

**ПЕРВОНАЧАЛЬНЫЕ ВЫВОДЫ И ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ
ОБЗОРА
ИЗМЕРЕНИЯ И МОНИТОРИНГА ЭФФЕКТИВНОСТИ КОРИДОРОВ
ПРОГРАММЫ ЦЕНТРАЛЬНО-АЗИАТСКОГО РЕГИОНАЛЬНОГО
ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА**

СОДЕРЖАНИЕ

СОКРАЩЕНИЯ	iii
I. ВВЕДЕНИЕ.....	4
II. ОБЗОР ИМЭК.....	4
III. СЛАБЫЕ СТОРОНЫ ИМЭК.....	7
3.1 Недостатки индикаторов ИМЭК по содействию торговле.....	7
3.2 Проблемы с данными ИМЭК.....	8
3.3 Причины проблем с данными ИМЭК.....	9
3.4 Недостатки в распространении данных и результатов ИМЭК.....	11
IV. РЕКОМЕНДАЦИИ	12
4.1 Индикаторы содействия торговле и транспорту	12
4.2 Выборка.....	13
4.3 Сбор данных.....	14
4.4 Агрегирование данных.....	14
4.5 Распространение данных и выводов ИМЭК	14
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	16
Приложение 1: Транспортная деятельность, по которой собираются первичные данные ИМЭК.....	16
Приложение 2: Партнеры ИМЭК	17
Приложение 3: Пункты пересечения границы, охваченные ИМЭК	18
ССЫЛКИ	21

СОКРАЩЕНИЯ

АБР	- Азиатский банк развития
ПП	- Пункт пропуска
ЦАРЭС	- Центрально-азиатское региональное экономическое сотрудничество
ИМЭК	- Измерение и мониторинг эффективности коридоров
ЭСКАТО	Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана
СПЗ	- Скорость прохождения с задержкой
СПБЗ	- Скорость прохождения без задержки
ИСТ	- Индикатор содействия торговле
ИСТТ	- Индикатор содействия торговле и транспорту

I. ВВЕДЕНИЕ

1. Программа Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) запустила программу «Измерение и мониторинг эффективности коридоров» (ИМЭК) в 2009 г. в целях измерения и мониторинга эффективности коридоров ЦАРЭС, которые служат каналами международной торговли.¹ С тех пор ИМЭК подготовил большое количество данных о времени транспортировки и затратах при осуществлении международных перевозок по коридорам ЦАРЭС.² Полученные данные использовались в многочисленных научно-исследовательских проектах и публикациях.³ Однако они не использовались при выработке политики в странах-членах Программы ЦАРЭС (далее «страны ЦАРЭС») настолько широко, как этого можно было бы ожидать, учитывая: (i) важность, которую правительства многих стран ЦАРЭС придают содействию торговле и транспорту, и (ii) потенциальную полезность данных ИМЭК для поиска, разработки, мониторинга и оценки мер по содействию торговле и транспорту в этих странах.

2. В конце 2023 г. Программа ЦАРЭС инициировала обзор ИМЭК с целью повышения его эффективности в содействии развитию коридоров ЦАРЭС. Задачи обзора заключались в следующем: (i) выявить слабые места, которые снижают эффективность ИМЭК, и (ii) дать рекомендации, направленные на устранение выявленных недостатков. Первый этап обзора был проведен в ноябре-декабре 2023 г. Он включал камеральный анализ данных и документов ИМЭК, а также виртуальные консультации с членами группы ИМЭК, исследователями и несколькими партнерами ИМЭК. Группа оценила каждый из ключевых инструментов и процессы ИМЭК, включая индикаторы содействия торговле (ИСТ), шаблон для сбора данных, методологию составления выборки, подтверждение правильности данных и их агрегирование, а также распространение данных и выводов ИМЭК. Второй этап обзора будет проведен в апреле-июне 2024 г. и будет включать дальнейшие консультации с ключевыми заинтересованными сторонами.

3. В настоящем документе кратко излагаются выводы и рекомендации первого этапа обзора ИМЭК. В рамках второго этапа обзора ИМЭК выводы и рекомендации будут обсуждаться с участниками заседания ЦАРЭС, которое пройдет на полях 11-го Азиатско-Тихоокеанского форума по содействию торговле в г. Самарканде, Республика Узбекистан, 4 апреля 2024 г. Затем выводы и рекомендации будут соответствующим образом пересмотрены с учетом комментариев участников заседания.

II. ОБЗОР ИМЭК

4. ИМЭК представляет собой механизм мониторинга эффективности региональных транспортных коридоров. Он основан на методологии ЭСКАТО «время/затраты-расстояние».⁴

5. **Задачи ИМЭК и целевая аудитория.** ИМЭК предусматривает: (i) выявление причин задержек и ненужных затрат при перевозке грузов по звеньям и узлам каждого коридора ЦАРЭС; (ii) оказание помощи национальным организациям ЦАРЭС в том,

¹ Более подробную информацию о Программе ЦАРЭС и коридорах ЦАРЭС можно найти на сайте: www.carecprogram.org.

² Разработка и внедрение ИМЭК были профинансированы за счет технической помощи Азиатского банка развития (АБР)

³ Примеры включают: АБР (2014, 2017, 2020, 2022 гг.), Иими (2022 г.), Карымшакова и Сулайманов (2022 г.), Ким, Абесамис и Арданиэль (2022 г.), Самад, Масуд и Ахмед (2023 г.), Шарафеева (2023 г.), Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО, 2017, 2018, 2022 гг.) и Всемирный банк (2014 г.).

⁴ ЭСКАТО (2007 г.) содержит хорошее изложение методологии «время/затраты-расстояние».

чтобы определить пути устранения выявленных узких мест; и (iii) оценку воздействие инициатив регионального сотрудничества, реализуемых странами-членами вдоль коридоров ЦАРЭС (АБР, 2021 г.) Целевая аудитория этих подходов включает политиков, которым необходимы эмпирические данные для принятия обоснованных решений по инициативам в области инфраструктуры и содействия торговле (АБР, 2018 г.).

6. **Процессы ИМЭК.** ИМЭК состоит из следующих процессов:

- сбор первичных данных о продолжительности и затратах, включая официальные и неофициальные затраты на различные виды деятельности, связанные с транспортировкой товаров по коридорам ЦАРЭС – в частности, через пограничные пункты пропуска (ПП), расположенные на этих коридорах – автомобильным, железнодорожным и мультимодальным транспортом;⁵
- Проверка правильности, очистка и агрегирование первичных данных для получения пяти ИСТ ИМЭК;
- Анализ первичных данных и ИСТ; и
- Распространение данных и выводов ИМЭК.

