

ИМЭК 2018

Измерение и мониторинг эффективности коридоров ЦАРЭС 2018

Роуз Маккензи

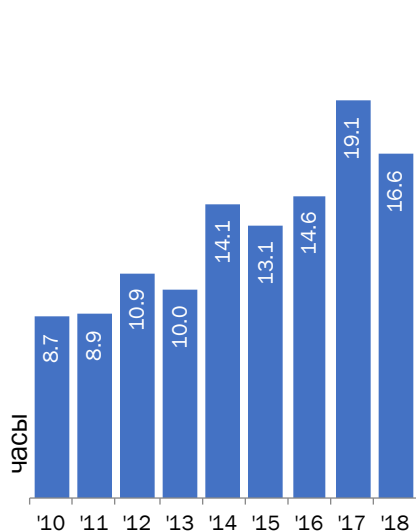
Старший специалист по региональному сотрудничеству
Отдел государственного управления, финансового сектора и регионального сотрудничества
Департамент Восточной Азии, Азиатский банк развития

ИМЭК – это инструмент оценки эффективности транспортных коридоров ЦАРЭС:

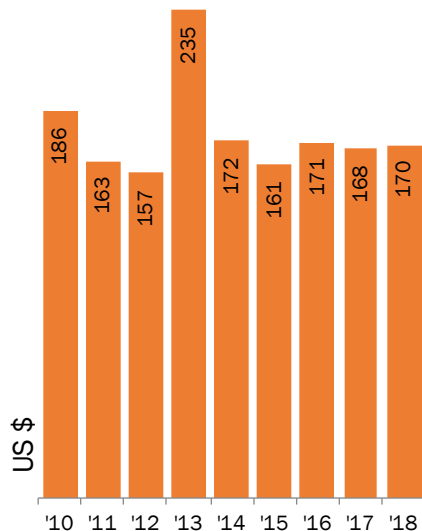


- i. определять причины задержек и необоснованных издержек вдоль маршрутов и в узлах каждого из коридоров ЦАРЭС , включая пункты пропуска (ПП) и промежуточные остановки
- ii. помогать государственным органам находить решения по устранению выявленных узких мест
- iii. оценивать воздействие инициатив по региональному сотрудничеству

