

## Исполнительное резюме

Измерение и мониторинг эффективности коридоров (ИМЭК) продолжает служить в качестве эмпирического инструмента, разработанного Центральноеазиатским региональным экономическим сотрудничеством (ЦАРЭС) для оценки эффективности своих коридоров. Собираемые первичные данные анализируются и используются в качестве вкладов для инициатив, направленных на обеспечение бесшовных перевозок и содействия торговле в рамках региона.

Центральную роль для **успеха и устойчивости** ИМЭК играют (i) участие частного сектора, (ii) выводы, основанные на фактах и подкрепляемые данными, и (iii) адаптируемость к странам, не имеющим выхода к морю.

Отчет за 2017 год демонстрирует, что в то время как целенаправленные проекты и сотрудничество между странами продолжают улучшать эффективность коридоров с точки зрения перевозок и содействия торговли, вызовы все еще остаются нерешенными.

### *Автомобильные перевозки*

Показатели времени для пересечения границ при автомобильных перевозках ухудшились; в среднем, грузовикам требовалось 16,7 часа для завершения процедур при пересечении границ в 2017 году (увеличение на 48% с 11,3 часа в 2016 году). Это большей частью объясняется задержками, возникшими в ПП Пешавар и Чаман, которые увеличили среднее время на пересечение границ на Коридорах 5 и 6. Внезапное закрытие границ в начале 2017 года, более строгий пограничный контроль после ее открытия и неэффективное расположение объектов и неэффективные процедуры – все это внесло вклад в различной степени в более продолжительные задержки на границах Афганистана и Пакистана.

Средние издержки при пересечении границ остались относительно такими же. Сборы за проведение таможенных формальностей, погрузку и разгрузку, и ожидание в очереди так и остались основными элементами общих издержек. Неофициальные платежи (суммы, выплачиваемые дополнительно к официальной сумме в соответствии с законодательством) все еще существуют при осуществлении перевозок, особенно в ПП с интенсивными объемами движения, что приводит к более длинным очередям, и скорее всего имеют место при (i) проведении фитосанитарных проверок, (ii) регистрации транспортных средств, (iii) осуществлении таможенных формальностей, (iv) проверке весовых стандартов и (v) получении виз/иммиграции.

Отмечены улучшения в отношении общих транспортных издержек, которые в среднем составили \$947, снизившись с \$1 173 в 2016 году (-19%) за перевозку 20 тонн грузов на расстояние в 500 км. Отмечается общее улучшение в рамках региона, за исключением Афганистана, Монголии и Таджикистан, где транспортные издержки все еще выше

среднего показателя и могут быть связаны с менее развитой инфраструктурой в этих странах.

В 2017 году СбЗ<sup>1</sup> увеличилась, а СсЗ осталась без изменений. Этот результат дает основание предположить, что автодорожная инфраструктура улучшилась, но проблемы при пересечении границ все еще остаются барьерами для эффективного перемещения товаров в регионе. Грузовики в среднем зарегистрировали СбЗ на уровне 45 км/ч, что на 8% выше, по сравнению с 41,7 км/ч в 2016 году. Однако, прогресс, достигнутый с точки зрения более высокой СбЗ, не отразился на повышении СсЗ, которая осталась относительно неизменной на уровне 22,2 км/ч.

### *Железнодорожные перевозки<sup>2</sup>*

Поезда сталкиваются с более продолжительными задержками в ПП, чем грузовики. Среднее время на пересечение границы увеличилось в среднем до 26,8 часа в 2017 году. Причины существенных задержек включают отсутствие вагонов (в среднем 25,8 часа), ограничение на въезд (21,8 часа), ожидание прохождения приоритетных поездов (18,8 часа), сортировка (12,1 часа) и смена колеи (8,8 часа). Задержки из-за этих мероприятий обычно более продолжительные по сравнению со временем, необходимым для прохождения стандартных процедур и проверок в железнодорожных терминалах. Факторы, связанные с потенциалом, такие как нехватка вагонов, продолжают влиять на задержки при железнодорожных перевозках.

Стоимость грузовых перевозок по железной дороге снизилась до \$209 в 2017 году. Общими факторами издержек являются смена железнодорожной колеи и таможенные проверки. Тем временем транспортные издержки оставались устойчивыми и в среднем составили \$975 за 20 тонн груза на 500 км.

