



ЦЕНТРАЛЬНОАЗИАТСКОЕ РЕГИОНАЛЬНОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО
СОДЕЙСТВИЕ ТОРГОВЛЕ

ИМЭК ЦАРЭС ИЗМЕРЕНИЕ И МОНИТОРИНГ ЭФФЕКТИВНОСТИ КОРИДОРОВ

ГОДОВОЙ ОТЧЕТ

2012



Йин Чень

Директор,
EAPF, Департамент Восточной Азии
Азиатский банк развития

Тел. (632) 632 5945
Эл. почта: yqian@adb.org

Джефф Процак

Специалист по региональному сотрудничеству,
EAPF, Департамент Восточной Азии
Азиатский банк развития

Тел. (632) 632 5701
Эл. почта: jtprocak@adb.org

Юэбинь Чжан

Старший специалист по региональному сотрудничеству,
EAPF, Департамент Восточной Азии
Азиатский банк развития

Тел. (632) 632 6960
Эл. почта: yuebinzhang@adb.org

Мария Кристина Лохано Астрай

Специалист по региональному сотрудничеству,
отдел EAPF, Департамент стран Восточной Азии,
Азиатский банк развития

Тел. (632) 632 4285
Эл. почта: clozano@adb.org

Команда по содействию торговле

Макс Ии Хонг Ки
Энди Цзе
Ромели Манало
Джулия Роблес
Джулиус Сантос

ГODOVOЙ ОТЧЕТ 2012

Настоящий отчет основан на образцах перевозок, представленных национальными транспортными ассоциациями стран ЦАРЭС, которые содержат показатели эффективности грузоперевозок в регионе. Используя методологию Время-затраты-расстояние, исследование фокусируется на измерении времени и издержек, связанных с перевозкой различных товаров через Центральную Азию. Собранные данные агрегируются с целью оценки относительной эффективности каждого из коридоров ЦАРЭС.

Дополнительную информацию можно получить на веб-сайте Федерации ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС (ФАПЭ) <http://cfca.net/> на страничке ИМЭК <http://cfca.net/cpmm/>.

Содержание

| | |
|--|-----|
| Список сокращений | iii |
| Краткий обзор | iv |
| I. Общие сведения | 1 |
| II. Описание данных | 3 |
| III. Индикаторы содействия торговле | 5 |
| ИСТ1: Время прохождения через пункт пропуска | 7 |
| ИСТ2: Издержки, понесенные в связи с пересечением границы | 8 |
| ИСТ3: Издержки на перевозку по условному участку коридора | 9 |
| ИСТ4: Скорость движения по коридорам ЦАРЭС | 10 |
| IV. Результаты ИМЭК | |
| А. Скорость / время в пути | 11 |
| В. Задержки и факторы времени в коридорах ЦАРЭС | 14 |
| С. Факторы издержек в коридорах ЦАРЭС | 15 |
| D. Неофициальные платежи | 18 |
| V. Эффективность коридоров ЦАРЭС | |
| КОРИДОР 1: Европа – Восточная Азия | 19 |
| КОРИДОР 2: Средиземноморье – Восточная Азия | 23 |
| КОРИДОР 3: Российская Федерация – Ближний Восток и Южная Азия | 26 |
| КОРИДОР 4: Российская Федерация - Восточная Азия | 29 |
| КОРИДОР 5: Восточная Азия – Ближний Восток и Южная Азия | 32 |
| КОРИДОР 6: Европа – Ближний Восток и Южная Азия | 35 |
| VI. Проверка гипотезы | 38 |
| VII. Специальный отчет: Пакистан | 40 |
| VIII. Заключительные наблюдения | 42 |
| Приложение 1: Ассоциации-партнеры ИМЭК | 43 |
| Приложение 2: Методология ИМЭК | 44 |
| Приложение 3: Обзор методологии ИМЭК | 45 |
| Приложение 4: индикаторы содействия торговле – октябрь-декабрь 2012 г. | 46 |
| Приложение 5: Квартальные оценки | 47 |

Список сокращений

| | | |
|--------|---|--|
| AAFFCO | – | Ассоциация экспедиторских компаний Афганистана |
| ABADA | – | Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Азербайджана |
| ABVAT | – | Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Таджикистана |
| АБР | – | Азиатский банк развития |
| АРБЛ | – | Ассоциация по развитию бизнес-логистики Узбекистана |
| АСМАП | – | Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Узбекистана |
| ПП | – | пункт пропуска |
| ЦАРЭС | – | Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество |
| ТИК | – | таможня, иммиграция и карантин |
| ИМЭК | – | Измерение и мониторинг эффективности коридоров |
| КВ | – | коэффициент вариации |
| ЕС | – | Европейский Союз |
| АПК | – | Ассоциация перевозчиков Кыргызстана |
| ГАИ | – | Государственная автомобильная инспекция |
| АРВМ | – | Автономный район Внутренняя Монголия |
| IMLA | – | Ассоциация логистики Автономного района внутренняя Монголия |
| МСАТ | – | Международный союз автомобильного транспорта |
| АНЭК | – | Ассоциация национальных экспедиторов Республики Казахстан |
| км/ч | – | километров в час |
| НТППМ | – | Национальная торгово-промышленная палата Монголии |
| НАРТАМ | – | Национальная ассоциация автомобильного транспорта Монголии |
| PIFFA | – | Пакистанская ассоциация международных экспедиторов |
| КНР | – | Китайская Народная Республика |
| КО | – | квартальный отчет |
| ССЗ | – | скорость с учетом задержек |
| СБЗ | – | скорость без учета задержек |
| ВЗР | – | время-затраты-расстояние |
| ДФЭ | – | двадцатифутовый эквивалент |
| МДП | – | Конвенция о международных дорожных перевозках |
| СУАР | – | Синьцзян-уйгурский автономный район |

ПРИМЕЧАНИЕ

В настоящем отчете "\$" означает доллары США.

ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ:

При подготовке любых страновых программ или стратегий, финансировании любых проектов, а также при указании или ссылке на какую-либо конкретную территорию или географическую зону в настоящем документе, Азиатский банк развития не имеет намерений выносить какие-либо суждения относительно юридического или иного статуса какой-либо территории или зоны.

Краткий обзор

Годовой отчет программы АБР по Измерению и мониторингу эффективности коридоров (ИМЭК) за 2012 г. содержит ценные статистические данные для оценки грузопотоков и издержек в шести транспортных коридорах Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС).

Введенная в действие в 2007 г. в рамках Стратегии по транспорту и содействию торговле ЦАРЭС, программа ИМЭК оказывает поддержку реформам мер политики, направленным на улучшение транспортных связей и содействие торговли между десятью странами ЦАРЭС. Она выявляет "узкие места", неофициальные платежи и другие препятствия для беспрепятственного движения товарных потоков.

В отчете рассматривается влияние Таможенного союза Беларуси, Казахстана и России, который вступил в действие с 1 января 2010 г. и обеспечил, по существу, упразднение таможенных границ, начиная с июля 2011 г. Одним из положительных последствий этого является резкое сокращение средних затрат времени на пересечение грузовыми автомобилями границы между Казахстаном и Россией до 2,9 часа в 2012 г., по сравнению с 7,7 часа в 2011 г. Объем торговли увеличился в 2011 г. на 66%.

Однако, в противоположность этому, средние затраты времени на пересечение границ Казахстана со странами, не входящими в Таможенный союз, существенно увеличились с 8,6 часа до 21,5 часа за тот же период. Столь значительные задержки, происходящие, главным образом, в нескольких пунктах пропуска (ПП), искажают общий показатель эффективности ПП.

Для оценки грузопотоков и торговых потоков, ИМЭК использует четыре индикатора содействия торговле (ИСТ). ИСТ1 – время, затрачиваемое на прохождение через ПП, измеряемое в часах; ИСТ2 – издержки на оформление пересечения границы, измеряемые в долларах США (\$); ИСТ3 – издержки на перевозку груза по участку коридора, измеряемые в \$ на 20-тонный груз на 500 км; и ИСТ4 – скорость движения по коридорам ЦАРЭС в километрах в час (км/ч). На основе 3 194 образцов данных, собранных в 2012 г. по автомобильным, железнодорожным и мультимодальным перевозкам грузов, ИМЭК были установлены несколько основных тенденций.

- Общее среднее время прохождения через ПП (ИСТ1) возросло с 7,9 часа в 2011 г. до 10,9 часа в 2012 г. Вместе с тем, медианное значение времени прохождения через ПП остается неизменным с 2010 г., что указывает на то, что увеличение общих средних затрат времени объясняется экстремальными задержками грузов, ввозимых в экономическое пространство Таможенного союза Казахстана, России и Беларуси, а также неблагоприятными погодными условиями и временным закрытием ПП для транзитных грузов.
- Общие средние издержки на оформление пересечения границы (ИСТ2) практически не изменились (увеличились до \$157 в 2012 г. со \$156 в 2011 г.), однако остались ниже уровня 2010 г.
- Общие издержки на перевозку 20-тонного груза по 500-км участку коридора (ИСТ3) возросли с \$959 в 2011 г. до \$998 в 2012 г., и это увеличение отражает рост цен на топливо, зарплат водителей и других эксплуатационных расходов.

- Общая средняя скорость движения (ИСТ4) измеряется с помощью двух индикаторов. Один из них – скорость с учетом задержек (ССЗ)¹, которая включает затраты времени на пересечение границ и отражает эффективность ПП. Второй – скорость без учета задержек (СБЗ), которая не учитывает время на пересечение границ, и отражает качество транспортной инфраструктуры. В 2012 г. показатель ССЗ незначительно улучшился до 22,9 км/ч, по сравнению с 21,9 км/ч в 2011 г. СБЗ практически не изменилась по сравнению с предыдущим годом.