7. Партнеры ИМЭК собирают первичные данные ИМЭК о международных перевозках по коридорам ЦАРЭС, получая их через транспортные и логистические компании.⁶ Затем они вводят данные в шаблон ИМЭК в *Microsoft Excel* и отправляют их группе специалистов ИМЭК для проверки, очистки и анализа. При сборе данных для ИМЭК водители грузовиков заполняют бумажные формы на основе шаблона ИМЭК.

8. **ИСТ ИМЭК.** Пять ИСТ ИМЭК:

- ИСТ1: Время, необходимое для таможенной очистки на ПП.** Данный ИСТ показывает среднюю продолжительность времени (в часах), необходимого для перемещения груза через границу от пункта въезда до пункта выезда из ПП. Пункты въезда и выезда обычно представляют собой центры первичного контроля, где осуществляется таможенный, иммиграционный и карантинный контроль. Помимо стандартных формальностей, связанных с таможенной очисткой, это измерение включает время ожидания, время разгрузки и погрузки, время, необходимое для смены колеи, и другие показатели. Основная задача заключается в том, чтобы отразить как сложность, так и низкую эффективность при пересечении границы.
- ИСТ2: Затраты, понесенные на ПП.** Средние общие затраты на перевозку груза через границу в долларах США. Учитываются как официальные, так и неофициальные платежи.

⁵ Данные собираются по трем группам транспортных перевозок, а именно (i) автомобильные перевозки, (ii) железнодорожные перевозки, и (iii) речные и морские перевозки, отдельно для различных категорий остановок, включая ПП, промежуточные остановки и пункты таможенной очистки внутри страны. Списки видов перевозок приводятся в Приложении 1.

⁶ Во всех странах ЦАРЭС, за исключением Азербайджана и Туркменистана, имеется как минимум один партнер ИМЭК. Большинство из них представляют собой ассоциации транспортных и/или логистических компаний. Список партнеров ИМЭК приводится в Приложении 2.

- c. **ИСТ3: Затраты при проезде по участку коридора.** Сюда входят средние общие затраты в долларах США, понесенные на одну единицу груза, перевозимого по участку коридора. Одной единицей груза считается 20 тонн. Участком коридора считается участок автомобильной или железной дороги длиной 500 километров (км). Учитываются как официальные, так и неофициальные платежи. К официальным платежам относятся транспортные тарифы (при перевозках автомобильным транспортом) или железнодорожные тарифы (при перевозках железнодорожным транспортом).
- d. **ИСТ4: Скорость передвижения по коридорам ЦАРЭС.** Представляет собой среднюю скорость в километрах в час (км/ч), с которой единица груза движется по участку коридора. Скорость рассчитывается путем деления общего пройденного расстояния на продолжительность перевозки. Измерения расстояния и времени включают пересечение границ (АБР, 2021 г.).⁷ ИСТ4 также называют «скоростью прохождения с задержкой» (СПЗ).
- e. **Скорость прохождения без задержек (СПБЗ).** Представляет собой соотношение пройденного расстояния ко времени, проведенному транспортным средством в движении между пунктом отправления и пунктом назначения (фактическое время в пути). В то время как индикатор СПЗ призван служить индикатором эффективности прохождения ПП, СПБЗ измеряет состояние физической инфраструктуры, такой как автомобильные и железные дороги (АБР, 2021 г.).

9. Средние значения ИСТ рассчитываются отдельно для автомобильного и железнодорожного транспорта с различными уровнями агрегирования данных (см. Таблицу 1).

Таблица 1: Уровни агрегирования ИСТ ИМЭК

Уровень агрегирования	ИСТ1	ИСТ2	ИСТ3	ИСТ4	СБЗ
ПП	Входящие, исходящие и все транспортные перевозки в выборке		Не применяется		
Коридоры ЦАРЭС и участки коридоров	Все транспортные перевозки в выборке				
Страны ЦАРЭС	Входящие, исходящие и все транспортные перевозки в выборке		Все транспортные перевозки в выборке		
Регион ЦАРЭС	Все транспортные перевозки в выборке				

ПП = пункт пересечения границы, ИМЭК = Измерение и мониторинг эффективности коридоров, СБЗ = скорость пересечения без задержек, ИСТ = индикатор содействия торговле.

Источники: Азиатский банк развития (2020 г.) и группа по обзору ИМЭК.

10. **Достоинства ИМЭК.** У ИМЭК множество достоинств. В частности, это исследование позволяет на систематической основе генерировать данные о работе десятков ПП в регионе ЦАРЭС и в некоторых соседних странах, причем временные ряды по большинству ПП начинаются с 2010 г.⁸ Данные можно использовать для сравнения эффективности различных ПП и оценки того, как эффективность конкретного

⁷ Для получения более подробной информации об ИСТ ИМЭК, см. АБР (2018, 2021 гг.).

⁸ Список ПП, на которых собираются данные ИМЭК, приводится в Приложении 3.

ПП менялась с течением времени (например, в результате модернизации ПП и/или реализации мер по содействию торговле). Первичные данные ИМЭК являются достаточно детальными и могут использоваться не только для выявления институциональных, процедурных, инфраструктурных и других факторов, увеличивающих транспортные расходы и/или удлиняющих время транспортировки при осуществлении международных перевозок по коридорам ЦАРЭС, но и для разработки мер, направленных на устранение или снижение этих торговых барьеров. Выявление торговых барьеров может быть выполнено отдельно для различных видов перевозок (экспортные/импортные/транзитные перевозки, перевозки скоропортящихся товаров и т.п.) и/или для конкретных маршрутов. Учет неофициальных платежей ведется отдельно от официальных. Таким образом, данные ИМЭК могут быть полезны странам ЦАРЭС в борьбе с коррупцией.

III. СЛАБЫЕ СТОРОНЫ ИМЭК

11. Одновременно с этим, ИМЭК имеет ряд недостатков, которые негативно сказываются на его эффективности. К ним относятся недостатки самих ИСТ, проблемы с данными и низкий уровень распространения данных и выводов ИМЭК.

