы визы в коридоре КТАИ», чтобы облегчить получение визы для водителей, осуществляющих перевозки грузов по КТАИ</p>	2020	<p>Article 12 of TTFA: “<i>Договаривающиеся стороны должны выдавать водителям и лицам, занимающимся операциями по транзитным перевозкам, многократные въездные и транзитные визы .....</i>”</p> <p>Система МДП может быть использована в качестве модели для выдачи виз уполномоченным транспортным операторам (водителям)</p>
<b>IV. Схема страхования автотранспортных средств в отношении ответственности перед третьими лицами (ОСАГО)</b>				

<ul style="list-style-type: none"> <li>Закон об обязательном страховании ОСАГО планируется принять только в 2019 году.</li> </ul>	Кыргызская Республика	Принятие Закона ОСАГО	2019	<p>Article 22 and , Annex V of TTFA: Договаривающиеся стороны признают, что страхование автотранспортных средств от гражданской ответственности является очень важным и необходимым элементом в организации международных автодорожных перевозок...Договаривающиеся стороны используют временную схему страхования гражданской ответственности автомобилистов от убытков, причиненных третьим лицам пока все Договаривающиеся стороны не вступят в Международной страховой системе зеленой карты.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Существуют законодательные требования к обязательному ОСАГО, но они не распространяются на иностранные транспортные средства.</li> </ul>	Пакистан Таджикистан	Требуется более глубокий анализ существующего национального законодательства, потребностей и путей улучшения, помощи страховому бизнесу.		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Существуют законодательные требования к обязательному ОСАГО, но рынок страхования не развит</li> </ul>	Афганистан			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Рынок международных грузовых перевозок недостаточно велик для окупаемости системы Белой карты</li> </ul>	Афганистан  Кыргызская Республика Таджикистан			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Отсутствие механизма оплаты страховых выплат нерезидентами</li> </ul>	Афганистан Пакистан			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Большие риски из-за плохого технического состояния транспортных средств</li> </ul>	Афганистан Кыргызская Республика Пакистан			



	Таджикиста н			
• Сумма депозита для участия в системе ECO White Card слишком велика	Афганистан Кыргызская Республика Пакистан Таджикиста н Секретариат ОЭС	Секретариат ОЭС организует совещание страховых компаний стран ITI для принятия решения по Белой карте для коридора ITI на пилотной основе	1 <sup>st</sup> half 2020	