Индикаторы скорости показали значительные различия в эффективности работы шести коридоров ЦАРЭС. При автомобильных перевозках, СБЗ составила от 33 км/ч до 47 км/ч, а ССЗ – от 17 км/ч до 28 км/ч. По коридору 1 транспортные средства двигались с относительно высокой скоростью, тогда как по коридору 5 – медленно. На уровне субкоридоров, самые низкие скорости были зарегистрированы в субкоридорах 5, 4b и 6c (СБЗ) и 5, 4b и 6b (ССЗ). Основной причиной являлось длительное ожидание на границах.

С точки зрения издержек, в первую пятерку наиболее распространенных платежей входят оплата за пограничный контроль, таможенное оформление, санитарный/фитосанитарный контроль, регистрацию транспортных средств и транспортную инспекцию.

При железнодорожных перевозках, средняя скорость поездов составила от 15 км/ч до 45 км/ч по показателю СБЗ, и от 7 км/ч до 22 км/ч – по ССЗ. Наиболее быстрым движение поездов было по коридору 1, а наиболее медленным – по коридору 4. Главные причины задержек включают смену колеи и ожидание в очереди. С точки зрения издержек, наиболее частыми и дорогостоящими действиями являются смена колеи, таможенное оформление и погрузка/разгрузка.

По данным ИМЭК, в первую пятерку продуктов, которые наиболее часто перевозились в 2012 г., входят сельскохозяйственные продукты, текстиль, недорогие металлы, промышленные материалы и машины и оборудование. Зачастую значительная доля скоропортящихся сельскохозяйственных продуктов – на которые приходятся почти 40% грузов, перевозимых, например, по коридору 1 – подчеркивает необходимость в своевременной доставке и эффективной инфраструктуре.

Наряду с характеристиками факторов скорости, времени и издержек, оказывающих влияние на грузопотоки в регионе ЦАРЭС, включая вариабельность и надежность ключевых индикаторов, ИМЭК также выявляет основные действия, которые увеличивают издержки и приводят к длительным задержкам при пересечении границ.

Неофициальные платежи – т.е., любые платежи, помимо установленной официальной стоимости выполнения того или иного действия – остаются основным фактором высокого уровня издержек. Несмотря на то, что скрытый характер неофициальных платежей затрудняет получение полной информации о них, ИМЭК собирает данные о неофициальных платежах на каждой остановке на протяжении рейса, и затем подытоживает для получения оценки общих затрат на перевозку по коридору. Частота и размеры неофициальных платежей представлены в сводной таблице.

1 Подробное объяснение различий между СБЗ и ССЗ см. на странице 7.

Первые пять мест среди наиболее распространенных действий, в связи с которыми водители сталкиваются с неофициальными платежами, занимают таможенное оформление, полицейские посты, пограничный контроль, контроль веса/габаритов и регистрация транспортных средств. С точки зрения размеров неофициальных платежей, согласно данным ИМЭК, в первую пятерку входят сопровождение/ конвой, таможенное оформление, погрузка/ разгрузка, пограничный контроль и дорожные сборы.

Наибольшее количество неофициальных платежей было зарегистрировано в коридоре 1, в котором было собрано наибольшее количество образцов. Значительный объем неофициальных платежей зарегистрирован также в связи с проверками ГАИ/ дорожной полиции в коридоре 3, на полицейских КПП в коридоре 4, в пунктах оплаты дорожных сборов и таможенного оформления в коридоре 5, и в пунктах оплаты дорожных сборов и на полицейских КПП в коридоре 6.

Для более внимательного изучения проблемы в рамках ИМЭК, была проведена оценка вероятности ситуаций с неофициальными платежами. В 2012 г. в образцах ИМЭК были зарегистрированы 4 072 остановки для таможенного оформления. Из них в 3 310 случаях таможенное оформление производилось в ПП, и в 762 случаях – на остановках вне ПП. В ПП были зарегистрированы 1 189 неофициальных платежей, и 94 неофициальных платежа – на остановках вне ПП.

По оценке ИМЭК, вероятность того, что в процессе таможенного оформления с водителями потребуют неофициальную плату, составляет 32%. Сумма неофициальных платежей в связи с таможенным оформлением составляет, в среднем, \$44 на остановках в ПП, и \$32 вне ПП. При анализе причин продолжительных задержек, ИМЭК были выявлены "узкие места" и другие причины в каждом из шести коридоров ЦАРЭС.

- Коридор 1 является наиболее интенсивно используемым и наиболее протяженным коридором, связывающим КНР с Европой. Двумя парами ПП, которые сочетают наибольшие объемы грузопотоков в регионе ЦАРЭС с наиболее продолжительными задержками, являются Хоргос (КНР) и Коргас (Казахстан) для автомобильного транспорта, и Железнодорожного транспорта. Однако, даже с учетом задержек в ПП, скорость грузовых автомобилей в этом коридоре была выше, чем в других.
- Коридор 2 пересекает шесть стран, и включает паромную переправу через Каспийское море, связывающую коридор с Турцией. К ПП, в которых были зарегистрированы длительные задержки, относятся Тажен (Казахстан)-Даутота (Узбекистан) и Алат (Узбекистан)-Фарап (Туркменистан). Грузовой транспорт двигался по этому коридору со средней скоростью 43 км/ч.
- Коридор 3 связывает Россию с Ближним Востоком и открывает доступ к иранским портам. Грузовой транспорт сталкивается со значительными задержками в ПП Сарахс (Иран)-Сарахс (Туркменистан), а также на альтернативном маршруте в ПП Лютфабад (Иран) и Артык (Туркменистан). Кроме того, время на пересечение границ в часто используемых ПП Конысбаева (Казахстан)-Яллама (Узбекистан) и Алат (Узбекистан)-Фарап (Туркменистан) составило от 8 до 10 часов. Одной из причин задержек в ПП Конысбаева является планировка ПП, вынуждающая

водителей грузовиков выполнять поворот под острым углом в въезда в ПП. Несмотря на такие узкие места, транспорт двигался по коридору 3 со средней скоростью 47 км/ч.

- Коридор 4 проходит через Монголию, и является кратчайшим маршрутом, связывающим КНР с Россией. Несмотря на то, что не было зарегистрировано каких-либо конкретных препятствий, среднее время прохождения через ПП возросло с 11,8 часа в 2011 г. до 12,2 часа в 2012 г. В связи с высокими эксплуатационными расходами на транспортные средства, издержки на пересечение границы были больше, чем в других коридорах, за исключением коридора 1. Вместе с тем, в 2012 г. средние издержки на пересечение границы снизились до \$173, по сравнению с \$182 в 2011 г. В этом коридоре зарегистрирована самая низкая скорость товарных поездов – в среднем, перевозка товаров из Тяньцзиня до Улан-Батора занимает от 12 до 14 суток. Нехватка подвижного состава и недостатки инфраструктуры приводят к продолжительным простоям в ключевых железнодорожных терминалах Толгойт, Чоир и Саиншанд.
- Коридор 5 связывает Афганистан и Пакистан с КНР, и, с учетом сложного рельефа и климатических условий, характеризуется самой низкой скоростью движения транспорта, которая составила, в среднем, 33 км/ч. Причины значительных задержек в ПП Иркештан (КНР) и Карамык (Кыргызская Республика) включают процесс оформления пересечения границы с двумя остановками в Иркештане и Улуучате; 5-дневную рабочую неделю ПП Иркештан; и большие затраты времени на переезд по ветреной, узкой и пыльной дороге от Улуучата до Иркештана.
- Коридор 6 связывает Южную Азию и Ближний Восток с Европой. Длительное время ожидания в ПП Тажен (Казахстан) объясняется планировкой ПП. ИМЭК отмечает, что разделение потоков грузовых и легковых автомобилей, а также введение отдельной полосы для грузовиков с книжками МДП может сократить задержки. Транспортные средства двигались по этому коридору со средней скоростью 38 км/ч.

ИМЭК отмечает, в качестве обнадеживающей модели, реформы содействия торговле в Грузии, которые значительно сократили задержки при пересечении границы, и, предположительно, принесут значительные экономические выгоды, включая снижение эксплуатационных расходов на транспортные средства.

Годовой отчет ИМЭК за 2012 г. предлагает больше информации, чем в предшествующие годы, и содержит данные и таблицы о перемещениях грузов (для описания направлений торговли), пределы погрешностей (достоверность ИСТ), разложение на составляющие информации о времени и издержках, и анализ автомобильных и железнодорожных перевозок.

Для достижения далеко идущих целей ЦАРЭС 2020, необходимы решительные и согласованные действия на региональном уровне, направленные на снижение экономического влияния пересечения границ. В рамках Программы ЦАРЭС, модернизация ПП, гармонизация таможенных процедур, автоматизация информационных систем, внедрение систем единого окна и улучшение систем управления рисками контроля на границах, являются приоритетными инициативами, содействующими бесперебойным и более экономичным перевозкам.

I. Общие сведения

Десять стран², участвующих в Программе Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), в совокупности представляют, хотя и не имеющий выходов к морю, но богатый ресурсами регион. Страны ЦАРЭС в значительной степени зависят друг от друга в отношении доступа к международным рынкам. Без интенсификации взаимного сотрудничества, колоссальные возможности которые они имеют – индивидуально и коллективно – использования всех потенциальных выгод международной торговли, могут быть упущены. Реализация этого потенциала потребует значительного улучшения физической инфраструктуры, модернизации таможенных администраций, улучшения межведомственного и трансграничного обмена информацией и рационализации правил и процедур, которые регулируют международные торговые отношения стран.

Программа ЦАРЭС направлена на ускорение развития через сотрудничество. Программа инициативно содействует практическим, направленным на достижение результатов, региональным проектам и инициативам в области политики, которые имеют решающее значение для расширения торговли и устойчивого развития. Стратегия по транспорту и содействию торговле ЦАРЭС (СТСТ)³ и План действий⁴ по ее реализации нацелены на повышение конкурентоспособности региона и расширение торговли между экономиками ЦАРЭС и с остальным миром. Стратегией поставлена задача измерения и мониторинга эффективности шести коридоров ЦАРЭС. Эти коридоры связывают ключевые экономические центры региона друг с другом, и соединяют страны ЦАРЭС с другими евразийскими и глобальными рынками.⁵

■ Коридор ЦАРЭС 1: связывает Европу и Восточную Азию.