3.1 Недостатки индикаторов ИМЭК по содействию торговле

12. **Ограничения ИСТ1 и ИСТ2.** Отдельные характеристики ИСТ1 и ИСТ2 ограничивают их полезность для измерения эффективности управления границами, а также для оценки и сравнения эффективности ПП. В частности, ИСТ1 и ИСТ2 охватывают оперативную транспортную деятельность (например, перевалку грузов в пункте смены колеи), продолжительность и стоимость которой не зависят или в ограниченной степени зависят от эффективности пограничного контроля. Таким образом, оба показателя недооценивают эффективность ПП, на которых обычно осуществляется такая оперативная транспортная деятельность, по сравнению с эффективностью ПП, где такая деятельность обычно не осуществляется.

13. ИСТ1 и ИСТ2 включают продолжительность и стоимость ожидания в очереди для въезда на ПП, соответственно. При этом, на продолжительность и стоимость ожидания в очереди на въезд на ПП влияют многие факторы, не связанные с эффективностью пограничного контроля на самом ПП. Примечательно, что для исходящих грузовых перевозок время ожидания въезда на ПП обычно в большей степени зависит от работы ПП-партнера, чем от эффективности ПП, куда осуществляется въезд. Кроме этого, продолжительность и стоимость ожидания в очереди на въезд на ПП в значительной степени зависят от объема трафика, проходящего через этот ПП. При увеличении объема трафика, продолжительность и стоимость ожидания в очереди могут возрасти соответственно, даже если пропускная способность ПП будет улучшена. Таким образом, ИСТ1 и ИСТ2 недооценивают эффективность ПП, когда его партнерский ПП работает хуже или, когда увеличивается объем трафика.

14. ИСТ1 и ИСТ2 не различают виды перевозок, распределяемые по разным коридорам в рамках управления рисками при пограничном контроле. Большинство стран ЦАРЭС внедрили управление рисками в своем таможенном администрировании. В этих странах время, необходимое для оформления ПП конкретного международного груза, в значительной степени зависит от того, по какому коридору пойдет груз в рамках управления рисками таможенной администрации. Грузу, проходящему по желтому или красному коридору при прохождении ПП требуется гораздо больше времени, чем грузу, который проходит по зеленому или синему коридору. Аналогично, затраты при пересечении границы, зачастую, значительно выше для груза, проходящего по красному коридору, чем для груза, проходящего по любому из других коридоров. В свою

очередь, то по какому коридору пойдет конкретная международная перевозка, зависит от многих факторов, большинство из которых не связаны с управлением границами и эффективностью прохождения ПП. Следовательно, ИСТ1 и ИСТ2 недооценивают эффективность ПП, когда в общем объеме грузовых перевозок по красному или желтому коридорам проходит относительно большая доля грузов.

15. **Недостатки ИСТ3.** У ИСТ3 есть ряд недостатков, снижающих надежность и точность этого индикатора при измерении эффективности коридоров ЦАРЭС. В частности, для автомобильного транспорта вариация значения ИСТ3 по участкам коридора и изменения значения показателя с течением времени полностью или в основном отражают различия и изменения в транспортных тарифах. При этом они не отражают или незначительно отражают различия и изменения в эффективности участков коридора. Это связано с тем, что: (i) на транспортные тарифы приходится основная, если не вся, доля затрат на автомобильные перевозки по коридорам ЦАРЭС, и (ii) они значительно различаются по участкам коридора и существенно колеблются с течением времени по причинам, не связанным с эффективностью коридоров.

3.2 Проблемы с данными ИМЭК

16. Как и в случае со многими другими большими наборами данных, основанными на исследованиях, существуют определенные проблемы, связанные с полнотой и точностью данных ИМЭК.

17. **Пробелы во временных рядах.** Во временных рядах ИМЭК по разным ПП существует много пробелов, включая те ПП, на которые приходится значительный процент грузовых транспортных потоков между соответствующими странами ЦАРЭС (см. Таблицы 2 и 3). Это снижает полезность данных ИМЭК как для выработки политики, так и для исследований.

Таблица 2: ИСТ1 для входящих автомобильных перевозок через отдельные ПП, 2010–2022 гг.

ПП, страна	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Красный мост, Азербайджан	-	0,5	-	-	-	-	-	-	3,2	4,6	11,9	3,7	3,1
Цители Хиди, ГРУ	0,4	0,3	0,3	-	-	-	-	-	1,2	2,1	3,1	1,4	1,8
Достык, КАЗ	40,8	19,1	49,3	-	-	-	-	-	-	-	17,0	46,8	20,7
Иркештан, КНР	-	-	-	6,0	-	-	-	-	-	1,6	0,8	-	-
Достук, КЫР	3,6	7,9	3,0	4,5	3,3	-	-	1,2	0,6	1,0	1,9	2,5	0,4
Дустлик, УЗБ	10,2	23,3	9,2	6,8	7,2	-	-	-	1,1	0,6	2,4	1,9	0,9
Мерке, КАЗ	2,5	3,1	7,0	1,2	-	-	-	-	0,3	0,1	-	-	-
Ойбек, УЗБ	-	4,6	-	-	-	-	-	-	2,8	-	1,4	3,0	-
Бичит, МОН	-	-	-	-	3,7	1,8	1,0	1,7	1,4	1,4	1,6	-	-

ПП = пункт пересечения границы, ИСТ = Индикатор содействия торговле.

Источник: База данных измерения и мониторинга эффективности коридоров.

Таблица 3: ИСТ1 для входящих железнодорожных перевозок через отдельные ПП, 2010–2022 гг.

ПП	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Алашанкоу, КНР	-	10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Мерке, КАЗ	-	16,8	25,7	3,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Сарыагаш, КАЗ	1,1	3,4	4,7	3,2	-	-	-	-	-	-	1,7	4,0	-
Келес, УЗБ	-	-	-	4,9	0,8	5,7	3,5	2,7	2,4	2,4	3,5	4,5	5,9
Ганюшкино, КАЗ	-	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Фрап, ТКМ	-	-	-	14,5	14,9	4,7	3,5	2,9	2,6	2,7	21,4	-	-
Ак Жол, КЫР	-	-	2,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

ПП = пункт пересечения границы, ИСТ = Индикатор содействия торговле.

Источник: База данных измерения и мониторинга эффективности коридоров.

18. **Несоответствия с другими данными.** Между данными ИМЭК и другими данными существуют определенные несоответствия в части развития транспортной инфраструктуры и содействия торговле в регионе ЦАРЭС. Эти несоответствия указывают на наличие некоторых неточностей в данных ИМЭК.

