

## ДВЕНАДЦАТОЕ СОБРАНИЕ ГЕНЕРАЛЬНОЙ АССАМБЛЕИ BSEC-URTA

Grand Hotel Sofia – София, БОЛГАРИЯ  
Пятница, 2 Ноября 2007г., в 10:00

### ОТЧЕТ ПО КАРАВАНУ ЧЕРНОМОРСКОЙ КОЛЬЦЕВОЙ АВТОМАГИСТРАЛИ

Караван Черноморской Кольцевой Автомагистрали был организован МСАТ совместно с BSEC-URTA, между 19 апреля и 28 мая 2007г., под патронажем Генерального секретаря Организации ЧЭС, Е.П. Посол Леонидас Хризантопулос.

Караван был организован по случаю подписания Меморандума о Взаимопонимании по Скоординированному Развитию Кольцевой Автомагистрали вокруг Черного моря, Министрами иностранных дел Стран-участниц ЧЭС в Белграде 19 апреля 2007г.

Двенадцать грузовиков от каждой Страны-участницы ЧЭС, следовали в течение 40 дней, 8500-километровому маршруту (BSRH). Караван начался 19 апреля в Белграде и закончился 28 мая 2007г., в Стамбуле.



Itinerary		
Where		When
Country	City	
Serbia	Belgrade	19.04.2007
Albania	Durres	22.04.2007
Greece	Thessaloniki	23.04.2007
Bulgaria	Plovdiv	25.04.2007
Romania	Bucharest	27.04.2007
Moldova	Chisinau	28.04.2007
Ukraine	Odessa	02.05.2007
Russia	Volgograd	08.05.2007
Russia	Astrakhan	10.05.2007
Russia	Makhachkala	11.05.2007
Azerbaijan	Baku	13.05.2007
Armenia	Yerevan	17.05.2007
Georgia	Tbilisi	19.05.2007
Turkey	Trabzon	23.05.2007
Turkey	Samsun	25.05.2007
Turkey	Istanbul	28.05.2007

### ***Проект карты Черноморской Кольцевой Автомагистрали.***

Согласно Меморандуму о Взаимопонимании по Скоординированному Развитию Кольцевой Автомагистрали вокруг Черного моря длина BSRH будет составлять приблизительно 7700 км.



### ***Маршрут Каравана Черноморской Кольцевой Автомагистрали.***

Караван прошел 8500 км планируемого маршрута Черноморской Кольцевой Автомагистрали.



### ***Миссия Каравана:***

- а) продвигать Черноморскую Кольцевую Автомагистраль среди населения ЧЭС,
- б) исследовать существующую дорожную инфраструктуру по маршруту Черноморской Кольцевой Автомагистрали,
- в) собирать связанные с транспортом данные о нефизических условиях в пути: время ожидания на границах, таможенные процедуры, сборы за пользование дорогами и необходимость в получении виз для водителей.

**Время ожидания в границах и квалификация пропускаемой способности границ на маршруте.**

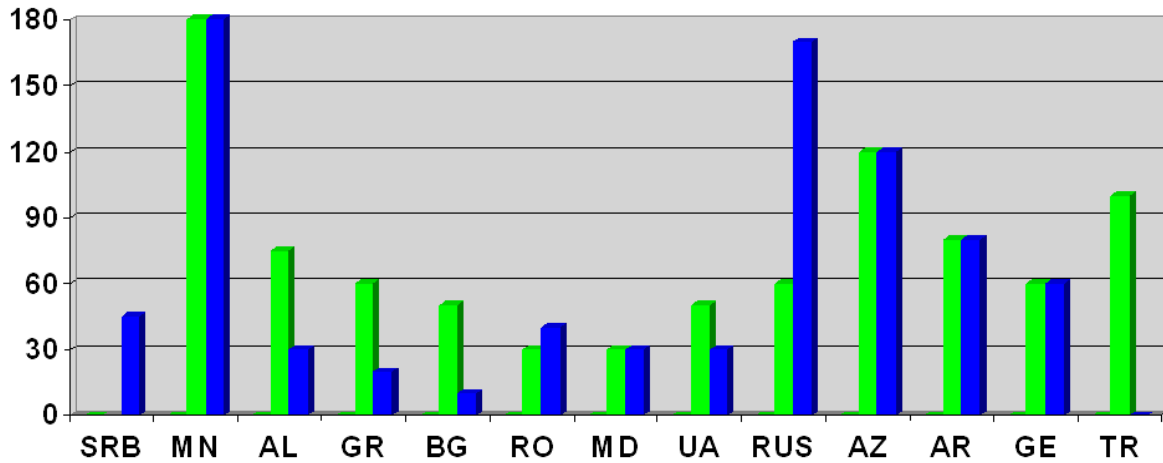
Караван исследовал времена ожидания на границах, которые представлены на следующей карте. Отмеченные времена ожидания разбиты на время потраченное впустую из-за скопления и время потраченное на таможенные процедуры. Самые долгие времена ожидания были отмечены на востоке Черноморского региона.