Наиболее активный из шести коридоров, соединяющий Европу с Китайской Народной Республикой (КНР) и Восточной Азией, коридор пролегает от границы Российской Федерации до КНР через Казахстан и Кыргызскую Республику. В его состав входят 13 600 км автомобильных и 12 000 км железных дорог, 1 логистический центр и 3 аэропорта.

■ Коридор ЦАРЭС 2: связывает Средиземноморье и Восточную Азию.

Трасса пролегает через Азербайджан, Казахстан, Туркменистан, Узбекистан, Таджикистан, Кыргызскую Республику и КНР. Он включает в себя 9 900 км автомобильных и 9 700 км железных дорог.

■ Коридор ЦАРЭС 3: связывает Российскую Федерацию с Ближним Востоком и Южной Азией.

Включает 6 900 км автомобильных и 4 800 км железных дорог,

пролегающих от юго-западной границы Алтайского края в России, через Казахстан, Кыргызскую Республику, Таджикистан, Афганистан, Туркменистан и Узбекистан на Ближний Восток и в Южную Азию.

■ Коридор ЦАРЭС 4: связывает Российскую Федерацию и Восточную Азию.

Он соединяет Российскую Федерацию с Восточной Азией через Монголию и КНР. Протяженность трассы составляет 2 400 км автомобильных и 1 100 км железных дорог.

■ Коридор ЦАРЭС 5: связывает Восточную Азию с Ближним Востоком и Южной Азией.

Он соединяет Восточную Азию с Аравийским морем через Центральную Азию. Его трасса проходит через КНР, Кыргызскую Республику, Таджикистан и Афганистан. Протяженность коридора составляет 3 700 км автомобильных и 2 000 км железных дорог.

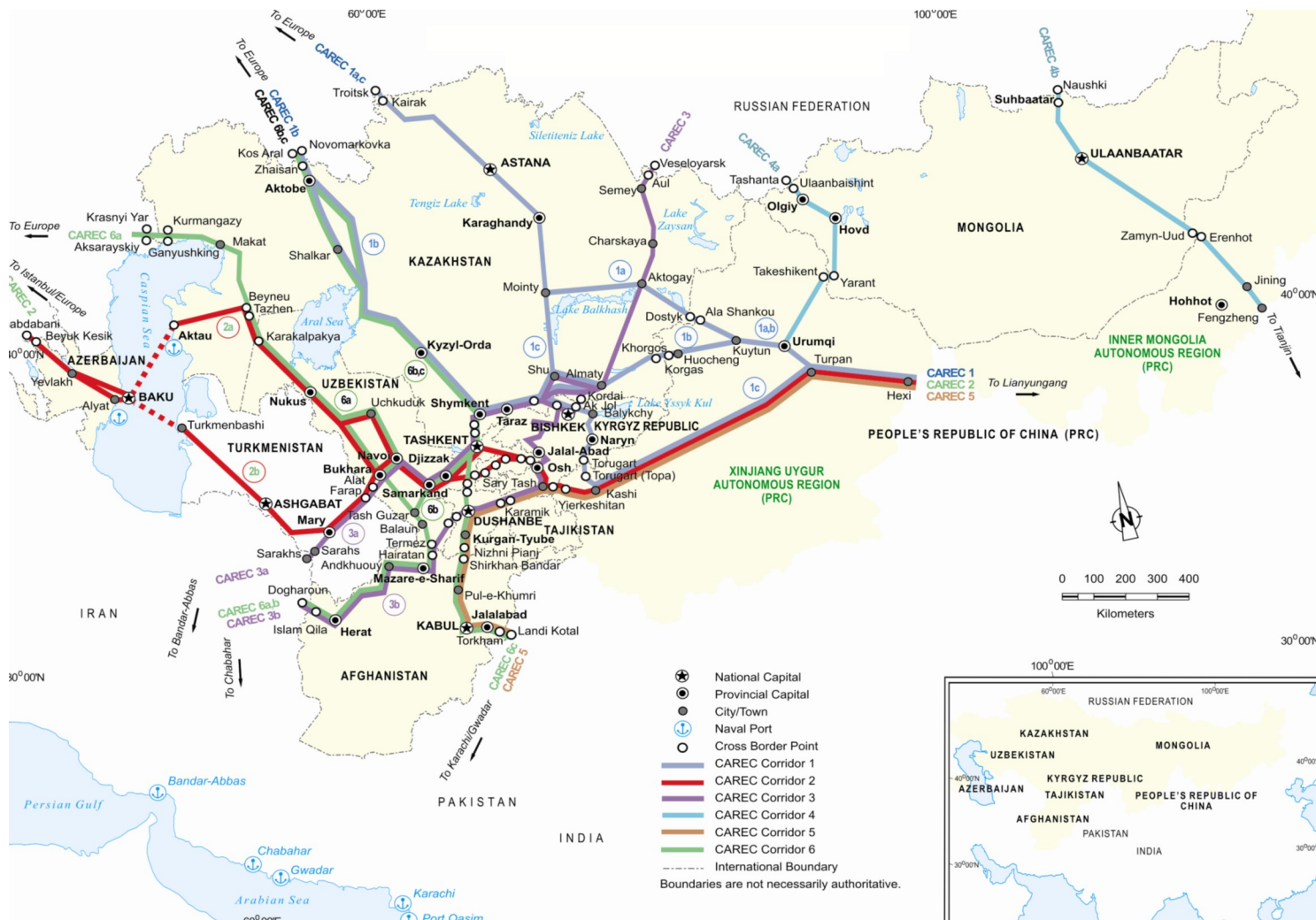
■ Коридор ЦАРЭС 6: связывает Европу с Ближним Востоком и Южной Азией.

Он включает три маршрута, пролегающих от границы Афганистана с Пакистаном и Ираном, до границ Казахстана с Россией, пересекая Узбекистан и Таджикистан, и связывает Европу и Российскую Федерацию с портом Карачи на Аравийском море, и портами Гвадар и Бендер-Аббас на Персидском заливе. Протяженность трассы составляет 10 600 км автомобильных и 7 200 км железных дорог.

Программа Измерения и мониторинга эффективности коридоров (ИМЭК) была инициирована для выявления источников чрезмерных издержек и задержек, которыми сопровождается перевозка товаров, и определения направлений действий для устранения этих препятствий. Программа ИМЭК, которая с 2009 года осуществляет сбор ежемесячных данных о времени и издержках, призвана послужить в качестве полезного методического руководства для лиц и организаций в странах ЦАРЭС, принимающих решения (и их партнеров по развитию), при формулировании политик, улучшении процессов и принятии решений об инвестициях. Транспортные фирмы и производители также могут использовать ИМЭК для выбора наиболее надежных маршрутов и расчета времени доставки,

- 2 Афганистан, Азербайджан, Автономный район Внутренняя Монголия и Синьцзян-Уйгурский автономный район Китайской Народной Республики, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.
- 3 Одобрена Шестой Министерской конференцией ЦАРЭС, 2007 г., Душанбе.
- 4 Одобрена Седьмой Министерской конференцией ЦАРЭС, 2008 г., Баку.
- 5 <http://www.carecprogram.org/index.php?page=carec-corridors>

Шесть коридоров Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества



чтобы улучшить управление товарно-материальными запасами. ИМЭК – это исследование эффективности транспорта и торговли в масштабах региона ЦАРЭС. Концепция ИМЭК была разработана, с тем, чтобы обеспечить надежную, последовательную и практичную методологию, позволяющую зарегистрировать, что на самом деле происходит при перевозке грузов в регионе. Кардинальное значение для сбора данных имеют объемы грузопотоков по шести коридорам ЦАРЭС, которые служат основой для измерения затрат времени и издержек на перемещение партий груза по коридорам. Методология "Время-затраты-расстояние" (ВЗР), разработанная Экономической и социальной комиссией ООН для Азии и Тихого океана, была адаптирована и переработана для стран ЦАРЭС, которые в значительной мере зависят от автомобильных и железнодорожных перевозок.

Уникальной характеристикой ИМЭК является партнерство АБР с национальными транспортными и торговыми ассоциациями⁶ по сбору данных. Обширные эмпирические данные собираются с помощью водителей, которые ближе всех находятся к реальной ситуации на местах, и прекрасно осведомлены о проблемах, связанных с перевозками и доставкой. Были определены требуемые данные, стандартизированы процессы и проведено обучение, чтобы обеспечить получение достоверной и сопоставимой информации о перевозках по коридорам ЦАРЭС. Ведется поиск других партнеров для увеличения объема данных о железнодорожных перевозках в базе данных ИМЭК, с тем, чтобы можно было получить более полное понимание о перемещениях грузов и эффективности мультимодальных перевозок и торговли в регионе ЦАРЭС.

6 См. Приложение 1.

II. Описание данных

В 2012 г. году были собраны, в общей сложности, 3 194 образца данных. Уменьшение их количества на 32%, по сравнению с 4 754 образцами, собранными в 2011 г., было результатом более избирательной и сфокусированной стратегии – сосредоточиться на перевозках по шести коридорам ЦАРЭС. Кроме того, была проведена оценка эффективности работы партнеров ИМЭК, и были внесены некоторые изменения, чтобы повысить качество данных.

