



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

TRANS/SC.1/1998/14  
TRANS/WP.30/1998/12  
6 July 1998

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по автомобильному транспорту

(Девяносто вторая сессия, 19-21 октября 1998 года,  
пункт 4 с) повестки дня)

Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом

(Девяносто первая сессия, 21-23 октября 1998 года)

СОГЛАСОВАНИЕ ТРЕБОВАНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ  
АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ИХ ОБЛЕГЧЕНИЯ

Изучение возможностей заключения соглашений и принятия других мер, связанных  
с пересечением границ и пограничными сооружениями для обслуживания  
автомобильных перевозок между восточной и западной Европой

Представлено Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ)

ВВЕДЕНИЕ

1. В соответствии с решением, принятым Основной рабочей группой по автомобильному транспорту (SC.1) на ее девяносто первой сессии (15-17 октября 1997 года, Женева), в октябре в течение половины рабочего дня состоится совместное совещание SC.1 и Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортном (WP.30), в целях обмена опытом двух групп и поиска решений проблем пересечения границ (TRANS/SC.1/361, пункт 30).

## ДОКУМЕНТЫ МСАТ

2. МСАТ обращает внимание на опубликованные им недавно документы (имеются в качестве неофициальных документов):

- а) **"Резолюция XXVI Всемирного конгресса Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) о препятствиях для международных пассажирских и грузовых перевозок автомобильным транспортом"** (неофициальный документ № 1)

Всемирный конгресс МСАТ состоялся в Марракеше в апреле 1998 года; этот конгресс, в котором приняли участие около 1 600 представителей лидирующих государственных и частных торговых, туристических и автотранспортных предприятий со всего мира, был посвящен рассмотрению следующей темы: "Автомобильный транспорт, стимулирование торговли и туризма". В этой связи была принята "Марракешская декларация МСАТ".

Кроме того, на нем были выявлены основные барьеры, стоящие на пути развития мировой торговли и туризма, обусловленные существованием препятствий, с которыми приходится постоянно сталкиваться автотранспортным перевозчикам. В принятой на конгрессе резолюции о препятствиях для автомобильных перевозок были сформулированы предложения в целях устранения проблем, вызванных следующими факторами:

- блокирование дорог: правительствам следует воздерживаться от блокирования сети транспортной инфраструктуры; против правительств, которые не обеспечивают беспрепятственное движение, должны приниматься соответствующие меры;
- запрещение движения: вводить ограничения только в период с 7 час. 00 мин. до 22 час. 00 мин. по воскресным и установленным законом нерабочим дням;
- трудности, связанные с пересечением границ: согласование, упрощение и ускорение процедур, внедрение технологии "одноразовой остановки", обучение, модернизация инфраструктуры;
- визы для профессиональных водителей: введение многократных годовых виз, упрощение формальностей.

- b) **"Экономические издержки, связанные с препятствиями для автомобильных перевозок"** – обследование, проведенное компанией "Хэйг консалтинг групп", резюме (неофициальный документ № 2)

Для получения более точной оценки фактических издержек, связанных с такими препятствиями, в январе 1998 года компанией "Хэйг консалтинг групп" было проведено исследование "Экономические издержки, связанные с препятствиями для автомобильных перевозок", где в количественном отношении были определены огромные убытки, которые в основном приходится нести клиентам автотранспортных предприятий и экономике в целом.

Задержки на границах в двух странах ЕЭК (Польше и Чешской Республике) составляют 5–6% от общего времени поездки.

Общие убытки, вызванные перегруженностью дорог, задержками на границах, запрещением движения, блокированием дорог и т.д., в разных странах различаются, составляя 1–7% от общих транспортных издержек в западноевропейских странах и 8–29% от размера транспортных издержек в СЦВЕ. Таким образом, издержки, обусловленные существованием различных препятствий, составляют в пределах 0,1–0,3% от ВВП для западноевропейских стран и 1,3–2,6% – для СЦВЕ.

- c) **"Ежемесячный сбор отдельных статистических данных МСАТ о времени ожидания грузовых автомобилей на границах в странах ЕЭК – 1998 год"** (неофициальный документ № 3)

Статистические данные МСАТ о времени ожидания на границах включаются в ежемесячные резюме сведений о времени ожидания, полученных на основе ежедневных сообщений с границ в странах ЕЭК. Данные за 1998 год свидетельствуют о значительном времени простоя грузовых автомобилей в следующих пунктах:

Франкфурт–Свенско (Польша–Германия): в среднем более 10 часов  
Губен–Губин (Польша–Германия): в среднем 5–10 часов  
Форст–Олшина (Польша–Германия): в среднем 9–13 часов  
Тересполь–Козловичи (Польша–Беларусь): в среднем 10–28 часов  
Цешин – Чески-Тешин (Польша–Чехия): в среднем 2–8 часов  
Ланжгот (Бржецлав)–у-Кути (Чехия–Словакия): в среднем 3–13 часов.

Статистические данные МСАТ о времени ожидания на границах можно также получить из сайта МСАТ в системе WEB: <http://www.iru.org>.