Карта также показывает, был ли контрольно-пропускной пункт границы действительно модернизирован или нет.



**BSRH Caravan Waiting Times on Route**

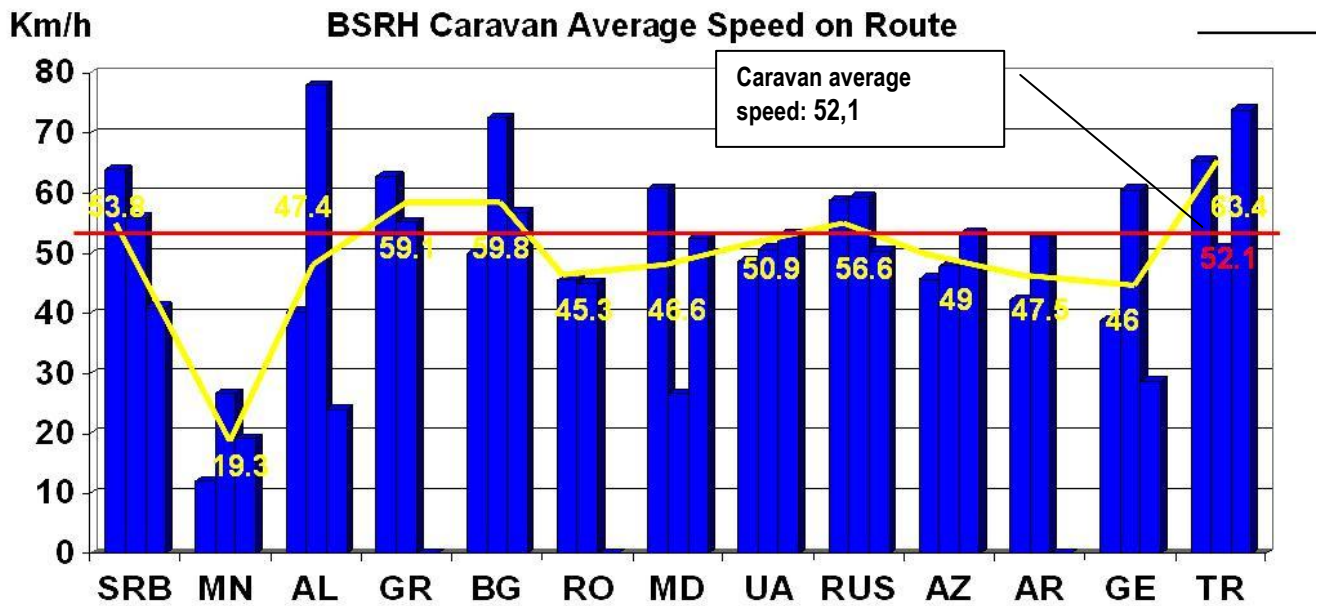
(min)



Country	RS	ME	AL	GR	BG	RO	MD	UA	RU	AZ	AM	GE	TR
Entry		180	75	60	50	30	30	50	60	120	80	60	100
Exit	45	180	30	20	10	40	30	30	170	120	80	60	

### Число полос на маршруте Каравана.

Следующая карта показывает число полос на разных участках маршрута, как было выявлено Караваном. На важных участках существующей инфраструктуры, маршрут состоит из 2-х полосных дорог, хотя некоторые участки в настоящее время модернизируются до 4-х полос.



Country	RS	ME	AL	GR	BG	RO	MD	UA	RU	AZ	AM	GE	TR
Section1	64	12	40.3	62.9	50	45.1	60.8	48.7	58.8	46	42.2	50.7	65.5
Section2	56	26.7	78	55.2	72.5	45.5	26.6	50.7	60.8	48	52.8	58.7	50.8
Section3	41.4	19.2	24	-	56.9	-	52.4	53.2	50.1	53	-	28.7	73.9
Country Average	53.8	19.3	47.4	59.1	59.8	45.3	46.6	50.9	56.6	49	47.5	46	63.4
Country/Caravan	1.03	0.37	0.90	1.13	1.14	0.86	0.89	0.97	1.08	0.94	0.91	0.88	1.21

## **Экономические затраты физических и нефизических барьеров в автотранспортной сфере региона ЧЭС.**

От имени BSEC-URTA, "NEA Транспортные исследования и обучение" произвели оценку экономических затрат связанных с физическими и нефизическими барьерами, препятствующими автомобильным грузовым перевозкам в регионе ЧЭС, на основе данных полученных Караваном BSRH.