С использованием необработанных данных, ежемесячно собираемых ассоциациями-партнерами, были получены оценки показателей времени, издержек, скорости и надежности. Преобладающим видом перевозок по-прежнему остаются автомобильные перевозки, на которые приходится 80% всех грузоперевозок, по которым были собраны данные. Приблизительно 17% грузов перевозились железнодорожным транспортом, и оставшиеся 3% составили мультимодальные перевозки. Из общего числа перевозок, 22% составили скоропортящиеся грузы, что указывает на широкие масштабы торговли сельскохозяйственными продуктами в регионе ЦАРЭС. Из 2 551 образца автомобильных перевозок, в 46% случаев использовались книжки *Transports Internationaux Routiers* (МДП, или Международные дорожные перевозки). И, наконец, 78% всех перевозок включали пересечение хотя бы одной границы.⁷ Образцы из Казахстана и Автономного района КНР Внутренняя Монголия внесли наибольший вклад внутренних перевозок, в связи с тем, что они охватывают относительно более крупные географические зоны.

В 2012 г., в первую пятерку продуктов, которые перевозились наиболее часто, и на которые приходится 61% всех перемещений грузов, охваченных наблюдением, входят (i) сельскохозяйственные продукты, (ii) текстиль, (iii) недрагоценные металлы, (iv) промышленные материалы и (v) машины и оборудование. В 2011 г. промышленные товары и недрагоценные металлы находились на втором и на шестом

местах среди часто перевозимых продуктов. В целом, ИМЭК подтвердила важность этих видов товаров в региональной торговле ЦАРЭС в 2012 г.

ИМЭК также дает некоторое представление о направлениях торговли, поскольку каждый образец содержит информацию о происхождении и назначении грузов. Эта информация агрегировалась для картографирования товарных потоков. По странам-экспортерам, таким, как КНР и Российская Федерация⁸, было собрано больше образцов, связанных с отправкой грузов, тогда как по странам-импортерам, таким, как Казахстан и Монголия – больше образцов, связанных с получением грузов. Последняя категория – "другие" (ДР.) – состоит из стран, не входящих в ЦАРЭС, таких, как Иран и Турция.

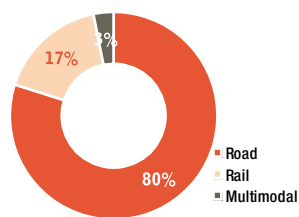
Перевозки, как правило, классифицируются на четыре типа: экспорт, импорт, транзит или внутренние. Большинство образцов ИМЭК принадлежали к трем первым категориям, отражающим эффективность перевозок и торговли между странами по коридорам ЦАРЭС, в соответствии с более узкой направленностью выборки 2012 г. на грузопотоки по коридорам ЦАРЭС. В настоящее время, в рамках ИМЭК грузы не классифицируются по типам, хотя это могло бы быть полезным. Например, в случае Афганистана, на основании данных образцов ИМЭК можно предположить, что грузопотоки импорта и экспорта Афганистана хорошо сбалансированы. Однако они не отражают фактического направления торговли: общая торговая статистика показывает, что Афганистан, главным образом, служит в качестве транзитной страны, обеспечивающей выход к морским портам в районе Карачи.

7 В отношении перевозок в Афганистане образцы содержат только внутренние перевозки в связи с ограничением на пересечение границ иностранных государств афганскими водителями.

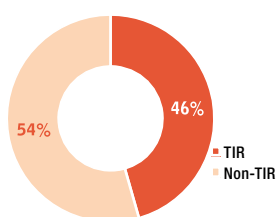
8 Несмотря на то, что Россия не является членом ЦАРЭС, она не была включена в категорию "Другие" и рассматривалась отдельно в связи со значительными грузопотоками между Россией и сопредельными странами-членами ЦАРЭС.

Профиль данных

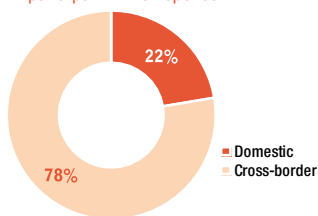
Вид транспорта



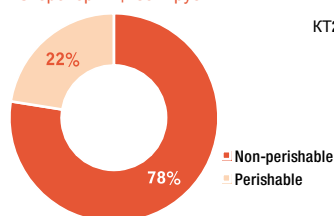
Использование МДГ



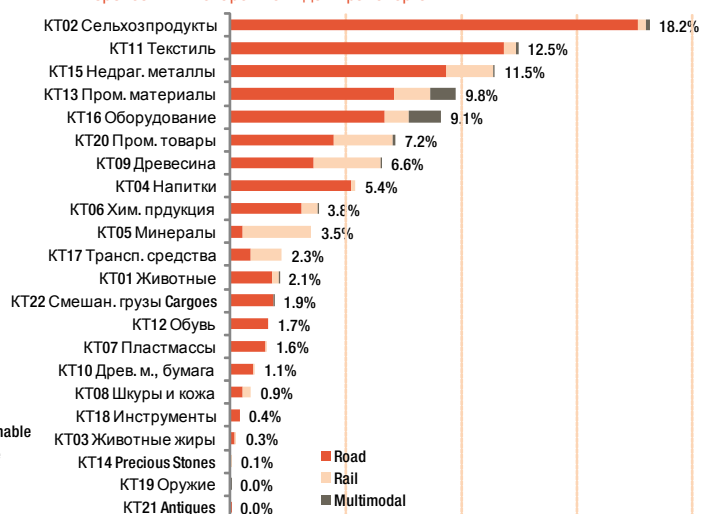
Трансграничные перевозки



Скорпортящиеся грузы

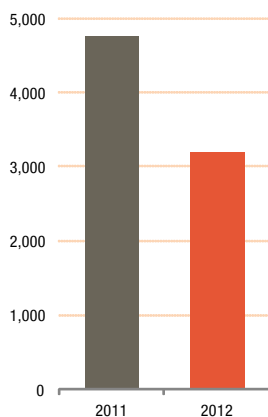


Типы перевозимых товаров по видам транспорта

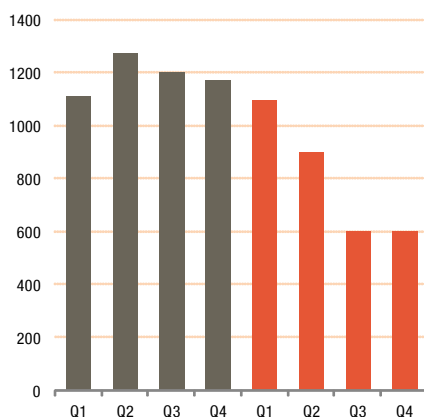


Образец данных

Образец ВЗР



Обозначения: 2011 2012

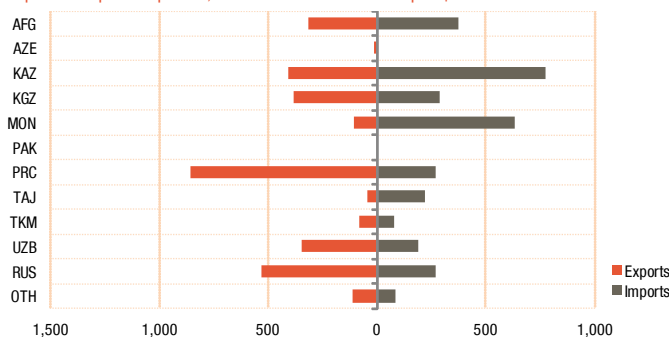


Образцы ВЗР 2012 г. по ассоциациям

| Страна | Ассоциация | 2012 | | | | 2011 |
|--------------|------------|--------------|------------|------------|------------|--------------|
| | | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | |
| AFG | AFFCO | 90 | 90 | 60 | 60 | 300 |
| AZE | ABADA | 15 | | | | 15 |
| KAZ | KAZATO | 90 | | | | 90 |
| | KFFA | 90 | 90 | 60 | 60 | 300 |
| KGZ | AIA | 90 | 89 | 60 | 60 | 299 |
| | FOA | 90 | 90 | 60 | 60 | 300 |
| MON | NARTAM | 90 | 90 | 60 | 60 | 300 |
| | NTTFC | 90 | 90 | 60 | 60 | 300 |
| PRC | IMAR | 90 | 90 | 60 | 60 | 300 |
| | XUAR | 90 | 90 | 60 | 60 | 270 |
| TAJ | ABBAT | 90 | | | | 90 |
| UZB | ADBL | 90 | 90 | 60 | 60 | 300 |
| | AIRCUZ | 90 | 90 | 60 | 60 | 300 |
| Всего | | 1,095 | 899 | 600 | 600 | 3,194 |

Перемещение грузов

Экспорт и импорт по странам, количество на основе образцов



| Происх. | Назначение | | | | | | | | | | | | Всего |
|--------------|------------|----------|------------|------------|------------|----------|------------|------------|-----------|------------|------------|-----------|--------------|
| | AFG | AZE | KAZ | KGZ | MON | PAK | PRC | TAJ | TKM | UZB | RUS | OTH | |
| AFG | 300 | - | - | 13 | - | - | - | - | - | - | - | - | 313 |
| AZE | - | - | - | 2 | - | - | - | - | - | - | - | 13 | 15 |
| KAZ | 4 | - | 264 | 59 | - | - | - | 5 | 5 | 39 | 33 | - | 409 |
| KGZ | 72 | 2 | 72 | - | - | - | 10 | 60 | 6 | 5 | 118 | 34 | 379 |
| MON | - | - | - | - | 18 | - | 90 | - | - | - | - | - | 108 |
| PAK | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 0 |
| PRC | - | - | 207 | 61 | 420 | - | 90 | 70 | - | - | 1 | 6 | 855 |
| TAJ | - | - | 2 | 2 | - | - | - | 41 | - | - | - | - | 46 |
| TKM | - | - | 4 | 7 | - | - | - | 29 | - | 27 | 14 | 1 | 82 |
| UZB | - | - | 154 | 2 | - | - | - | 5 | 55 | 1 | 102 | 27 | 346 |
| RUS | - | - | 60 | 103 | 198 | - | 78 | 7 | 10 | 73 | - | 3 | 532 |
| OTH | 1 | 1 | 14 | 37 | - | - | - | 2 | 2 | 48 | 2 | 2 | 109 |
| Всего | 377 | 3 | 777 | 286 | 636 | 0 | 268 | 219 | 78 | 193 | 270 | 87 | 3,194 |

III. Индикаторы содействия торговле

Заседание высокопоставленных официальных лиц ЦАРЭС в мае 2009 года в Улан-Баторе (Монголия), одобрило разработку Структуры результатов Программы ЦАРЭС, которая послужит в качестве основы для ежегодного всестороннего обзора эффективности развития, с целью оценки прогресса и достижений. В дальнейшем, на заседании Регионального объединенного комитета по содействию транспорту и торговле в Ташкенте (Узбекистан) в 2010 году, были обсуждены и одобрены индикаторы содействия торговле. ИМЭК предоставляет эти индикаторы для Обзора эффективности развития ЦАРЭС, как одно из средств измерения прогресса в приоритетной области содействия торговле.