19. **Потребность в дополнительных данных.** Данные ИМЭК весьма полезны, но недостаточны с точки зрения достижения целей ИМЭК. Для достижения первой и, особенно, третьей целей необходимы дополнительные данные. К ним помимо прочих, относятся данные об объемах грузовых транспортных грузоперевозок по участкам коридоров и через ПП; об инфраструктуре и организации дорожного движения на участках коридора; а также об инфраструктуре и оперативной деятельности в ПП.

3.3 Причины проблем с данными ИМЭК

20. Помимо недостатков в самих ИСТ, проблемы данными ИМЭК возникают из-за ряда других факторов.

21. **Шаблон ИМЭК.** Шаблон данных ИМЭК требует, чтобы время и затраты на визовый, таможенный, транспортный, фитосанитарный, ветеринарный и другие виды пограничного контроля фиксировались отдельно. При этом в большинстве стран ЦАРЭС за несколько видов пограничного контроля отвечает одно государственное учреждение (обычно таможня). Когда международный груз проходит комплексный пограничный контроль, водитель часто не может определить, сколько времени затрачивается на каждый вид контроля.

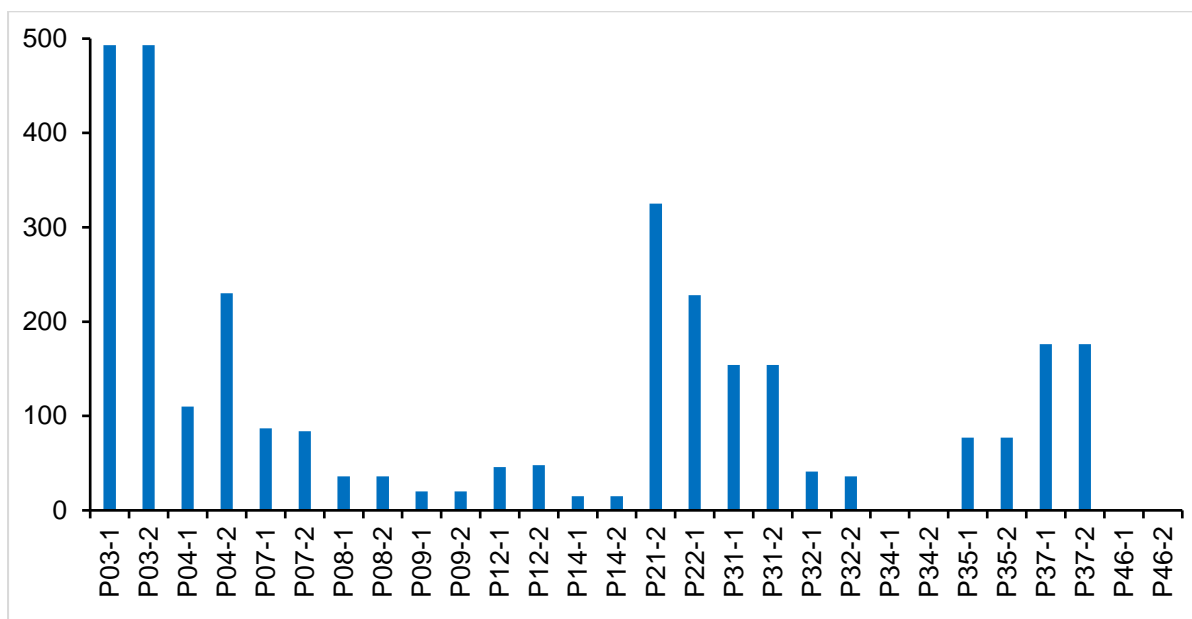
22. Несмотря на общую полезность данных ИМЭК для улучшения транспортного сообщения в регионе ЦАРЭС, ИМЭК не в полной мере используется для получения данных о достаточности транспортной инфраструктуры и об узких местах на коридорах ЦАРЭС. Шаблон ИМЭК включает лишь несколько переменных, которые могут служить показателем достаточности дорожно-транспортной инфраструктуры. Используя данные ИМЭК, практически невозможно выявить узкие места, которые значительно замедляют скорость движения, но не требуют при этом остановок.

23. **Выборка.** Партнерам ИМЭК предоставлена слишком большая свобода действий при выборе транспортных перевозок для сбора данных ИМЭК. Они могут выбирать любую перевозку, которая соответствует следующим широким критериям:

- Перевозка должна быть коммерческой. Исключаются гуманитарные, дипломатические, военные и экстренные перевозки (в чрезвычайных ситуациях).
- Груз следует по коридору ЦАРЭС или проходит через участок или участки коридора, или коридоров ЦАРЭС. По особым соображениям (например, в рамках нового исследования) перевозки, которые не проходят ни по одному коридору ЦАРЭС, могут быть включены в выборку для сбора данных на индивидуальной основе.
- Груз проходит как минимум через один ПП по коридору ЦАРЭС.
- Перевозка осуществляется автомобильным, железнодорожным или мультимодальным транспортом.

24. Следовательно, размер и состав выборки ИМЭК существенно различаются по ПП, коридорам ЦАРЭС и странам ЦАРЭС за конкретный год, а также по годам в случае большинства ПП, коридоров ЦАРЭС и стран ЦАРЭС. В выборках за несколько лет отсутствуют или встречается лишь несколько перевозок через крупные ПП, при этом включены сотни перевозок, которые идут через другие ПП (см. Рисунок 1). В выборках ИМЭК также наблюдаются значительные перекосы с точки зрения охваченного коридора ЦАРЭС и направления перевозок. Поскольку при агрегировании данных, в основном, используются не средневзвешенные значения, получается так, что перекрестные и временные различия в выборках создают значительные различия в ИСТ по ПП, коридорам ЦАРЭС, странам ЦАРЭС и по годам.

Рисунок 1: Количество перевозок через отдельные ПП в базе данных ИМЭК, 2022 г.



ПП = пункт пересечения границы, ИМЭК = Измерение и мониторинг эффективности коридоров.
 Примечание: Названия ПП, охваченных сбором данных ИМЭК, приводятся в Приложении 3.
 Источник: База данных ИМЭК.

25. Агрегирование данных. На всех этапах агрегирования данных ИМЭК используются простые средние значения, что связано с отсутствием данных, необходимых для получения средневзвешенных значений. Это приводит к значительным погрешностям в измерениях и колебаниям ИСТ из-за: (i) значительных различий в продолжительности и стоимости многих процедур пересечения границы для грузов разных типов и (ii) сквозных различий и временных изменений в размере и составе выборки грузов в случае отдельных ПП и участков коридора.