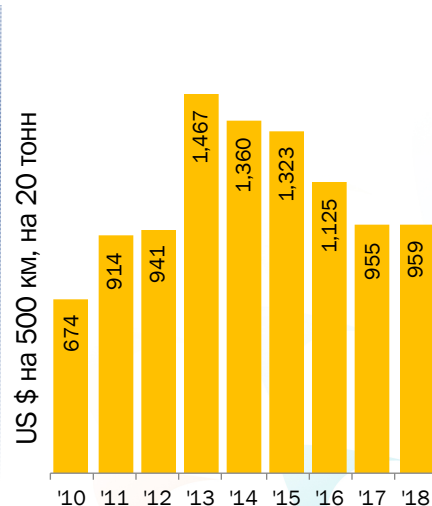
Тенденции ИСТ в 2010-2018



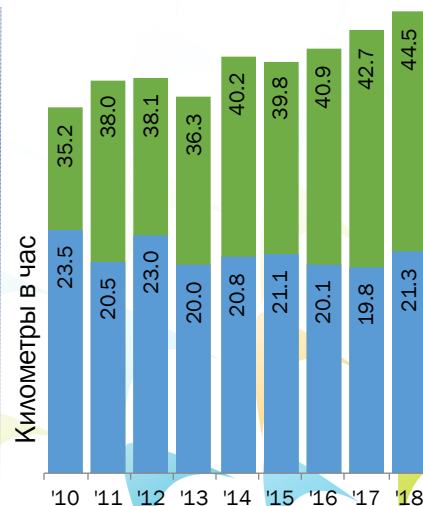
ИСТ1
Время на прохождение ПП



ИСТ2
Издержки, понесенные в ПП

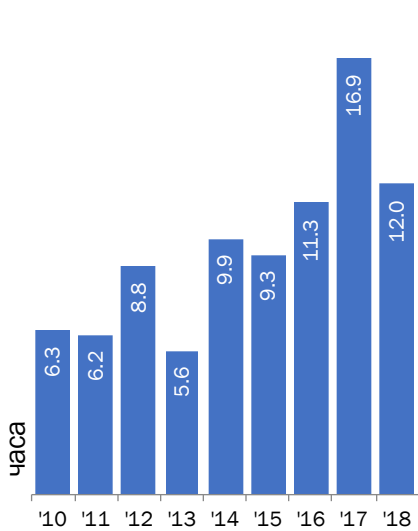


ИСТ3
Издержки на перевозку по участку коридора

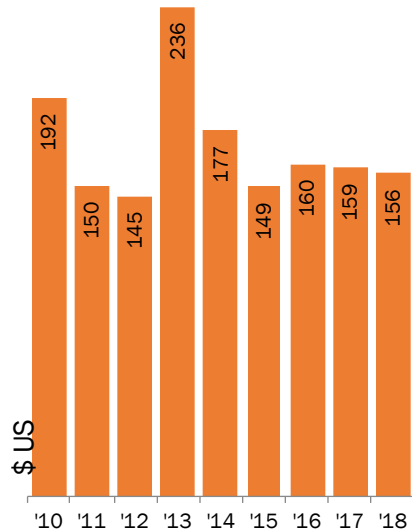


ИСТ4
Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС

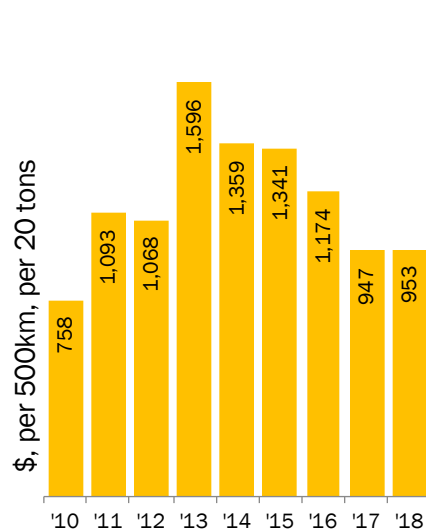
Тенденции автомобильных ИСТ в 2010-2018



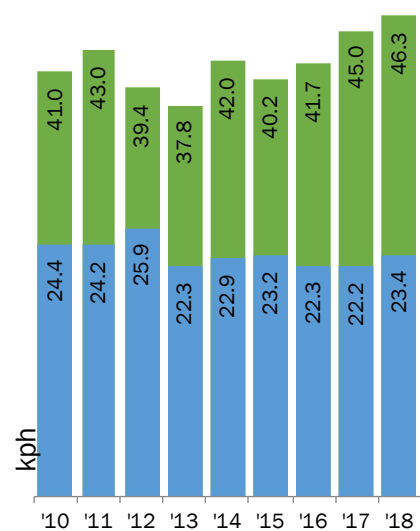
ИСТ1
 Время на
 прохождение ПП



ИСТ2
 Издержки,
 понесенные в ПП

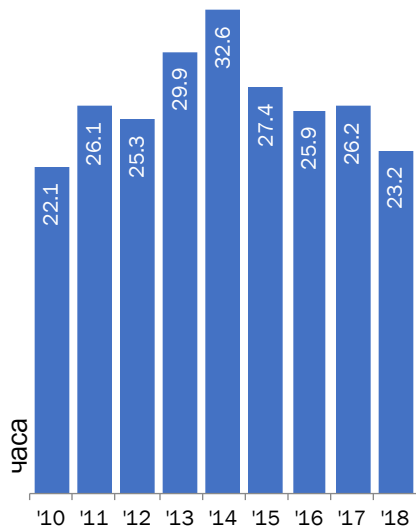


ИСТ3
 Издержки на
 перевозку по
 участку коридора

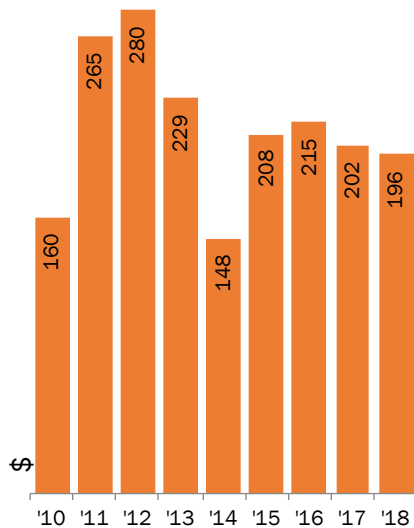


ИСТ4
 Скорость
 перевозки по
 коридорам ЦАРЭС

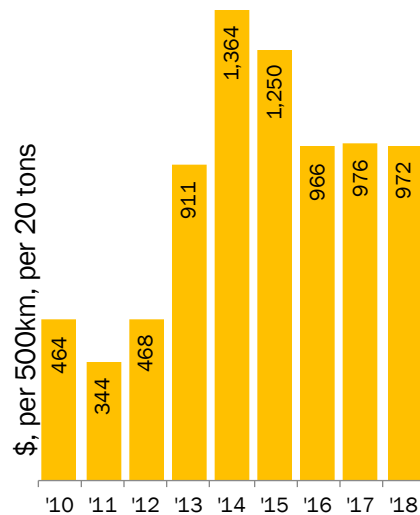
Тенденции железнодорожных ИСТ в 2010-2018 гг.



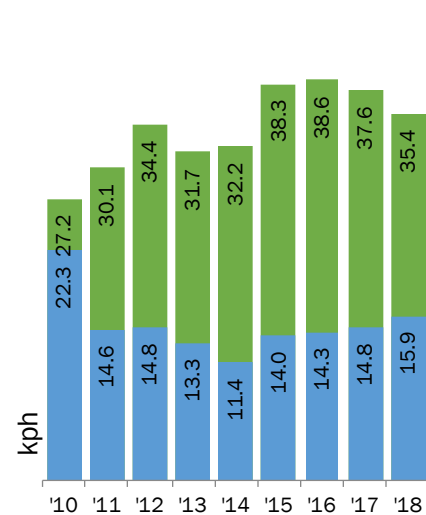
ИСТ1
Время на
прохождение ПП



ИСТ2
Издержки,
понесенные в ПП



ИСТ3
Издержки на
перевозку по
участку коридора



ИСТ4
Скорость
перевозки по
коридорам ЦАРЭС

Обзор результатов по ИСТ за 2018 г.

ИСТ1

Время на прохождение ПП

- Время на прохождение автомобильных ПП **снизилось на 22%**, а ж/д ПП - **на 20%**.
- Значительно сократились задержки при пересечении границ, в особенности в автомобильных ПП ПАК-АФГ в коридоре 5.
- Задержки в связи с **ожиданием в очереди** и **таможенным оформлением** остаются длительными, но по сравнению с 2017 г., сократились в автомобильных ПП.
- **Ожидание въезда на ж/д ПП** остается существенной причиной задержек.

ИСТ2

Издержки, понесенные в ПП

- Издержки в автомобильных (0%) и ж/д (-3%) ПП остались **относительно без изменений**.
- Высока вероятность (50%) столкнуться с требованием неофициальной платы во время **регистрации АТС в ПП с минимальными издержками** (\$5).
- **Уплата сборов** при прохождении транспортной инспекции (27%), санитарно-карантинного (31%), фитосанитарного (31%) и таможенного (24%) контроля часто сопряжена с неофициальными платежами.

ИСТ3

Издержки на перевозку по участку коридора

- Средние суммарные транспортные издержки сохраняли **тенденцию к постоянству, как при автомобильных (+1%), так и при ж/д (0%) перевозках**.
- Значительное снижение транспортных издержек на автомобильные перевозки в коридоре 5 (-53%) **были нивелированы ростом стоимости перевозок по коридорам 1 (50%) и 4 (55%)**.