В ИМЭК используются четыре индикатора высокого уровня – индикаторы содействия торговле (ИСТ). ИСТ используются для мониторинга и отчетности о воздействии проектов по содействию транспорту и торговле в регионе посредством оценки: времени, затрачиваемого на прохождение через пограничный пункт пропуска (ПП) в часах (ИСТ1); издержек, понесенных при оформлении пересечения границы в \$ (долларах США) (ИСТ2); издержек, понесенных при перевозке груза по участку коридора, измеряемых в \$ на 500 км для 20-тонного груза (ИСТ3); и скорости движения по коридорам ЦАРЭС

в километрах в час (км/ч) (ИСТ4). ИМЭК использует компактный набор индикаторов, который позволяет проводить сравнение временных рядов для определения тенденций и подтверждения доказательств улучшения транспортной инфраструктуры и содействия торговле с течением времени.

Поскольку ИСТ отражают результат совокупности действий, осуществляемых многими организациями, участвующими в содействии торговле в странах ЦАРЭС, невозможно выделить улучшения, связанные только с действиями в рамках ЦАРЭС. Вместе с тем, способствующие факторы, связанные с ЦАРЭС, могут включать: (i) улучшение объектов ПП странами ЦАРЭС, многосторонними институтами и другими партнерами по развитию; (ii) принятие новых, или изменение существующих таможенных кодексов большинством стран ЦАРЭС, (iii) инвестиции в модернизацию и автоматизацию таможенных информационных систем; и (iv) усилия по внедрению национальных систем единого окна (НЭО) и модернизации систем управления рисками контроля на границах.

Компоненты нормализованных издержек на перевозку по 500-км участку коридора

| Коридор | Суммарный | | | | | | Авто | | | | | | Ж/д | | | | | |
|-------------|--|--------|----------|-------|--------|----------|-------|--------|----------|-------|--------|----------|-------|--------|----------|-------|--------|----------|
| | 2011 | | | 2012 | | | 2011 | | | 2012 | | | 2011 | | | 2012 | | |
| | Всего | В пути | Действия | Всего | В пути | Действия | Всего | В пути | Действия | Всего | В пути | Действия | Всего | В пути | Действия | Всего | В пути | Действия |
| ИСТ3 | Затраты на перевозку по участку коридора (в US\$, на 500 км / 20 тонн) | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Суммарный | 959 | 822 | 165.8 | 999 | 830 | 198.6 | 1,055 | 898 | 182.3 | 1,068 | 875 | 218.9 | 503 | 462 | 60.3 | 638 | 591 | 76.2 |
| 1 | 803 | 640 | 200.0 | 1,159 | 949 | 252.8 | 909 | 705 | 225.5 | 1,234 | 983 | 269.0 | 477 | 441 | 67.7 | 864 | 809 | 156.2 |
| 2 | 679 | 603 | 96.4 | 563 | 455 | 168.1 | 679 | 601 | 96.4 | 541 | 431 | 168.1 | 665 | 665 | - | 1,613 | 1,613 | - |
| 3 | 1,012 | 939 | 159.5 | 1,076 | 912 | 191.6 | 1,040 | 965 | 159.5 | 1,076 | 907 | 191.6 | 476 | 476 | - | 1,059 | 1,059 | - |
| 4 | 1,213 | 1,187 | 30.5 | 933 | 893 | 47.3 | 1,663 | 1,661 | 12.9 | 1,322 | 1,284 | 54.4 | 536 | 481 | 55.3 | 428 | 390 | 38.1 |
| 5 | 1,592 | 1,256 | 336.3 | 1,580 | 1,178 | 401.9 | 1,592 | 1,256 | 336.3 | 1,580 | 1,178 | 401.9 | - | - | - | - | - | - |
| 6 | 929 | 724 | 219.6 | 719 | 549 | 192.3 | 950 | 737 | 219.6 | 726 | 553 | 192.3 | 414 | 414 | - | 346 | 346 | - |
| % | Процент | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Суммарный | 83% | 17% | | 81% | 19% | | 83% | 17% | | 80% | 20% | | 88% | 12% | | 89% | 11% | |
| 1 | 76% | 24% | | 79% | 21% | | 76% | 24% | | 79% | 21% | | 87% | 13% | | 84% | 16% | |
| 2 | 86% | 14% | | 73% | 27% | | 86% | 14% | | 72% | 28% | | 100% | 0% | | 100% | 0% | |
| 3 | 85% | 15% | | 83% | 17% | | 86% | 14% | | 83% | 17% | | 100% | 0% | | 100% | 0% | |
| 4 | 97% | 3% | | 95% | 5% | | 99% | 1% | | 96% | 4% | | 90% | 10% | | 91% | 9% | |
| 5 | 79% | 21% | | 75% | 25% | | 79% | 21% | | 75% | 25% | | 100% | 0% | | 100% | 0% | |
| 6 | 77% | 23% | | 74% | 26% | | 77% | 23% | | 74% | 26% | | 100% | 0% | | 100% | 0% | |

Примечание: Сумма средних значений затрат в пути и на действия не равна среднему значению суммарных затрат. Это связано с нулевым компонентом суммы, который не входит в их индивидуальные средние значения. □
Процентные доли определяются, как отношения к среднему значению суммы затрат в пути и на выполнение действий. □