26. Недостаточное использование ИМЭК при сборе данных. И хотя ИМЭК не может предоставить исчерпывающие данные, необходимые для оценки эффективности коридоров ЦАРЭС, в настоящее время ИМЭК не используется достаточно эффективно для сбора таких данных. Для оценки эффективности коридоров ЦАРЭС требуются дополнительные данные (например, данные об основных характеристиках ПП на коридорах), которые могли бы собираться с помощью ИМЭК при относительно низких затратах.

3.4 Недостатки в распространении данных и результатов ИМЭК

27. Распространение данных и выводов ИМЭК необходимо оптимизировать для улучшения охвата, эффективности и результативности ИМЭК. В настоящее время данные и результаты ИМЭК распространяются по нескольким каналам, включая презентации на различных мероприятиях ЦАРЭС, годовые отчеты, аналитические обзоры, публикации в блогах, онлайн-базу данных и предоставление данных по запросу. При этом некоторые из этих каналов не работают и/или неэффективны, а другие используются недостаточно.

28. Годовые отчеты ИМЭК публикуются с большим опозданием. Это в значительной степени снижает ценность отчетов и их полезность для достижения целей ИМЭК.

29. Аналитические записки и публикации в блогах являются более эффективными инструментами для распространения данных и выводов ИМЭК, отчасти потому, что они более целенаправленны и ориентированы на политику и/или содержат более актуальную информацию, чем годовые отчеты ИМЭК. Примечательно, что Правительство Пакистана сделало положительное заключение об аналитической записке ИМЭК, подготовленной совместно АБР и Институтом ЦАРЭС в 2020 г. Пакистан оперативно предпринял шаги по решению проблем, обозначенных в записке. Тем не менее, аналитические записки по ИМЭК не готовятся на регулярной основе – на настоящий момент было опубликовано лишь несколько сообщений в блогах ИМЭК.

30. Онлайн-база данных ИМЭК находится в зачаточном состоянии. Она включает данные только об ИСТ ИМЭК. При этом она не содержит первичных данных ИМЭК. Как и не может предоставлять метаданные об ИСТ. Следовательно, пользователи не могут проводить онлайн-сравнения эффективности различных ПП или участков коридоров. Они могут получать только первичные данные от группы специалистов ИМЭК. Это ограничивает использование первичных данных ИМЭК как для выработки политики, так и для научных исследований.

IV. РЕКОМЕНДАЦИИ

31. Чтобы устранить или смягчить недостатки ИМЭК, рассмотренные в предыдущем разделе, группа по обзору ИМЭК предлагает следующие рекомендации, касающиеся ИСТ, сбора данных, агрегирования данных и распространения данных и выводов ИМЭК:

4.1 Индикаторы содействия торговле и транспорту

4.1.1 Заменить ИСТ на следующие индикаторы содействия торговле и транспорту (ИСТТ):

А. ИСТТ, измеряющие эффективность пограничных пунктов пропуска (ПП) и портов:⁹

ИСТТ1: Время ожидания до въезда на ПП/порт (в часах).

ИСТТ2: Платежи, связанные с ожиданием в очереди на въезде в ПП/порт (в долларах США\$).

ИСТТ2a: Официальные платежи, связанные с ожиданием в очереди на въезд в ПП/порт (в долларах США).

ИСТТ2b: Неофициальные платежи, связанные с ожиданием в очереди на въезд в ПП/порт (в долларах США).¹⁰

ИСТТ3: Продолжительность пограничного контроля (в часах).

ИСТТ4: Платежи, связанные с пограничным контролем (в долларах США).

ИСТТ4a: Официальные платежи за пограничный контроль (в долларах США).

⁹ Эти ИСТТ предназначены для: (i) отделения ожидания в очереди на въезд в ПП/порт от других действий при пересечении границы и (ii) объединения пограничного контроля и оперативной транспортной деятельности, не связанной с пограничным контролем, в две отдельные группы действий при пересечении границы.

¹⁰ Имеются в виду неофициальные платежи за сокращение времени ожидания при въезде в ПП/порт.

- ИСТТ4b:** Неофициальные платежи за пограничный контроль (в долларах США).
- ИСТТ5:** Продолжительность оперативной транспортной деятельности, не связанной с пограничным контролем (в часах).
- ИСТТ6:** Платежи, связанные с транспортной деятельностью, не связанной с пограничным контролем (в часах).
- ИСТТ6a:** Официальные платежи, связанные с оперативной транспортной деятельностью (в долларах США).
- ИСТТ6b:** Неофициальные платежи, связанные с оперативной транспортной деятельностью (в долларах США).

В. ИСТТ, измеряющие эффективность участков коридоров:

- ИСТТ7:** Скорость прохождения без задержек (в км/час).
- ИСТТ8:** Количество остановок на аварийный ремонт (на 100 км).
- ИСТТ9:** Количество промежуточных остановок для досмотра и контроля (на 100 км).
- ИСТТ10:** Продолжительность промежуточных остановок для досмотра и контроля (в часах на 100 км).
- ИСТТ11:** Платежи, связанные с досмотром и контролем на промежуточных остановках (в долларах США за 100 км).
- ИСТТ11a:** Официальные платежи, связанные с досмотром и контролем на промежуточных остановках (в долларах США за 100 км).
- ИСТТ11b:** Неофициальные платежи, связанные с досмотром и контролем на промежуточных остановках (в долларах США за 100 км).¹¹
- ИСТТ12:** Скорость прохождения с задержками (в км/час).

4.2 Выборка

4.2.1 Сделать выборки ИМЭК более структурированными путем

- (i) составления – по согласованию с ключевыми заинтересованными сторонами – списков ПП, портов и участков коридоров, которые должны быть охвачены ИМЭК;¹²
- (ii) фиксация типов перевозок (экспортные/импортные/транзитные перевозки, скоропортящиеся/нескоропортящиеся товары и т.д.) и количества

¹¹ИСТТ8-ИСТТ11b предназначены для отделения последствий остановок на аварийный ремонт от последствий промежуточных остановок для проверок и контроля.