ИСТ4

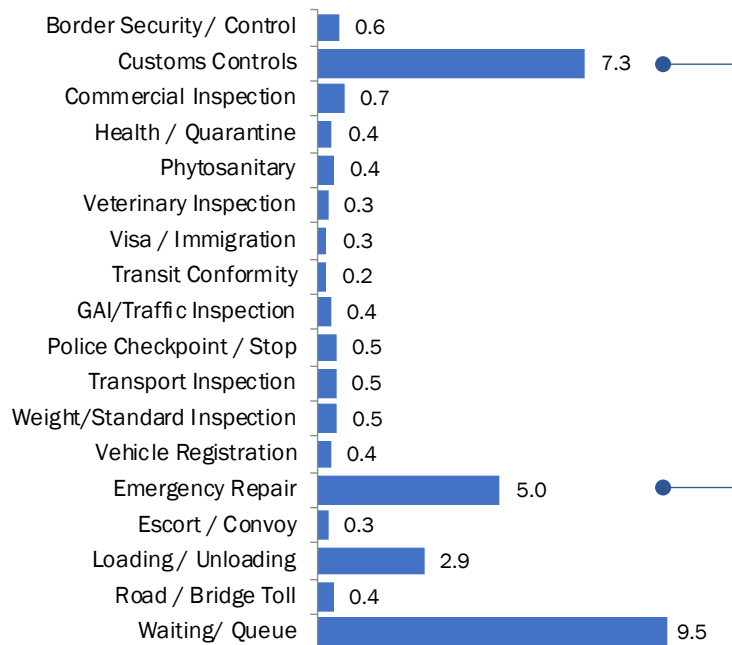
Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС

- Скорость автомобильных и ж/д перевозок повысилась по показателям **СБЗ (соответственно, на 3% и 9%)** и **ССЗ (соответственно, на 5% и 18%)**.
- Задержки на границах стали менее продолжительными, как для АТС, так и для поездов.

Результаты по ИСТ1 в 2018 г.

Время на прохождение ПП, в часах

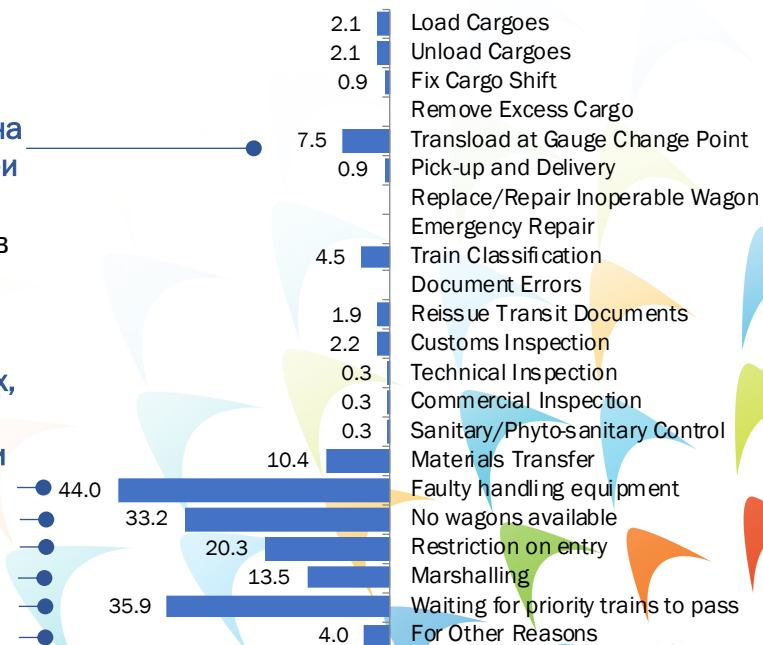
Средняя продолжительность задержек в автомобильных ПП, в часах



Таможенное оформление (автомобильные) и перегрузка товаров на станциях смены колеи (ж/д) вносят значительный вклад в задержки

Ожидание в очередях, как на автомобильных, так и на ж/д ПП – распространенное явление, которое занимает значительное время

Средняя продолжительность задержек в железнодорожных ПП, в часах



Результаты по ИСТ1 в 2018 г.