Индикаторы содействия торговле

| Коридор | Суммарный | | | | | | Авто | | | | | | ЖД | | | | | |
|-------------|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 2011 | | | 2012 | | | 2011 | | | 2012 | | | 2011 | | | 2012 | | |
| | Среднее | Медиан. | Интерв. | Среднее | Медиан. | Интерв. | Среднее | Медиан. | Интерв. | Среднее | Медиан. | Интерв. | Среднее | Медиан. | Интерв. | Среднее | Медиан. | Интерв. |
| ИСТ1 | Время прохождения ППГ (в часах) | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Суммарный | 7.9 | 4.1 | ± 0.5 | 10.9 | 4.2 | ± 0.7 | 6.2 | 3.6 | ± 0.2 | 8.9 | 3.4 | ± 0.7 | 22.3 | 12.0 | ± 3.6 | 24.7 | 24.0 | ± 1.3 |
| 1 | 8.5 | 3.3 | ± 0.6 | 13.7 | 3.0 | ± 2.0 | 6.2 | 2.5 | ± 0.5 | 12.4 | 2.1 | ± 2.3 | 21.2 | 8.2 | ± 2.2 | 22.6 | 17.0 | ± 2.5 |
| 2 | 8.6 | 7.2 | ± 0.5 | 11.6 | 5.9 | ± 1.4 | 8.6 | 7.2 | ± 0.5 | 11.7 | 6.0 | ± 1.4 | 5.0 | 4.6 | ± 0.7 | 4.0 | 3.3 | ± 1.5 |
| 3 | 5.5 | 3.8 | ± 0.6 | 7.1 | 5.3 | ± 0.8 | 5.5 | 3.8 | ± 0.6 | 7.2 | 5.4 | ± 0.8 | 3.3 | 2.3 | ± 1.8 | 5.1 | 4.6 | ± 1.4 |
| 4 | 10.3 | 5.0 | ± 2.0 | 12.2 | 6.3 | ± 0.7 | 4.9 | 3.6 | ± 0.2 | 5.3 | 4.0 | ± 0.2 | 24.4 | 16.5 | ± 6.3 | 26.6 | 24.0 | ± 1.5 |
| 5 | 6.8 | 2.9 | ± 0.6 | 8.3 | 2.3 | ± 3.1 | 6.8 | 2.9 | ± 0.6 | 8.3 | 2.3 | ± 3.1 | - | - | - | - | - | - |
| 6 | 5.6 | 3.8 | ± 0.3 | 7.5 | 2.5 | ± 0.9 | 5.6 | 3.9 | ± 0.3 | 7.6 | 2.5 | ± 0.9 | 2.8 | 2.2 | ± 0.8 | 3.2 | 2.4 | ± 1.4 |
| ИСТ2 | Затраты на пересечение границы (в US\$) | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Суммарный | 156 | 90 | ± 4 | 157 | 76 | ± 6 | 148 | 89 | ± 4 | 146 | 62 | ± 6 | 223 | 100 | ± 14 | 280 | 145 | ± 28 |
| 1 | 156 | 69 | ± 8 | 175 | 45 | ± 13 | 143 | 69 | ± 8 | 139 | 40 | ± 10 | 235 | 100 | ± 27 | 465 | 164 | ± 71 |
| 2 | 142 | 140 | ± 6 | 166 | 101 | ± 13 | 142 | 140 | ± 6 | 166 | 101 | ± 13 | - | - | ± 0 | - | - | - |
| 3 | 91 | 58 | ± 6 | 168 | 103 | ± 16 | 91 | 58 | ± 6 | 168 | 103 | ± 16 | - | - | - | - | - | - |
| 4 | 182 | 45 | ± 11 | 173 | 45 | ± 13 | 169 | 30 | ± 15 | 172 | 15 | ± 17 | 213 | 100 | ± 15 | 176 | 144 | ± 10 |
| 5 | 201 | 102 | ± 25 | 151 | 100 | ± 15 | 201 | 102 | ± 25 | 151 | 100 | ± 15 | - | - | - | - | - | - |
| 6 | 149 | 140 | ± 5 | 90 | 88 | ± 5 | 149 | 140 | ± 5 | 90 | 88 | ± 5 | - | - | - | - | - | - |
| ИСТ3 | Затраты на перевозку по участку коридора (в US\$, на 500 км/ 20 тонн) | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Суммарный | 959 | 637 | ± 27 | 999 | 621 | ± 43 | 1,055 | 704 | ± 33 | 1,068 | 670 | ± 50 | 503 | 424 | ± 23 | 638 | 452 | ± 54 |
| 1 | 803 | 481 | ± 51 | 1,159 | 604 | ± 116 | 909 | 529 | ± 71 | 1,234 | 603 | ± 142 | 477 | 333 | ± 36 | 864 | 638 | ± 116 |
| 2 | 679 | 524 | ± 37 | 563 | 476 | ± 41 | 679 | 523 | ± 39 | 541 | 475 | ± 37 | 665 | 577 | ± 99 | 1,613 | 1,429 | ± 839 |
| 3 | 1,012 | 502 | ± 88 | 1,076 | 898 | ± 79 | 1,040 | 515 | ± 96 | 1,076 | 897 | ± 82 | 476 | 445 | ± 89 | 1,059 | 914 | ± 278 |
| 4 | 1,213 | 860 | ± 65 | 933 | 725 | ± 44 | 1,663 | 1,441 | ± 87 | 1,322 | 1,364 | ± 50 | 536 | 531 | ± 32 | 428 | 452 | ± 19 |
| 5 | 1,592 | 1,198 | ± 107 | 1,547 | 1,228 | ± 120 | 1,592 | 1,198 | ± 107 | 1,547 | 1,228 | ± 120 | - | - | - | - | - | - |
| 6 | 929 | 666 | ± 51 | 721 | 536 | ± 50 | 950 | 690 | ± 55 | 729 | 537 | ± 50 | 414 | 350 | ± 63 | 346 | 325 | ± 117 |
| ИСТ4 | Скорость движения по коридорам ЦАРЭС (в км/ч), СС3 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Суммарный | 21.9 | 20.2 | ± 1.6 | 22.9 | 25.0 | ± 0.4 | 24.5 | 23.5 | ± 1.5 | 25.9 | 29.4 | ± 0.4 | 17.7 | 13.0 | ± 4.5 | 14.5 | 10.0 | ± 0.7 |
| 1 | 25.6 | 22.0 | ± 3.2 | 25.2 | 26.6 | ± 0.6 | 29.9 | 29.7 | ± 3.4 | 28.1 | 29.4 | ± 0.7 | 21.9 | 17.0 | ± 6.1 | 18.9 | 18.7 | ± 1.0 |
| 2 | 22.7 | 22.3 | ± 2.8 | 22.1 | 20.9 | ± 0.8 | 22.5 | 22.1 | ± 2.7 | 22.1 | 20.9 | ± 0.9 | 24.9 | 23.3 | ± 21.8 | 22.4 | 20.1 | ± 3.1 |
| 3 | 22.4 | 23.3 | ± 3.9 | 21.9 | 20.7 | ± 1.2 | 22.9 | 23.7 | ± 3.8 | 23.5 | 21.7 | ± 1.3 | 20.6 | 20.7 | ± 16.0 | 16.8 | 15.2 | ± 2.6 |
| 4 | 11.8 | 8.1 | ± 2.8 | 12.2 | 8.2 | ± 0.6 | 20.1 | 17.7 | ± 2.7 | 20.4 | 18.6 | ± 0.7 | 6.5 | 6.4 | ± 1.6 | 6.7 | 6.5 | ± 0.2 |
| 5 | 19.4 | 21.8 | ± 3.6 | 17.3 | 17.9 | ± 0.8 | 19.4 | 21.8 | ± 3.6 | 17.3 | 17.9 | ± 0.8 | - | - | - | - | - | - |
| 6 | 22.9 | 23.6 | ± 3.1 | 27.6 | 30.2 | ± 0.6 | 23.5 | 24.1 | ± 2.8 | 28.0 | 30.2 | ± 0.6 | 20.8 | 16.4 | ± 17.8 | 17.0 | 16.5 | ± 2.9 |
| СБЗ | Скорость без задержек (в км/ч) | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Суммарный | 38.0 | 39.9 | ± 2.1 | 37.8 | 35.5 | ± 0.6 | 43.0 | 43.5 | ± 1.9 | 39.4 | 35.5 | ± 0.7 | 30.1 | 34.3 | ± 5.4 | 33.5 | 39.9 | ± 1.0 |
| 1 | 44.6 | 46.3 | ± 3.2 | 41.9 | 37.1 | ± 0.5 | 52.1 | 53.2 | ± 3.0 | 40.7 | 35.5 | ± 0.7 | 38.0 | 41.0 | ± 5.9 | 44.5 | 44.0 | ± 0.6 |
| 2 | 40.0 | 43.3 | ± 3.5 | 42.9 | 42.4 | ± 1.0 | 40.4 | 43.5 | ± 3.5 | 43.1 | 42.5 | ± 1.1 | 36.1 | 38.5 | ± 23.8 | 40.9 | 41.5 | ± 3.5 |
| 3 | 40.8 | 38.9 | ± 4.6 | 44.9 | 39.0 | ± 5.3 | 43.2 | 44.0 | ± 4.6 | 47.1 | 39.9 | ± 6.4 | 32.8 | 34.9 | ± 12.3 | 37.8 | 38.4 | ± 1.6 |
| 4 | 22.6 | 13.7 | ± 6.8 | 22.9 | 19.6 | ± 0.9 | 41.0 | 35.8 | ± 7.6 | 34.3 | 33.0 | ± 1.1 | 11.0 | 9.9 | ± 2.7 | 15.3 | 14.7 | ± 0.6 |
| 5 | 30.5 | 30.6 | ± 3.2 | 33.1 | 30.4 | ± 1.2 | 30.5 | 30.6 | ± 3.2 | 33.1 | 30.4 | ± 1.2 | - | - | - | - | - | - |
| 6 | 36.7 | 36.2 | ± 2.8 | 37.4 | 35.2 | ± 0.6 | 37.6 | 38.2 | ± 2.8 | 37.5 | 35.2 | ± 0.7 | 33.2 | 32.4 | ± 9.9 | 36.2 | 35.5 | ± 3.2 |

Обозначения: ■ Лучше, чем за тот же период прошлого года, уровень значимости 5%
■ Хуже чем за тот же период прошлого года, уровень значимости 5%
■ Незначительное изменение

Термин "предел" в таблице означает абсолютный предел погрешности средних оценок при доверительном уровне 95%.

В ИМЭК используются две меры скорости – скорость без задержек (СБЗ) и скорость с задержками (ССЗ). СБЗ определяется, как отношение пройденного расстояния к времени, затраченному транспортным средством на перемещение от пункта отправления до пункта назначения (фактическое время движения). С другой стороны, ССЗ определяется, как отношение пройденного расстояния к общему времени, затраченному на весь рейс, которое включает время в пути, а также время, затраченное на выполнение действий на остановках. В исследовании ИМЭК все действия, которые задерживают движение (такие, как таможенное оформление, проверки, погрузка/разгрузка и полицейские посты) регистрируются водителями. СБЗ представляет собой меру состояния физической инфраструктуры (например, авто- и железной дороги), тогда как ССЗ является индикатором эффективности пунктов пересечения границ по трассе коридоров.

ИМЭК ГОДОВОЙ ОТЧЕТ

ИСТ1 Время прохождения через пункт пропуска (в часах)

Общее среднее время прохождения через ПП в 2012 г. возросло до 10,9 часа с 7,9 часа в 2011 г. Увеличение на 38% объясняется, в основном, задержками, с которыми сталкиваются грузы при перевозке автомобильным транспортом. Из числа шести коридоров ЦАРЭС, время прохождения через ПП возросло в коридорах 1, 2 и 4. В этих коридорах для прохождения через ПП требуется, в среднем, более 10 часов. В коридоре 1 исследованием ИМЭК было задокументировано существенное увеличение затрат времени на прохождение, как автомобильных, так и железнодорожных ПП. Данные, собранные в течение первого квартала 2012 г., показывают увеличение времени в казахстанских ПП при въезде в Казахстан, в частности, со стороны Алашаньюку и Хоргоса. При этом наблюдавшееся в 2011 г. значительное сокращение времени на прохождение через ПП, было отнесено на счет грузов, проходивших через ПП между Казахстаном и Россией по коридору 1 после ввода в действие Таможенного союза Казахстана, России и Беларуси. Так же, как и в предшествующие годы, наблюдалось увеличение времени при прохождении через железнодорожные ПП по коридору 4, причинами задержек в которых являются смена железнодорожной колеи, погрузка/разгрузка и ожидание.

- В коридоре 1 наибольшие задержки наблюдались в Достык-Алашаньюку (КАЗ-КНР) и Коргас-Хоргос (КАЗ-КНР).
- В коридоре 4 происходили серьезные задержки на железной дороге в Эренхоте-Замын-Ууде (КНР-МОН) в связи со сменой колеи на другой стороне границы.
- В коридоре 5 грузовики задерживались в Иркештане (КНР) из-за плохой погоды, и в Карамыке (КГЗ) из-за временного закрытия границы для транзита.