В 2017 году средняя СбЗ и СсЗ движения поездов составила 37,6 км/ч и 14,8 км/ч, соответственно. Эти индикаторы остались относительно неизменными по сравнению с оценками 2016 года. Скорость движения поездов увеличилась: 49,1 км/ч по субкоридору 1а и 55,2 км/ч – по субкоридору 1б. При этом скорость движения поездов по 4б составила только половину показателей скорости: СбЗ – всего лишь 20,6 км/ч, а СсЗ - 10,0 км/ч. По

---

<sup>1</sup> ИМЭК измеряет и отслеживает два показателя для скорости: (i) «скорость без задержек» (СбЗ), или средняя скорость движения транспортных средств при транзите, и (ii) «скорость с задержками» (СсЗ), которая учитывает время, потраченное на остановки и мероприятия при пересечении границы. Интуитивно можно предположить, что на СбЗ влияют качество транспортной инфраструктуры, рельеф, высота и сезонные факторы, в то время как упрощенные процедуры пересечения границы обычно приводят к более высокой СсЗ.

<sup>2</sup> Образцы железнодорожных перевозок ИМЭК включают грузовые перевозки по Коридорам 1, 4 и 6. Эти образцы включали железнодорожные перевозки в Казахстане, Монголии, КНР, Туркменистане и Узбекистане.

Коридор 1: Китай-Казахстан, Китай-Казахстан-Узбекистан-Туркменистан, Китай-Европа (контейнерный скоростной поезд).

Коридор 4: Россия-Монголия-Китай, Монголия-Китай (охватывает импорт, транзит и экспорт).

Коридор 6: Транзитные автомобильные-железнодорожные перевозки Пакистан-Афганистан-Туркменистан (железнодорожный участок начинается на границе Афганистан-Туркменистан).

коридору 6 скорость движения поездов также замедлилась: оценочная СбЗ/СсЗ составила 12,5/11,2 км/ч (6b) и 29,9/13,7 км/ч (6d) соответственно.

### *Результаты по странам*

**Афганистан** все еще сталкивается с серьезными ограничениями и не достигает полного потенциала в области транзитной торговли, несмотря на свое стратегическое положение в самом центре четырех основных торговых блоков: Центральная Азия, Восточная Азия, Южная Азия и Ближний Восток. Среди вызовов, с которыми сталкивается страна: (i) трудности в получении дорожных пропусков для грузовиков и виз для водителей, (ii) продолжительные задержки в ПП Торхам-Пешавар (АФГ-ПАК) и Спин Болдак-Чаман (ПАК-АФГ), (iii) акцент на развитии воздушных коридоров (Кабул-Нью Дели и Кабул-Дубай), несмотря на непривлекательные тарифы, и (iv) незначительное использование МДП.

ИМЭК испытывает трудности в получении данных от транспортных операторов в **Азербайджане**, так как большая часть его рынка ориентируется на западное направление и находится за пределами ЦАРЭС. Несколько образцов торговых операций с Грузией указывают на то, что (i) на пересечение границы в Корпу может потребоваться много времени (на ожидание на границе может уйти от 5 до 7 часов), и (ii) переправа через реку в морском порту Баку является основным «узким местом», и по одной записи на ожидание парома уходит 36 часов.

Местоположение и модернизированные практики в области таможенных операций и содействия торговле **Грузии** могут способствовать обеспечению связи Центральной Азии с европейскими рынками. Такие инновации, как интеграция пограничных служб, создание зон таможенного оформления, внедрение управления на основе риска, модернизация таможенных информационных систем и внедрение упрощенного транзитного режима являются благоприятными для содействия торговле с ее соседними странами.

Вступление в ЕАЭС, Инициатива «пояс-путь», а также быстрая модернизация ПП Хоргос, предоставляют большие возможности для транспортной отрасли **Казахстана**. Однако, высокие издержки на железнодорожные перевозки продолжают вызывать беспокойство. Также в качестве основной причины задержек можно выделить нехватку подвижного состава.

В **Кыргызской Республике** отмечается быстрое ухудшение покрытия автодорог, что вносит вклад в низкие показатели СбЗ из-за недостаточного содержания, которое усугубляется плохими погодными условиями в зимнее время и горным рельефом. Участники ВЭД также сталкиваются с волатильными ценами на перевозки в силу отсутствия баланса между спросом и предложением во время экспортного сезона. Также отмечается превалирование трудностей, связанных с экспортом в ЕАЭС из-за ограничений в области санитарных и фитосанитарных мер.