Время на прохождение ПП, в часах

Среднее время
пересечения границы через
автомобильные ПП, в часах

Выезд	Страна	Продолж.	Въезд	Страна	Продолж.
Актау*	КАЗ	72.1	Торхам	АФГ	27.2
Чаман	ПАК	65.2	Спин Булдак	АФГ	25.7
Пешавар	ПАК	33.5	Хоргос	КНР	20.4
Турагунди	АФГ	31.5	Актау	КАЗ	15.6
Красный мост	ГРУ	17.9	Лонысбаева	КАЗ	12.0
Даутота	УЗБ	12.7	Ширхан Бандар	АФГ	12.0
Тажен	КАЗ	12.6	Тажен	КАЗ	11.4
Ширхан Бандар	АФГ	11.9	Сарьюсиё	УЗБ	10.0
Дусти	ТАД	11.0	Алат	УЗБ	9.8
Хоргос	КНР	10.2	Фарап	ТКМ	9.8

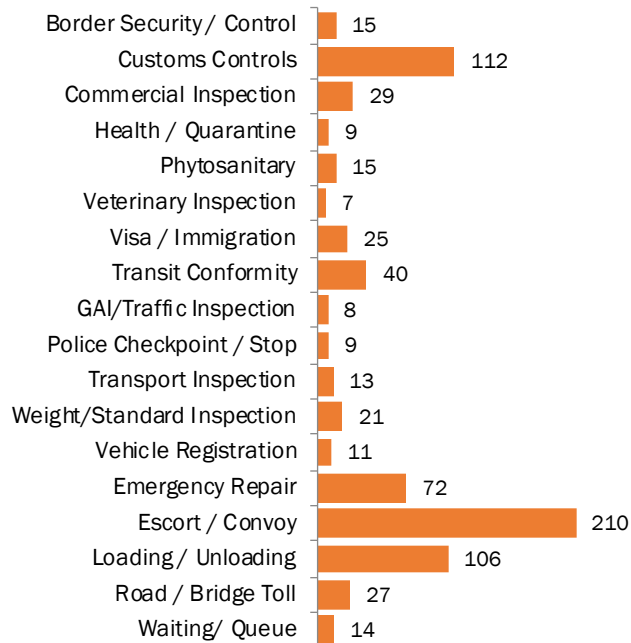
Среднее время
пересечения границы через
железнодорожные ПП, в
часах

Выезд	Страна	Продолж.	Въезд	Страна	Продолж.
Алашаньюкоу	КНР	21.9	Достык	КАЗ	61.0
Ходжадавлет	УЗБ	15.1	Эренхот	КНР	55.7
Эренхот	КНР	11.9	Алтынколь	КАЗ	39.6
Замын Ууд	МОН	11.8	Замын Ууд	МОН	22.9
Хоргос	КНР	10.9	Айратон	УЗБ	8.3

Результаты по ИСТ2 в 2018 г.

Издержки, понесенные в ПП, в \$

Средние издержки на действия в автомобильных ПП, в \$



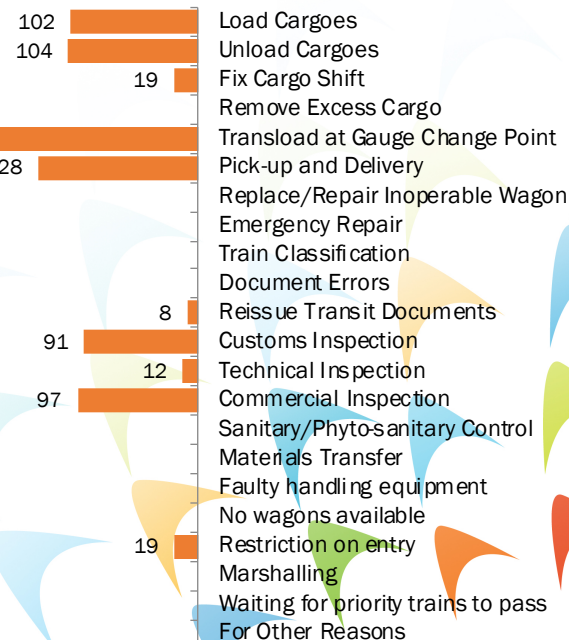
Стоимость таможенного оформления остается высокой, в особенности, в ПП коридоров 1 и 5

Сборы за перегрузку в пунктах смены колеи значительно увеличивают издержки в ПП в коридорах 1, 3, и 4

Сопровождение/конвой сопряжены с большими издержками в тех случаях (редких), когда они требуются при транзите