Автомобильные перевозки

В 2012 г. средние затраты времени на прохождение через автомобильные ПП незначительно увеличились (на 12%, по сравнению с 2011 г.) до 8,9 часа. Вместе с тем, оценка медианы осталась на уровне 4,1 часа. Расхождение между этими значениями указывает на то, что небольшое количество характеристик данных или образцов с выбросами, показывающими экстремально длительные задержки, привели к смещению средних значений. Это имело место в двух ПП – Алашаньюку в субкоридоре 1а и Хоргос в субкоридоре 1б. В первом квартале 2012 г. водителям грузовиков приходилось ожидать в течение многих часов на границе КНР, чтобы въехать в Казахстан. В результате этого, оценка среднего времени прохождения автомобильных ПП по коридору 1 удвоилась – с 6,2 часа в 2011 г. до 12,4 часа в 2012 г. Как следствие, оценка скорости с задержками по субкоридору 1б также была ниже, чем в большинстве других субкоридоров за тот же период. Это

показывает, что образцы с выбросами, показывающими значительные задержки в ПП, отрицательно отражаются на других индикаторах, в особенности на ИСТ4, поскольку задержки в ПП учитываются при расчете скоростей.

Железнодорожные перевозки

Оценка среднего времени прохождения через железнодорожные ПП увеличилась с 22,3 часа в 2011 г. до 24,7 часа в 2012 г. Более того, значительно увеличились медианные значения: с 12 часов в 2011 г. до 24 часов в 2012 г. Очень большие задержки наблюдались в субкоридорах 1а и 4б, где среднее время прохождения железнодорожных ПП превышало 20 часов. К выявленным "узким местам" в этих субкоридорах относятся пары ПП Алашаньюку (КНР)-Достык (КАЗ), Эренхот (КНР)-Замын-Ууд (МОН) и Наушки (РОС)-Сухэ-Батор (МОН). Однако в других субкоридорах средние значения времени не претерпели значительных изменений.

ИСТ2 Издержки, понесенные в связи с пересечением границы (в \$)

В целом, средние издержки, понесенные в связи с оформлением пересечения границы, остались относительно неизменными: \$156 в 2011 г., и \$157 в 2012 г. Средние издержки на оформление пересечения границы в автомобильных ПП остались без изменений, однако наблюдалось незначительное увеличение средних издержек на пересечение границы через железнодорожные ПП. Из шести коридоров ЦАРЭС, наибольшие издержки на прохождение через ПП были зарегистрированы в коридорах 1 и 4.

В то же время, медианные значения продолжают снижаться, начиная с 2010 г. (в 2012 г. на 18%, по сравнению с 2011 г.). Несмотря на увеличение издержек, связанных с железнодорожными грузами, в 2012 г., по сравнению с 2011 г., данные по автомобильным перевозкам, на которые приходится наибольшая доля образцов, не показали значительных изменений издержек на прохождение через ПП.

- Достык-Алашанькоу (КАЗ-КНР) в коридоре 1 остаются самыми дорогими ПП с точки зрения издержек на оформление при въезде на другую сторону границы.
- Образцы показывают, что сборы за таможенное оформление в Достыке больше, чем в других ПП. Другие образцы также показывают большие издержки при смене колес.
- Очень большие издержки в Замын-Ууде (МОН) из-за высокой стоимости таможенного оформления.



Автомобильные перевозки

В 2012 г., издержки на пересечение границы грузом на автомобиле составили, в среднем, \$146. Наибольшее среднее значение издержек на прохождение через ПП в 2012 г., \$172, было отмечено в коридоре 4, за которым следуют издержки в коридорах 3 и 2, оценки которых составили, соответственно, \$168 и \$166. Большие издержки на прохождение ПП, наблюдавшиеся в субкоридоре 4b, объясняются, в основном, высокой стоимостью таможенного оформления в ПП в Монголии, в частности, в Замын-Ууде и Алтанбулаге. Средние издержки на прохождение через ПП Замын-Ууд составили \$817, и приблизительно \$336 на прохождение через ПП Алтанбулаг.

Оценки по субкоридорам показывают, что самые большие издержки на прохождение через ПП имели место в субкоридорах 2b и 3a. Высокая стоимость таможенного оформления наблюдалась в следующих парах ПП: Алат (УЗБ)–Фарап (ТКМ), Артык (ТКМ)–Лютфабад (ИРН) и Конысбаева (КАЗ)–Яллама (УЗБ). Кроме того, было установлено, что оценка издержек на прохождение через эти ПП возросла также

вследствие увеличения стоимости сопровождения или конвоя и срочного/ аварийного ремонта в Конысбаева, а также больших дорожных сборов в Артыке-Лютфабаде.

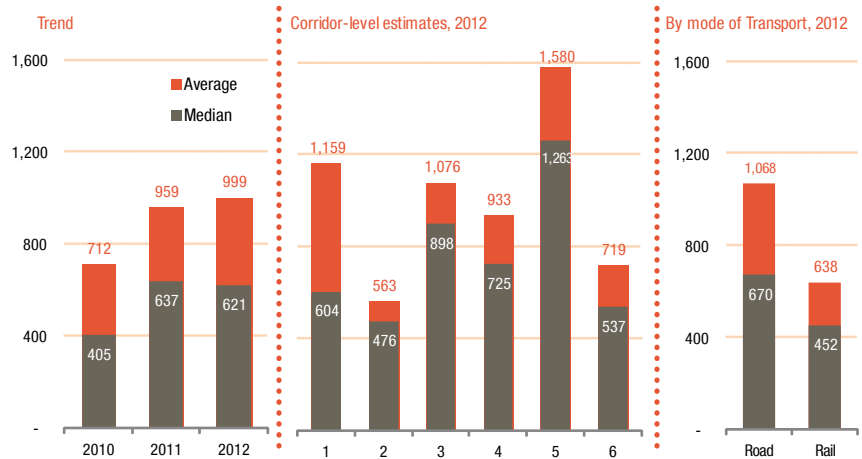
Железнодорожные перевозки

Общее среднее значение издержек на оформление пересечения границ железнодорожными грузами возросло с \$223 в 2011 г. до \$280 в 2012 г. Среди шести коридоров ЦАРЭС, наибольшие средние издержки были зарегистрированы в ПП коридоров 1 и 4. Образцы показывают, что в субкоридоре 1a причиной больших издержек на прохождение через ПП Достык, который был более дорогим, чем другие ПП, являются большие сборы за таможенное оформление. Другие образцы связывают высокую стоимость прохождение через ПП со сменой колес. В субкоридоре 4b большие издержки объясняются высокой стоимостью таких действий, как погрузка/ разгрузка и смена колес. С другой стороны, по сравнению с 2011 г., средние издержки на прохождение через ПП в субкоридоре 4b (\$176) значительно снизились (на 21%).

ИМЭК ГОДОВОЙ ОТЧЕТ

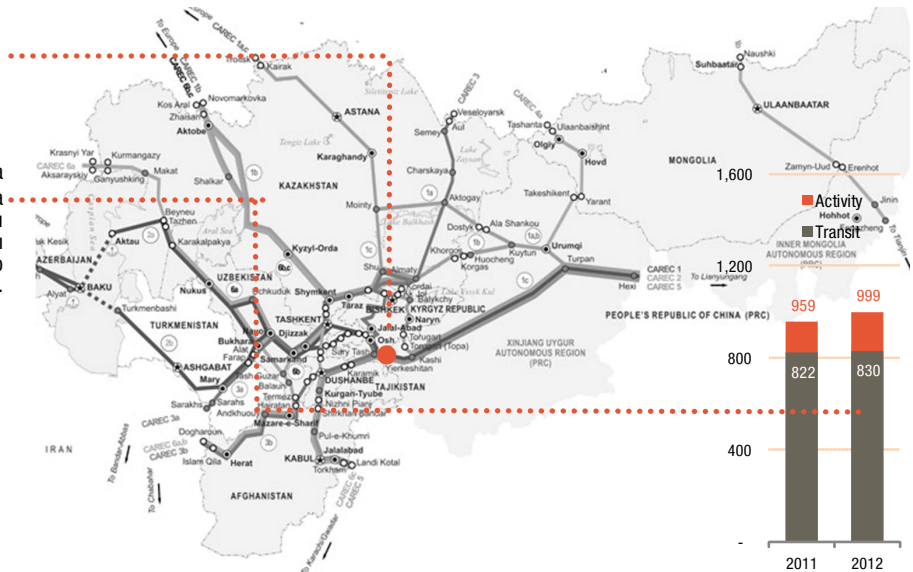
ИСТЗ Издержки на перевозку по условному участку коридора (в долларах США на 500 км, на 20 тонн)

В 2012 г. произошло небольшое увеличение общих средних издержек в пересчете на перевозку 20-тонного груза по участку коридора протяженностью 500 км (с \$959 в 2011 г. до \$998 в 2012 г.). С другой стороны, оценка медианы снизилась с \$637 в 2011 г. до \$620 в 2012 г. Незначительное увеличение издержек на перевозку по участку коридора продолжается с 2010 г. Однако это увеличение объясняется, в основном, ростом эксплуатационных расходов на транспортные средства (главным образом, на топливо и зарплаты водителей).



■ Издержки на перевозку в коридоре 5 остаются самыми высокими в связи со сложным рельефом местности и проблемами безопасности, с которыми водители сталкиваются в коридоре.

■ Индикатор увеличился в 2012 г., при этом структура издержек показывает, что возросли издержки на действия, тогда как транспортные расходы (эксплуатационные расходы на автомобиль, зарплаты водителей, топливо) остались относительно постоянными. Очевидно, ухудшение ИСТ1 в 2012 г. отразилось на ИСТЗ.



Автомобильные перевозки

Среднее значение издержек на автомобильную перевозку груза по участку коридора незначительно увеличилось (с \$1 055 в 2011 г. до \$1 068 в 2012 г.). Оценки 2012 г. повторяют картину 2011 г. – наибольшие издержки на автомобильную перевозку по условному участку коридора наблюдались в коридорах 1, 4 и 5, при этом, самая большая оценка средних издержек, составившая \$1 580, была получена для коридора 5. При этом, из шести коридоров, наибольшее увеличение издержек на автомобильную перевозку по участку коридора (с \$909 в 2011 г. до \$1 234 в 2012 г., что значительно увеличило общую оценку индикатора) произошло в коридоре 1. Данные были получены из отчетов водителей, перевозивших грузы по субкоридору 1b. С другой стороны, произошло снижение средних издержек на автомобильные перевозки по участку коридора в коридорах 2, 4 и 6.