¹² Эти списки могут включать несколько контрольных ПП за пределами региона ЦАРЭС и участки Среднего коридора, которые не принадлежат ни к одному коридору ЦАРЭС. Чтобы снизить общие затраты на ИМЭК, в списки могут быть включены только те ПП и участки коридоров ЦАРЭС, которые имеют повышенную важность для торговли в регионе ЦАРЭС.

перевозок каждого типа, данные по которым должны собираться для каждого ПП, порта и участка коридора и за каждый год;

- (iii) обеспечение, насколько это возможно, того, чтобы целевые выборки различных ПП, портов и участков коридоров, обслуживающих один и тот же вид транспорта, были сопоставимы с точки зрения типов грузов; и
- (iv) распределение полученных целевых выборок между партнерами ИМЭК таким образом, чтобы, если это практически осуществимо, 2-4 партнера ИМЭК будут собирать данные по каждому ПП, порту и участку коридора.

4.2.2 При выборе перевозок, о которых будут собираться данные, выбирать те отправления, тип груза (за исключением скоропортящихся товаров), вес и размер которых вряд ли окажут существенное влияние на значение любого ИСТТ.

4.3 Сбор данных

4.3.1 Помимо местных ассоциаций транспортных и/или логистических компаний, привлекать в качестве партнеров ИМЭК иностранные логистические компании, которые регулярно осуществляют международные перевозки в регионе ЦАРЭС, местные компании, проводящие обследования и/или несколько местных аналитических центров.¹³

4.3.2 Сбор данных — через партнеров ИМЭК — о ключевых характеристиках ПП, охваченных ИМЭК (включая количество полос движения, наличие экспресс-полос и использование электронного управления очередями), и предоставление информации в онлайн-базе данных ИМЭК с поддержанием данных в актуальном состоянии, запрашивая партнеров ИМЭК об изменениях в характеристиках ПП.

4.3.4 Изучить возможность сотрудничества с таможенными органами стран ЦАРЭС в области мониторинга и оценки эффективности ПП на коридорах ЦАРЭС, при этом таможенники будут обмениваться данными с группой специалистов ИМЭК о торговых/транспортных потоках через ПП, а специалисты ИМЭК будут выполнять сравнительную оценку эффективности ПП с использованием данных ИМЭК, а также данных, предоставленных таможенными органами.

4.4 Агрегирование данных

4.4.1 В отсутствие достаточно полных данных и надлежащих средневзвешенных значений, следует рассчитывать и сообщать об ИСТТ на низких уровнях агрегирования (например, различные категории грузов, ПП и порты) и избегать использования ИСТТ на высоких уровнях агрегирования (т. е. коридоры, страны ЦАРЭС и регион ЦАРЭС).

4.5 Распространение данных и выводов ИМЭК

4.5.1 Усовершенствовать онлайн-базу данных ИМЭК, чтобы пользователи могли проводить сравнения эффективности ПП/портов и участков коридоров с использованием различных ИСТТ онлайн, визуализировать данные ИМЭК

¹³ Некоторые аналитические центры, являющиеся членами Форума аналитических центров Института ЦАРЭС, могут быть заинтересованы в том, чтобы стать партнерами ИМЭК и участвовать не только в сборе данных ИМЭК (в сотрудничестве с местными и зарубежными транспортными и логистическими компаниями), но также в распространении данных и выводов ИМЭК, а также в проведении научных исследований с использованием данных ИМЭК.

онлайн, загружать все или подмножества данных ИМЭК с помощью онлайн-запросов, а также просматривать и загружать метаданные ИМЭК.¹⁴

- 4.5.2 Опубликовать сообщения с результатами ИМЭК в блогах (таких как «*Asian Development Blog*») и на платформах обмена знаниями (таких как «*Development Asia*») сразу же после того, как будут появляться новые данные ИМЭК.
- 4.5.3 Готовить аналитические записки регулярно, на основе данных ИМЭК и, при необходимости, дополнительных данных, полученных из других источников.
- 4.5.4 Прекратить публикацию годовых отчетов ИМЭК.
- 4.5.5 Подписать соглашение о сотрудничестве между АБР и Институтом ЦАРЭС, в соответствии с которым два учреждения будут тесно сотрудничать в распространении данных и выводов ИМЭК, при этом АБР будет оставаться ответственным за сбор и обработку данных ИМЭК, а Институт ЦАРЭС будет нести основную ответственность за подготовку аналитических обзоров на основе данных ИМЭК.

¹⁴ Для реализации этой рекомендации потребуется дополнительное финансирование.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1: Транспортная деятельность, по которой собираются первичные данные ИМЭК

№.	Автомобильный транспорт	Железнодорожный транспорт	Речной и морской транспорт
1	Пограничный досмотр/контроль	Погрузка груза	Швартовка
2	Таможенный контроль	Разгрузка груза	Погрузка/разгрузка
3	Коммерческий осмотр	Фиксация смещения груза	Документация
4	Охрана здоровья/карантин	Удаление лишнего груза	Таможенный контроль
5	Фитосанитарный контроль	Перевалка в точке смены колеи	Инспекция и осмотр
6	Ветеринарная инспекция	Самовывоз и доставка	Время ожидания
7	Визы/иммиграционный контроль	Замена/ремонт неисправного вагона	
8	Соответствие требованиям транзитных перевозок	Аварийный ремонт	
9	ГАИ/Дорожно-постовая служба	Классификация поездов	
10	Полицейский контрольно-пропускной пункт/остановка	Ошибки в документах	
11	Транспортная инспекция	Переоформление транзитных документов	
12	Проверка веса/стандарта	Таможенный досмотр	
13	Регистрация транспортного средства	Технический осмотр	
14	Аварийный ремонт	Коммерческий осмотр	
15	Эскорт/конвой	Санитарный/фитосанитарный контроль	
16	Погрузка/разгрузка	Передача материалов	
17	Плата за проезд по платным дорогам/мостам	Неисправное погрузочно-разгрузочное оборудование	
18	Ожидание/очередь	Нет вагонов	
19		Ограничение на въезд	
20		Сортировка вагонов	
21		Ожидание прохождения приоритетных поездов	
22		Ожидание по другим причинам	

ИМЭК = Измерение и мониторинг эффективности коридоров
 Источник: База данных ИМЭК.