Грузы часто подвергаются **погрузке и разгрузке**, стоимость которых высока

Средние издержки на действия в железнодорожных ПП, в \$



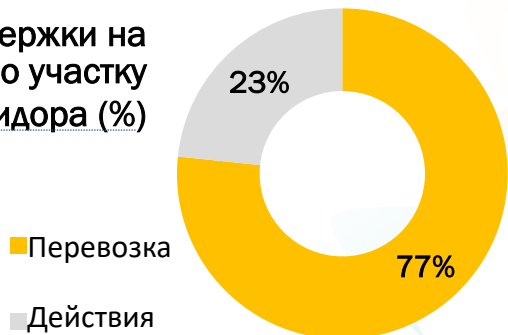
Результаты по ИСТЗ в 2018 г.

Издержки на перевозку по участку коридора, в \$

Средние транспортные издержки на перевозку по участку АВТОДОРОЖНОГО коридора (%)



Средние транспортные издержки на перевозку по участку ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО коридора (%)



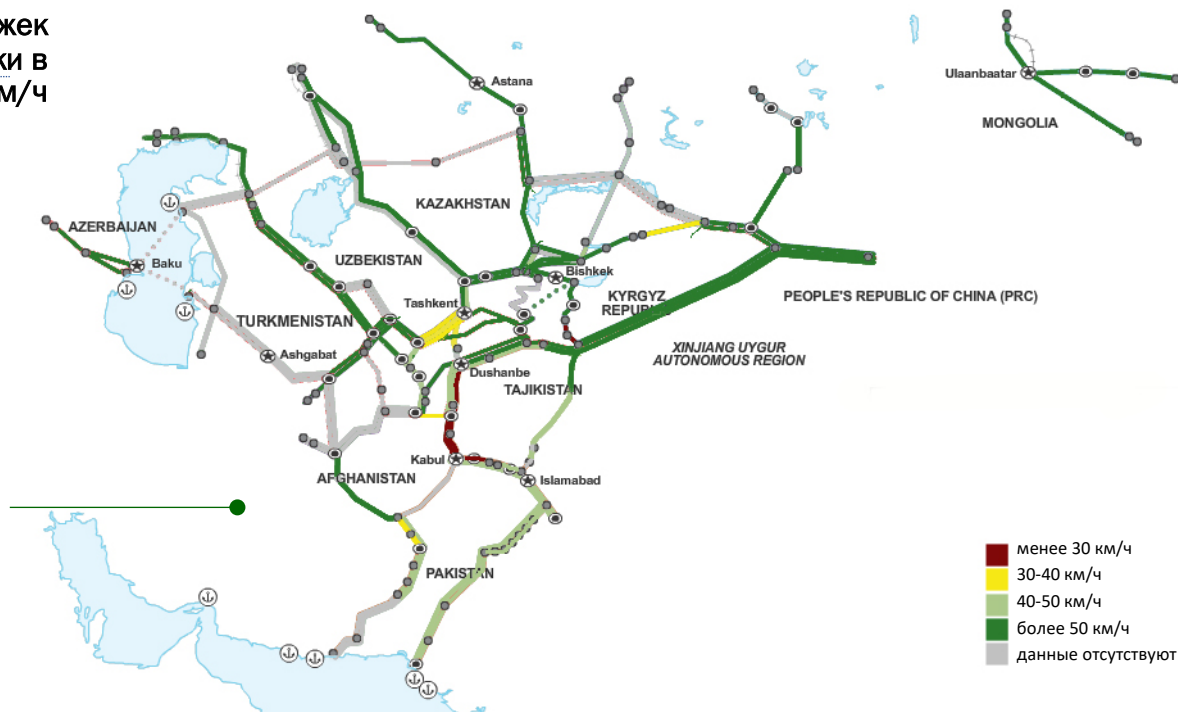
15% суммарных транспортных издержек (на 500-км участке коридора) расходуется на **действия на границах и промежуточных остановках.**

Оставшиеся 85% относятся к другим издержкам, включая эксплуатационные затраты на АТС.

Результаты по ИСТ4 в 2018 г.

Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС, в км/ч

Оценки скорости без задержек
(СБЗ), автомобильные перевозки в
км/ч



Скорости грузовых АТС,
зарегистрированные в
коридоре 5, отстают от
других коридоров

Обновленная информация по странам

Афганистан

- АфГ сталкивается с наиболее серьезными ограничениями в трансграничной торговле
- Длительное время пересечения границы:
 - Торхам (27,2 часа)
 - Спин Булдак (25,7 часа)
 - Ширхан Бандар (12,0 часов)
- Рекомендации:
 - Устранять внешние ограничения и внутренние сдерживающие факторы
 - Соглашение о транзитной торговле между Афганистаном и Пакистаном (АРТТА)

Азербайджан

- Ограниченная торговля с ЦАРЭС; ворота к транскаспийской торговле
- Ограниченное число паромов и неблагоприятные погодные условия приводят к непредвиденным задержкам
- Рекомендации:
 - Расширить мощности Баку
 - Развивать зоны свободной торговли (ЗСТ), чтобы активизировать индустриальную базу страны

Китайская Народная Республика

- Крупный торговый партнер
- Нехватка вагонов в соседних странах; наряду с продолжительными задержками из-за операций по смене колеи
- Рекомендация:
 - Оценить существующие процедуры при пересечении границы; использовать Конвенции МДП для пилотного тестирования других маршрутов

Грузия

- Эффективное пересечение границ
- Потенциал совместного таможенного сотрудничества с АЗЕ
- Рекомендация:
 - Установить единый тариф на грузовые железнодорожные перевозки, чтобы увеличить конкурентоспособность маршрутов

Обновленная информация по странам

продолжение

Казахстан

- Выгоды от быстрой модернизации инфраструктуры (Национальная программа «Нурлы Жол»)
- Обременительные операции по перевалке грузов
- Длительные задержки:
 - Тажен, Конысбаева (11 часов)
 - Достык (61 час)
 - Алтынколь (40 часов)
- Рекомендации:
 - Решить проблемы с подвижным составом из-за приватизации

Кыргызская Республика

- Таможенный контроль и связанные проверки отменены после вступления в ЕАЭС
- Введены дополнительные проверки для выявления контрабанды; это стимулирует появление неофициальных платежей, чтобы ускорить пересечение границы

Монголия

- Самые высокие тарифы на перевозку во всем коридорам
- Рекомендации:
 - Управлять конкурентоспособными железнодорожными перевозками
 - Решить вопросы нехватки вагонов

Пакистан

- Разработана национальная транспортная политика (ТП АБР)
- Длительное время простоя в морском порту Карачи; длительные задержки при пересечении границы
- Рекомендации:
 - Изучить возможность программы модернизации и обновления парка грузовых АТС
 - Улучшить показатели по времени простоя в морском порту

Обновленная информация по странам

продолжение

Таджикистан

- Высокие тарифы на грузовые перевозки из-за рельефа и погоды
- Обычно быстрое пересечение границы, за исключением ПП Дусти-Сарыасия (ТАД-УЗБ)
- Рекомендации:
 - Горный рельеф требует инвестиций в инфраструктуру, чтобы обеспечить безопасность и функциональность коридора

Туркменистан

- В загруженных ПП Алат и Фарап среднее время на пересечение границы составило 10 часов
- Рекомендации:
 - Оценить существующие политики по иммиграции и транзиту
 - Оптимизация расположения объектов и дизайна ПП, возможно, повысит эффективность

Узбекистан

- Задержки при пересечении ПП Даутота, Яллама, Алат, Сарыасия и Ойбек (до 12 часов).
- Рекомендации:
 - Существующая заинтересованность в «зеленых коридорах» представляет собой эффективное решение

Вызовы:

- **Инфраструктура и планировка** – Неудовлетворительные подъездные дороги; отсутствие надлежащего пространства для парковки; неисправное оборудование; отсутствие разделения потоков грузов и пассажиров.
- **Нормативные положения и процедуры** – Медленный пропуск грузов в связи с чрезмерным использованием подписей и ручных процессов; высокий процент досмотров; низкий уровень использования электронно-цифровых процессов; не гармонизированы стандарты грузовых АТС, что приводит к необходимости смены транспортных средств на ПП.

