

30^е СОБРАНИЕ ГЕНЕРАЛЬНОЙ АССАМБЛЕИ BSEC-URTA

Штаб-квартира ЧЭС
Стамбул - Турция
Вторник, 22 ноября 2016, в 14:00ч

ИССЛЕДОВАНИЕ IRU-ЧЭС ПО ИНТЕРМОДАЛЬНОМУ КАРНЕТУ TIR

Черноморский регион – это важный регион, расположенный в самом центре трех крупнейших континентов, через который проходят стратегические транспортные и торговые маршруты и энергетические коридоры в Евразии. В настоящее время члены ОЧЭС занимают площадь, равную приблизительно 20 миллионам квадратных километров, на которой проживает население численностью 340 миллионов человек, что представляет собой существенный экономический потенциал. Согласно данным исследования за 2012 год (Noyan и Guney, 2012 г.), на этот регион приходится 7,6% от общего объема мировой экономики, а его совокупный ВВП составляет порядка 3,4 триллиона долл. США.

Инициативы, имеющие целью увеличить торговые потоки в данном регионе, тесно связаны с усилиями, направленными на совершенствование транспортной инфраструктуры и сокращение общего времени перевозок. В это плане цель настоящего исследования заключается в анализе и количественном определении роли системы МДП в упрощении порядка пересечения границ и экспортно-импортной деятельности и, как следствие, общего времени перевозок. В этой связи была сделана конкретная выборка стран из региона ОЧЭС (Сербия, Болгария, Турция, Грузия и Азербайджан) в целях изучения конкретного маршрута, проиллюстрированного на рисунке 1-1. В основу этой выборки были положены следующие факторы: 1) некоторые субъекты, с которыми были установлены контакты, считают этот маршрут типичным, 2) на нем расположены четыре пограничных перехода, которые идеальным образом могут проиллюстрировать воздействие типичных перевозок на дальние расстояния в интермодальном сообщении, и 3) этот маршрут включает одну из крупнейших стран в регионе ОЧЭС, а именно – Турцию. В целях количественного определения преимуществ системы МДП на этом конкретном маршруте было проведено соответствующее исследование методом моделирования.



Рисунок Ошибка! Текст указанного стиля в документе отсутствует.-1. Сербия- Азербайджан: Интермодальный транспортный поток

Насколько нам известно, это – первое исследование, которое позволит выяснить роль системы МДП в интермодальных перевозках в регионе ОЧЭС. Основная сложность интермодальных перевозок, по сравнению с перевозками в автомобильном сообщении, обусловлена – пока что только на данный момент – тем фактом, что перевалка грузов с одного вида транспорта на другой может оказаться не столь «гладкой», если рейс спланирован не очень хорошо. В том случае, если для уменьшения рисков, связанных с данной операцией, предусмотрен недостаточный «запас времени» на интермодальных терминалах и/или контрольно-пропускных пунктах на границах, то рейсы и перевалку грузов с одного вида транспорта на другой в пути следования будет трудно синхронизировать. Система МДП конкретно предназначена для решения проблем, связанных с длительными и ненадежными операциями на пограничных переходах, и нацелена на сведение до минимума фактической продолжительности таких операций, а также их отклонений от графика. Эта разработанная нами модель служит своего рода средством оценки сокращения общей продолжительности перевозки и связанных с этим транспортных, материально-технических и других расходов, обусловленных интермодальными перевозками в результате использования системы МДП. Таким образом, она позволяет сопоставить общее время транспортировки грузов (в интермодальном сообщении) из пункта отправления в пункт назначения с применением книжки МДП и без нее. Разница показывает оценочную стоимость использования системы МДП и, как следствие, облегчает количественную оценку обусловленного ею сокращения расходов. Кроме того, мы также учитываем расходы финансовых гарантий, «независящие от времени транспортировки», с использованием системы МДП и без нее.

Результаты этого моделирования свидетельствуют о существенном сокращении общего времени перевозки и об экономических преимуществах в случае перевозки того или иного контейнера в режиме МДП и его перевозки без книжки МДП. В сочетании с результатами моделирования финансовой гарантии мы видим, что в большинстве случаев МДП представляет собой привлекательный вариант для транспортных операторов. Представленная в этом докладе модель также служит своего рода средством количественного определения аналогичных преимуществ на различных маршрутах в пределах этого региона и рассматривает роль МДП в качестве фактора упрощения операций в интермодальном сообщении в регионе ОЧЭС. Результаты анализа, полученные на основе этого исследования, можно использовать в целях пропаганды эффективности системы МДП в деле облегчения интермодальных перевозок среди транспортных операторов, потребителей (грузоотправителей/покупателей) транспортных услуг и директивных органов.

* * *