Приложение 2: Партнеры ИМЭК

№.	Партнер ИМЭК	Страна	Перевозки*
1	Ассоциация транспортно-экспедиторских компаний Афганистана (AFFCO)	Афганистан	330
2	Синьцзян-Уйгурская логистическая ассоциация (XULA)	Китайская Народная Республика	530
3	Грузинская ассоциация международных автомобильных перевозчиков (GIRCA)	Грузия	90
4	Ассоциация экспедиторов Казахстана (KFFA)	Казахстан	118
5	Ассоциация международных грузоперевозчиков Кыргызской Республики (FOA)	Кыргызская Республика	60
6	Монгольская торгово-промышленная палата (MNCCI)	Монголия	101
7	Национальная ассоциация автомобильного транспорта Монголии (NARTAM)	Монголия	240
8	Ассоциация международных экспедиторов Пакистана (PIFFA)	Пакистан	240
9	Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Таджикистана (ABBAT)	Таджикистан	120
10	Ассоциация по развитию бизнес-логистики (ADBL)	Узбекистан	270
11	Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Узбекистана (AIRCUZ)	Узбекистан	240
	ИТОГО		2 339

ИМЭК = Измерение и мониторинг эффективности коридоров

* Количество перевозок, данные по которым партнер ИМЭК собрал в 2022 г.

Источник: База данных ИМЭК.

Приложение 3: Пункты пересечения границы, охваченные ИМЭК

№.	Код ПП	Название ПП	Страна	Коридор(ы) ЦАРЭС
1	P01-1	Хайратан	АФГ	3,6
2	P01-2	Термез	УЗБ	3,6
3	P02-1	Ислам Каля	АФГ	3,6
4	P02-2	Догарун	ИРН	3,6
5	P03-1	Торхам	АФГ	5,6
6	P03-2	Пешавар	ПАК	5,6
7	P04-1	Ширхан Бандар	АФГ	2,5,6
8	P04-2	Панжи Поён	ТАД	2,5,6
9	P05-1	Баку	АЗЕ	2
10	P05-2	Актау	КАЗ	2
11	P06-1	Беюк Кесик	АЗЕ	2
12	P06-2	Габдабани	ГРУ	2
13	P07-1	Красный мост	АЗЕ	2
14	P07-2	Цители Хиди	ГРУ	2
15	P08-1	Алашанкоу	КНР	1,2
16	P08-2	Достык	КАЗ	1,2
17	P09-1	Такешикент	КНР	4
18	P09-2	Ярант	МОН	4
19	P10-1	Эренхот	КНР	4
20	P10-2	Замин-Ууд	МОН	4
21	P11-1	Хоргос	КНР	1
22	P11-2	Хоргос	КАЗ	1
23	P12-1	Торугарт	КНР	1
24	P12-2	Торугарт	КЫР	1
25	P13-1	Иркештан	КНР	2,5
26	P13-2	Иркештам	КЫР	2,5
27	P14-1	Достук	КЫР	2
28	P14-2	Дустлик	УЗБ	2
29	P15-1	Чалдовар	КЫР	1,3
30	P15-2	Мерке	КАЗ	1,3
31	P16-1	Карамык	КЫР	2,3,5
32	P16-2	Карамык	ТАД	2,3,5
33	P17-1	Аул	КАЗ	3
34	P17-2	Веселоярск	РОС	3
35	P18-1	Кайрак	КАЗ	1
36	P18-2	Троицк	РОС	1
37	P19-1	Жайсан	КАЗ	1,6
38	P19-2	Кос Арал	РОС	1,6
39	P20-2	Новомарковка	РОС	1,6
40	P21-1	Бейнеу	КАЗ	2,6

41	P21-2	Даутота	УЗБ	2,6
42	P22-1	Тажен	КАЗ	2,6
43	P23-1	Сарыагаш	КАЗ	3,6
44	P23-2	Келес	УЗБ	3,6
45	P24-1	Жибек Жолу	КАЗ	3,6
46	P24-2	Гишт Куприк	УЗБ	3,6
47	P25-1	Ганюшкино	КАЗ	6
48	P25-2	Аксарайская	РОС	6
49	P26-1	Курмангазы	КАЗ	6
50	P26-2	Красный Яр	РОС	6
51	P27-1	Сухбаатар	МОН	4
52	P27-2	Наушки	РОС	4
53	P28-1	Улаанбайшинт	МОН	4
54	P28-2	Ташанта	РОС	4
55	P29-1	Патар	ТАД	2
56	P29-2	Андархон	УЗБ	2
57	P30-1	Нау	ТАД	2
58	P30-2	Бекабад	УЗБ	2
59	P31-1	Пахтаабад (Дусти)	ТАД	3
60	P31-2	Сарыасия	УЗБ	3
61	P32-1	Алат	УЗБ	2,3
62	P32-2	Фврап	ТКМ	2,3
63	P33-1	Хаваст	УЗБ	6
64	P33-2	Истаравшан	ТАД	6
65	P34-1	Ак Жол	КЫР	1
66	P34-2	Кордай	КАЗ	1
67	P35-1	Чаман	ПАК	5,6
68	P35-2	Спин Булдак	АФГ	5,6
69	P36-2	Туркменбаши	ТКМ	2
70	P37-1	Конысбаева	КАЗ	3,6
71	P37-2	Яллама	УЗБ	3,6
72	P38-1	Карачи	ПАК	5,6
73	P39-1	Тяньцзинь	КНР	4
74	P40-1	Аиша Биби	КАЗ	1,3
75	P40-2	Чон Капка	КЫР	1,3
76	P41-1	Сарас	ТКМ	3
77	P41-2	Сарахс	ИРН	3
78	P42-1	Таскала	КАЗ	1,6
79	P42-2	Озинки	РОС	1,6
80	P43-1	Жана Жол	КАЗ	1,6
81	P43-2	Петухово	РОС	1,6
82	P44-1	Погодаево	КАЗ	0
83	P44-2	Маштаково	РОС	0