Барьеры, идентифицированные в оценке, включают задержки на границах, вызванные скоплением и административными процедурами, разрешения, необходимые для перевозки товаров автомобильным транспортом в регионе, и необходимость в получении виз для водителей.

Затраты, связанные с задержками на границах, включают: эксплуатационные затраты (транспортные средства и персонал), стандартные деловые затраты (инвентарь, обесценивание, производство), а так же деловые альтернативные издержки. Затраты, связанные с двусторонними транспортными пропускными системами в регионе, включают затраты транспортных пропусков, так же как административные затраты компаний. Затраты, связанные с получением виз, включают стоимость виз и административные затраты компаний. Полученные данные Каравана Черноморской Кольцевой Автомагистрали были дополнены соответствующей статистикой BSEC-URTA, транспортными исследованиями и информацией от МСАТ, относительно Времени ожидания на границах.

### **Экономические затраты задержек на границах автомобильных грузовых перевозок.**

Прямые затраты для автомобильных грузовых перевозок, связанные с задержками на границах являются более высокими транспортными расходами, учитывая время, потраченное на транспортное средство и персонал. Косвенные затраты, связанные с задержками на границах, состоят из возможностей реорганизации процессов логистики и распределения. Эти возможности, особенно в отношении структуры складирования и размера инвентаря, не могут быть реализованы, из-за длительности временных задержек. Более ранние исследования<sup>1</sup> показывают, что в среднем, общее количество затрат (прямых и косвенных) в отношении автомобильных грузовых перевозок – в два раза превышает прямые затраты.

На основе более ранних исследований эксплуатационных затрат европейских перевозчиков<sup>2</sup>, средние эксплуатационные затраты времени ожидания перевозчиков, ведущих деятельность в регионе, равны 23.5 €/час. Учитывая более чем 2 миллиона поездок в пределах региона в 2006г., полное время ожидания на границах оценено в более чем 4.4 миллиона часов. Следующая таблица показывает результаты:

Прямые затраты времени ожидания на границах в регионе ЧЭС	104 млн. €
Общие затраты (прямые + косвенные) времени ожидания на границах в регионе ЧЭС	208 млн. €

### **Экономические затраты на транспортные пропускные разрешения.**

В регионе ЧЭС существуют сложные системы транспортных пропускных разрешений, требуемых для ведения транспортной деятельности, построенные в результате двусторонних переговоров между вовлеченными странами. Многие страны запрашивают у иностранных перевозчиков пропускные разрешения, которые имеют разное предназначение: двусторонние,

<sup>1</sup> Экономическая Стоимость Барьеров в Транспортной сфере, Гагская Консалтинговая группа, 1998

<sup>2</sup> Сравнение стоимости и рост затрат в Европейском секторе транспортных перевозок, NEA Транспортные исследования и обучение, 2007

анзитные и разрешения третьих стран, в одних случаях действительные на один проезд, в других, действительные на определенный промежуток времени.

Стоимость данных разрешения должна варьироваться в пределах от 5 € до 100 €. Прямые затраты, связанные с системой пропускных разрешений, включают стоимость самих разрешений и соответствующие административные затраты. Косвенные затраты включают понесенные затраты по причине недостатка разрешений некоторых стран, которые могут привести к не выполнению ряда перевозок. Косвенные затраты не были подсчитаны.

Основанная на количестве перевозок, совершенных в регионе в 2006г., общая средняя цена транспортных пропускных разрешений, с учетом 10 % на административные затраты, может составить:

Прямые затраты транспортные пропускные разрешения	<b>11 млн. €</b>
---	------------------

### ***Экономические затраты на получение виз и соответствующие процедуры.***

В дополнение к сложным системам транспортных пропускных разрешений, в регионе ЧЭС существуют сложные системы получения виз для водителей грузовиков. Требования для получения визы значительно отличаются в каждой отдельной стране, как и процедуры, и время, необходимое для получения визы, а также тип визы и стоимость.

Прямые затраты, связанные с системой получения визы, включают стоимость самой визы и соответствующие административные затраты. Косвенные затраты включают затраты, связанные с задержками получения визы и часто со сложными процедурами, которые во многих случаях непосредственно препятствуют выполнению перевозок. Косвенные затраты не были подсчитаны.

Прямые затраты на получение виз для водителей	<b>10 млн. €</b>
---	------------------

### **Основные заключения.**

Барьеры, в форме задержек на границах, визовых требований и процедур и текущих двусторонних транспортных систем пропускных разрешений, составляют большую часть фрахтовых расходов.

Общие затраты (прямые + косвенные) времени ожидания на границах в регионе ЧЭС	208 млн. €
Прямые затраты транспортные пропускные разрешения	11 млн. €
Прямые затраты на получение виз для водителей	10 млн. €
Общие затраты	<b>229 млн. €</b>

\* \* \*