Извлеченные уроки:

- **Координация и поддержка со стороны правительства** имеют решающее значение для успешной реформы.
- В странах ЦАРЭС наблюдаются нарождающиеся передовые практики – хорошие практические примеры.
- Необходимо **сфокусировать больше внимания на транзите** между странами Центральной Азии и Восточной Азией, Южной Азией и Кавказом для преодоления задержек.

Расширение реализации ИМЭК

- **Инвентаризация и анализ десятилетнего анализа данных ИМЭК.**
- Проводить анализ **эффективности внутри границ и услуг торговой логистики** посредством исследований, инициируемых частным сектором (доработать пилотные исследования для развертывания в 2019 г.).
- **Сформировать блочную модель ИМЭК для воспроизведения в субрегионах за пределами ЦАРЭС.**
- Поддерживать использование фактических данных при формулировании политик и определении целей проектов.
- Поощрять более широкое и интенсивное использование данных ИМЭК.

Сокращение задержек в ПП

- Предложить подачу предложений для **новых проектов РУПС.**
- **Воспроизводить передовую практику (СТК, опыт маршрутных поездов).**

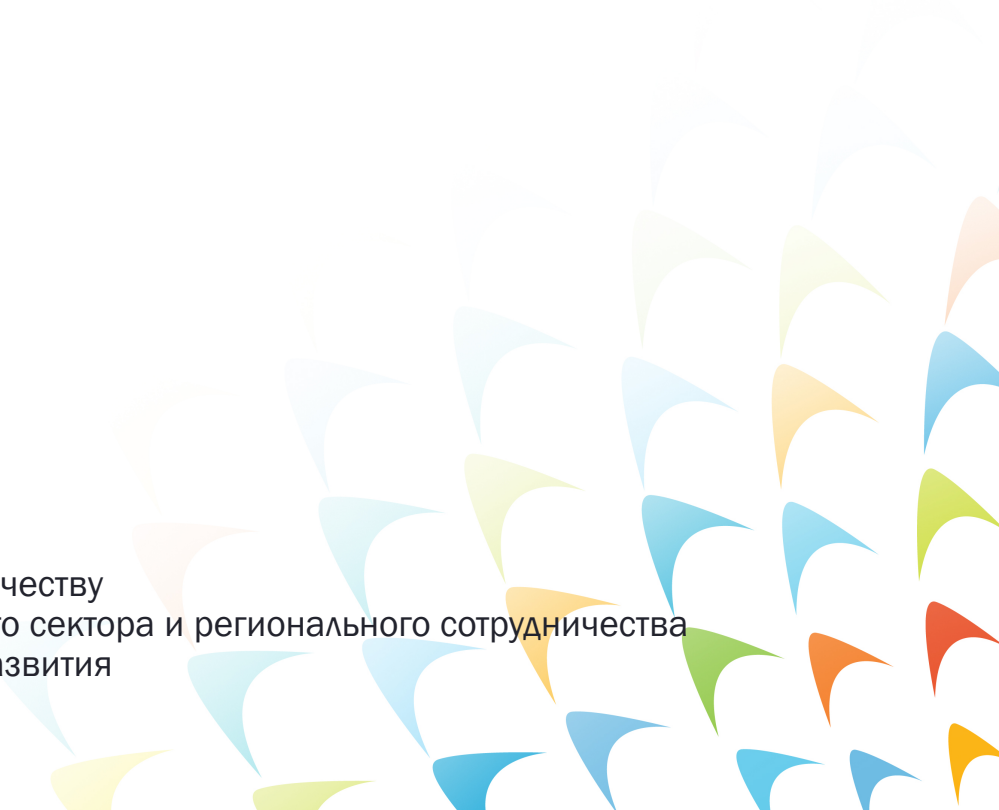
Для обсуждения

Каким образом ИМЭК может лучше обслуживать частный сектор?

Thank you!
Спасибо!

Роуз Маккензи

Старший специалист по региональному сотрудничеству
Отдел государственного управления, финансового сектора и регионального сотрудничества
Департамент Восточной Азии, Азиатский банк развития

A decorative pattern of colorful triangles in shades of blue, green, yellow, and orange, arranged in a repeating, slightly overlapping manner, located in the bottom right corner of the slide.