84	P45-1	Кенсау	КЫР	0
85	P45-2	Учкурган	УЗБ	0
86	P46-1	Фотехобод	ТАД	2,3,6
87	P46-2	Ойбек	УЗБ	2,3,6
88	P47-1	Ходжанд	ТАД	0
89	P48-1	Кунья Урганч	ТКМ	0
90	P48-2	Ходжалы	УЗБ	0
91	P49-1	Кызыл-Бел	КЫР	0
92	P49-2	Гулистон	ТАД	0
93	P50-1	Карасу	КНР	0
94	P50-2	Кулма	ТАД	0
95	P51-1	Хиягт	РОС	4
96	P51-2	Алтанбулаг	МОН	4
97	P52-1	Ак-Тилек	КЫР	1
98	P52-2	Карасу	КАЗ	1
99	P53-2	Алтынкол	КАЗ	1
100	P54-1	Бичигт	МОН	4
101	P54-2	Зуун Хатавч	КНР	4
102	P55-1	Торгонди	АФГ	2,6
103	P55-2	Серхет Абад	ТКМ	2,6
104	P56-1	Хунджераб	КНР	5
105	P56-2	Хунджераб	ПАК	5
106	P57-1	Акина	АФГ	2
107	P57-2	Имам Назар	ТКМ	2
108	P58-1	Болашак	КАЗ	5
109	P58-2	Серхетяка	ТКМ	5
110	P59-1	Ходжадавлет	УЗБ	2,3
111	P60-2	Жалган	ТАД	2,3,5
112	P61-2	Курык	КАЗ	2
113	P62-1	Ляньюньган	КНР	1,2,5
114	P63-1	Поти	ГРУ	2
115	P64-1	Батуми	ГРУ	2
116	P65-1	Сарпи	ГРУ	2
117	P65-2	Сарп	ДР	2
118	P66-2	Нур Жолы	КАЗ	1
119	P67-1	Турксиб	КАЗ	1,3
120	P67-2	Турксиб	КЫР	1,3

Примечание: список не является исчерпывающим и включает не все ПП ЦАРЭС. Большинство ПП расположены на коридорах ЦАРЭС

ПП = пункт пересечения границы, ИМЭК = Измерение и мониторинг эффективности коридоров.
Сокращенные обозначения стран: АФГ = Афганистан, АЗЕ = Азербайджан, ГРУ = Грузия, КАЗ = Казахстан, КЫР = Кыргызская Республика, МОН = Монголия, ДР = другие, ПАК = Пакистан, КНР = Китайская Народная Республика, РОС = Россия, ТАД = Таджикистан, ТКМ = Туркменистан, УЗБ = Узбекистан

Источник: База данных ИМЭК.

ССЫЛКИ

- Азиатский банк развития (АБР). 2014 г. «Соединение Центральной Азии с экономическими центрами». <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/159307/adbi-connecting-central-asia-Economic-centers-final-report.pdf>
- АБР. 2017 г. «Упрощение процедур торговли и улучшение связанности для создания инклюзивного Азиатско-Тихоокеанского региона». <https://www.adb.org/publications/trade-facilitation-connectivity-inclusive-asia-pacific>
- АБР. 2018 г. «Инструкция по ИМЭК: технический справочник для партнеров ИМЭК». Манила.
- АБР. 2020 г. «Дорожная карта развития экономического коридора Шымкент-Ташкент-Худжанд». <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/671571/road-map-shymkent-tashkent-khujand-corridor.pdf>
- АБР. 2021 г. «Годовой отчет по измерению и мониторингу эффективности коридоров ЦАРЭС – коронавирусная пандемия и ее последствия». <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/779026/carec-cpmm-annual-report-2020.pdf>
- АБР. 2022 г. «Прогресс в содействии торговле в странах ЦАРЭС: десятилетние перспективы измерения и мониторинга эффективности коридоров». <https://www.adb.org/publications/progress-trade-facilitation-carec-countries>
- Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО). 2007 г. «Инструкции по сбору данных для методологии ЭСКАТО «время/затраты-расстояние». https://www.unescap.org/sites/default/files/0507_Instructions-TCD-Model_Basic.pdf
- ЭСКАТО. 2017 г. «Комплексное планирование евразийских транспортных коридоров для укрепления внутри- и межрегионального транспортного сообщения». <https://www.unescap.org/sites/default/files/Study%20Report%20Eurasian%20Corridors-Final.pdf>
- ЭСКАТО. 2018 г. «Исследование практики пересечения границ в международных железнодорожных перевозках». <https://www.unescap.org/sites/default/files/Study%20on%20Railway%20Border%20crossings%2046218.pdf>
- ЭСКАТО. 2022 г. «Усиление устойчивого транспортного сообщения между портами и внутренними районами развивающихся стран региона ЭСКАТО, не имеющих выхода к морю». <https://repository.unescap.org/bitstream/handle/20.500.12870/4246/ESCAP-2022-TD-Strengthening-Port-Hinterland-Sustainable-Transport-Connectivity.pdf>
- Институт ЦАРЭС. 2021 г. «Индекс региональной интеграции ЦАРЭС: определенный прогресс, но нужен новый толчок». https://www.carecinstitute.org/wp-content/uploads/2021/02/CRII-edited-10-Feb-2021_HK3.pdf
- Иими, А. 2022 г. «Оценка воздействия развития транспортного коридора в Казахстане: применение моделей динамических панельных данных к данным реестра фирм». Рабочий документ Всемирного банка по исследованию политики №

WPS 10196. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099313309292296795/pdf/IDU0c68da3b7061a6042a80b39f0fcd67f3dea5f.pdf>

К. Карымшаков и Б. Сулайманова. 2023 г. «*Содействие торговле, инфраструктура и международная торговля в странах Центральной Азии*». Рабочий документ АБР по Восточной Азии № 58. февраль. <https://www.adb.org/publications/trade-facilitation-infrastructure-central-asian-countries>

К. Ким, Дж. Абесамис и З. Арданиэль. 2022 г. «*Влияние ограничений на передвижение из-за COVID-19 на упрощение процедур торговли на границах в регионе Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества*». Рабочий документ АБР по Восточной Азии № 52. декабрь <https://www.adb.org/publications/impact-covid-19-mobility-restrictions-carec>

Г. Самад, А. Масуд и Дж. Ахмед. 2023 г. «*Географическая близость и влияние торговли в регионе Программы Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества*». Рабочий документ АБР по Восточной Азии № 60. март <https://www.adb.org/publications/geographical-proximity-trade-impacts-carec-region>

А. Шарафеева. 2023 г. «*Влияние высоких торговых издержек и временной неопределенности на экспортную торговлю в пяти странах Центральной Азии*». Рабочий документ АБР по Восточной Азии № 59. март <https://www.adb.org/publications/trade-costs-time-exports-central-asian-countries>

Всемирный банк. 2014 г. «*Улучшение торговли и транспорта в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю*» <http://documents.worldbank.org/curated/en/988231468126267145/pdf/95447-REPLACEMENT-Improving-Trade-and-Transport-for-Landlocked-Developing-Countries.pdf>