Потенциальное увеличение объемов торговли может, скорее всего, оказать отрицательное влияние на показатели времени и издержек для железнодорожных ПП в

**Монголии.** В 2017 году ИМЭК показывает, что транспортные средства, прибывающие в Замын-Удд (следующие из Тяньцзиня) тратят один день на пересечение границы. Ожидание из-за нехватки вагонов (в среднем 18 часов), сортировка (10 часов), перенос материалов (7 часов) и техническая проверка (5 часов) вносят в клад в задержки на границе. Правительство признает важность Замын-Ууда и предпринимает шаги для анализа его потенциала и диверсификации транспортных потоков на другие маршруты, такие как субкоридор 4с (Бичигт-Зуун Хатавч).

ПП **Пакистана** с Афганистаном отнимают очень много времени. Зарегистрированные задержки в Чамане достигли 82 часов на грузовик в 2017 году, что в основном объясняется задержками при прохождении таможенных формальностей и ожиданием в очередях. На границе Торхам-Пешавар также возникают несколько затруднений, такие как отсутствие механизмов сотрудничества, визовые ограничения для водителей и ограниченное парковочное пространство для грузовиков на пакистанской стороне границы. Чтобы решить эти вопросы потребуется двухстороннее сотрудничество со стороны обоих пограничных ведомств.

Граница Хоргос между **КНР** и Казахстаном служит в качестве торгового канала между КНР и Центральной Азией. Пункт пропуска представляет собой уникальную форму приграничной торговли или туристической торговли, которая характеризуется небольшими объемами, частыми грузовыми перевозками и обычно они начинаются в Урумчи, а завершаются в Алматы. Таким образом, интенсивность движения способствует относительно продолжительному процессу пересечения границы для транспортных средств, направляющихся в Казахстан, продолжительность которого в среднем составляет 8,8 часа. Однако, такие задержки объясняются не недостаточной пропускной способностью или ограниченностью оборудования, а, скорее всего, проблемами, связанными с регулированием и документацией.

На транзитную торговлю приходится только 3,23% от перевозок в **Таджикистане**. Его благоприятное расположение в Центральной Азии для содействия транзиту товаров из КНР и Центральной Азии в Южную Азию и на Ближний Восток ограничено в силу недостаточной транспортной инфраструктуры и горного рельефа. Кроме того, ожидается, что объемы торговли между страной и Афганистаном (через Нижний Пяндж), будут быстро увеличиваться, и выгоды от торговли могут увеличиться в разы, если будет осуществляться двухстороннее сотрудничество на границе. Таможенные администрации обеих стран согласились обсудить и реализовать зеленые полосы МДП в ПП Нижний Пяндж-Ширхан Бандар (ТАД-АФГ), чтобы оказать поддержку эффективному пересечению границы товарами, перевозимыми из Казахстана и Кыргызской Республики в Кабул в рамках системы МДП.

**Туркменистан** служит в качестве важной транзитной страны для операторов Узбекистана при перемещении товаров в и из морского порта Бандар Аббас в Иране. Объекты на границе с его соседними странами хорошо оборудованы с целью эффективного содействия перевозке товаров. В ПП Фарап, по оценке ИМЭК, время для пересечения

границы выезжающими транспортными средствами составляет 5,8 часа и 7,9 для въезжающих. Половина этого времени уходит на ожидание в очередях.

**Узбекистан** – это страна «дважды» изолированная от выхода к морю, которая очень сильно зависит от Казахстана и Туркменистана, являющихся транзитными странами, с точки зрения содействия торговли и доступа к зарубежным рынкам. Страна также осуществляет большие инвестиции в развитие транспортных и логистических центров. Логистический центр Ангрен является одним из крупнейших в Узбекистане, который также предназначен для содействия мультимодальным перевозкам в и из Ферганской долины.

### Индикаторы содействия торговле

	Автомобильные перевозки			Изменение 2016/17 гг.	Железнодорожные перевозки			Изменение 2016/17 гг.
	2015	2016	2017		2015	2016	2017	
<b>ИСТ1</b> Среднее время оформления в ПП, часы	9,3	11,3	16,7	48%	27,4	25,9	26,8	4%
<i>Без границ АФГ и ПАК</i>	4,3	4,5	4,5	0%				
<b>ИСТ2</b> Издержки, понесенные в ПП, в \$ США	149	160	158	-2%	208	215	209	-3%
<b>ИСТ3</b> Издержки при проезде по участку коридора, в \$ США, на 500 км/20 тонн	1 341	1 174	947	-19%	1 250	966	975	1%
<b>ИСТ4</b> Скорость движения по коридорам ЦАРЭС с задержками (СсЗ), км/ч	23,2	22,3	22,2	-1%	14,0	14,3	14,8	3%
Скорость движения без задержек (СбЗ), км/ч	40,2	41,7	45,0	8%	38,3	38,6	37,6	-3%