Железнодорожные перевозки

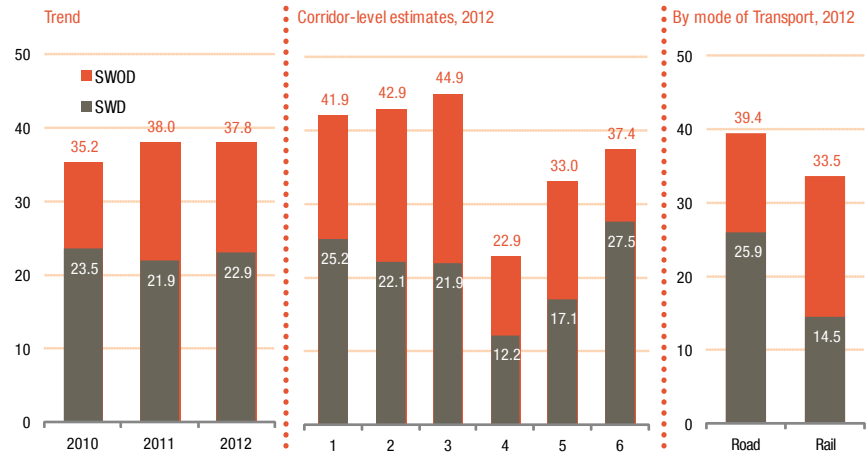
Средние издержки на железнодорожную перевозку 20-тонного груза по участку коридора увеличились с \$503 в 2011 г. до \$638 в 2012 г. Увеличение оценок средних издержек в коридорах 1, 2 и 3, в частности, наблюдалось в субкоридорах 1а, 1b, 2а и 3а. Значительное увеличение издержек – приблизительно в 2-2,5 раза – в этих коридорах существенно отразилось на общем индикаторе. В то же время, издержки на железнодорожную перевозку груза по участку коридора снизились в коридорах 4 и 6.

ИСТ4 Скорость движения по коридорам ЦАРЭС

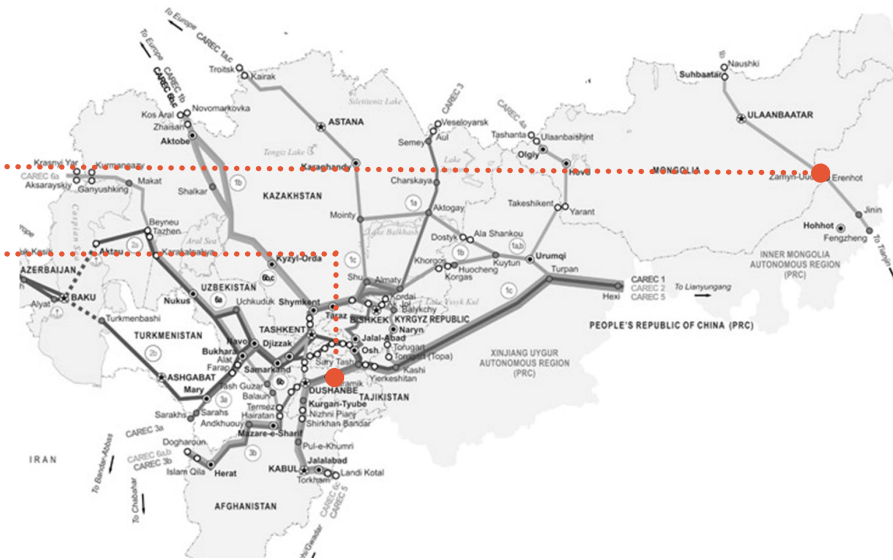
(в км/ч)

ИСТ4 измеряет скорость с задержками (ССЗ) и скорость без задержек (СБЗ), зарегистрированные в коридорах ЦАРЭС. ССЗ позволяет учитывать затраты времени на пересечение границ в расчетах, и, следовательно, отражает эффективность пересечения границ. Произошло скромное улучшение общего среднего значения ССЗ – с 21,9 км/ч в 2011 г. до 22,9 км/ч в 2012 г. Из шести коридоров, самая низкая средняя ССЗ в 2012 г., оценка которой составила 12,2 км/ч, наблюдалась в коридоре 4.

СБЗ определяется без учета времени на пересечение границ. Этот показатель измеряет скорость по 500-километровому участку коридора, и служит индикатором качества транспортной инфраструктуры. В 2012 г. общая средняя скорость движения по коридорам без учета задержек в ПП почти не отличалась от оценки СБЗ в 2011 г., однако последняя была выше, чем СБЗ в 2010 г.



- Коридор 4 остается самым медленным коридором, как при автомобильных, так и при железнодорожных перевозках.
- На втором месте снизу находится коридор 5, главным образом, из-за топографии дорог. Конвои/сопровождение в связи с угрозами безопасности внесли вклад в задержки
- Данные показывают, что ухудшение ИСТ1 в 2012 г. повлияло на оценки ССЗ в коридорах 1 и 2. Вместе с тем, улучшение ССЗ в других коридорах компенсирует этот спад.



Автомобильные перевозки

В 2012 г., так же, как и в 2011 г., наибольшие средние значения СБЗ наблюдались в коридорах 1, 2 и 3, указывая на улучшенную физическую инфраструктуру. С другой стороны, ССЗ по коридору 5 по-прежнему остается самой низкой. В большинстве коридоров, в случае учета затрат времени на пересечение границ оценки скорости движения снижаются на 50%.

Железнодорожные перевозки

В 2012 г. среднее значение СБЗ поездов не отличалось от оценки 2011 г., однако было отмечено снижение скорости поездов по коридору 4. Значительное зарегистрированное снижение средней ССЗ поездов объясняется действиями, с которыми связаны остановки, такими, как смена колеи, ожидание в очереди (при этом пассажирские поезда пользуются приоритетом в ущерб товарным) и сортировка вагонов на сортировочных станциях, на которые затрачивается значительное время.

IV. Результаты ИМЭК

В этом разделе подробно рассмотрены факторы времени, скорости и издержек, оказывающие влияние на грузопотоки в регионе ЦАРЭС, включая переменность и надежность этих ключевых индикаторов, а также оценки коридоров и субкоридоров. Кроме того, определены действия, являющиеся причиной наибольших задержек и повышения затрат при прохождении конкретных ПП.

А. Скорость

Автомобильные перевозки

Средняя СБЗ грузовых автомобилей по коридорам ЦАРЭС варьировалась от 33 до 47 км/ч, что почти совпадает с диапазоном скоростей в 2010 (от 32 км/ч до 55 км/ч) и 2011 годах (от 31 до 52 км/ч). Так же, как и в 2011 г., наибольшая средняя скорость в 2012 г. зарегистрирована в коридоре 3, а в коридоре 5 – самая низкая средняя скорость. На уровне субкоридоров, средняя СБЗ находилась в диапазоне от 33 до 55 км/ч. Наибольшие средние значения скорости зарегистрированы в субкоридорах 1а и 1б, за которыми следует субкоридор 3а. Оценки средних значений ССЗ показывают аналогичную картину. На уровне коридоров, ССЗ составляла от 17 до 28 км/ч. Наибольшая скорость наблюдалась в коридорах 1 и 6; наименьшая средняя скорость зарегистрирована в коридоре 5. В субкоридорах ССЗ находилась в диапазоне от 17 до 41 км/ч. Наибольшая ССЗ зарегистрирована в субкоридоре 1а и наименьшая - в коридоре 5.

Некоторые наблюдения, сделанные в 2011 г., повторились в 2012 г. Субкоридор 1а по-прежнему остается самым быстрым по показателям СБЗ и ССЗ, тогда как коридор 5 остается самым медленным, как по СБЗ, так и по ССЗ. Организации и лица, разрабатывающие политику в странах ЦАРЭС, могли бы использовать информацию ИМЭК для определения приоритетов и фокусирования усилий на улучшении проблемных коридоров и ПП, чтобы воспользоваться преимуществами международной торговли. Например, ожидается, что вступление в силу Соглашения о трансграничных перевозках (СТГП)⁹ между Кыргызской Республикой и Таджикистаном приведет к сокращению затрат времени и издержек на прохождение автомобильного транспорта через ПП по коридору 5. Анализ данных ИМЭК может дать полезную информацию для обдумывания улучшения реализации СТГП в дальнейшем.

Помимо коридора 5, ИМЭК показывает также другие участки коридоров с низкой эффективностью. В таблице перечислены

| Comparison | Sub-Corridors |
|---------------------------|---------------|
| Lowest SWOD | 5, 4b, 6c |
| Lowest SWD | 5, 6b, 4b |
| Largest decrease in speed | 6b, 1b, 3a |

субкоридоры, в которых зарегистрированы самые низкие показатели СБЗ и ССЗ, и наибольшее снижение скорости в 2012 г.

Субкоридоры 4b и 6b имеют относительно низкие оценки ССЗ. Низкая скорость в субкоридоре 6b объясняется длительной (целых 7 дней) задержкой, с которой сталкивались водители в Душанбе, ожидая выдачи специального разрешения на перевозку товаров в Афганистан.

Оценки скорости движения автомобильных грузов по коридорам и субкоридорам показывают, что самые низкие средние значения СБЗ и ССЗ наблюдались в коридоре 5, где происходили значительные задержки в ПП Иркештан (КНР)-Иркештам (КГЗ) и Карамык (КГЗ)-Карамык (ТАД) ПП. Неблагоприятные условия автомобильных перевозок по коридору 5 требуют внимания. Из четырех участков коридора, пролегающих через Афганистан, КНР, Кыргызскую Республику и Таджикистан, скорость движения по территории Таджикистана заметно ниже, и составляет от 30 до 40 км/ч. В то же время, причиной низкой скорости в коридоре 4 являлись суровые климатические условия, слабая физическая инфраструктура автодорожной сети и отсутствие логистического обслуживания.

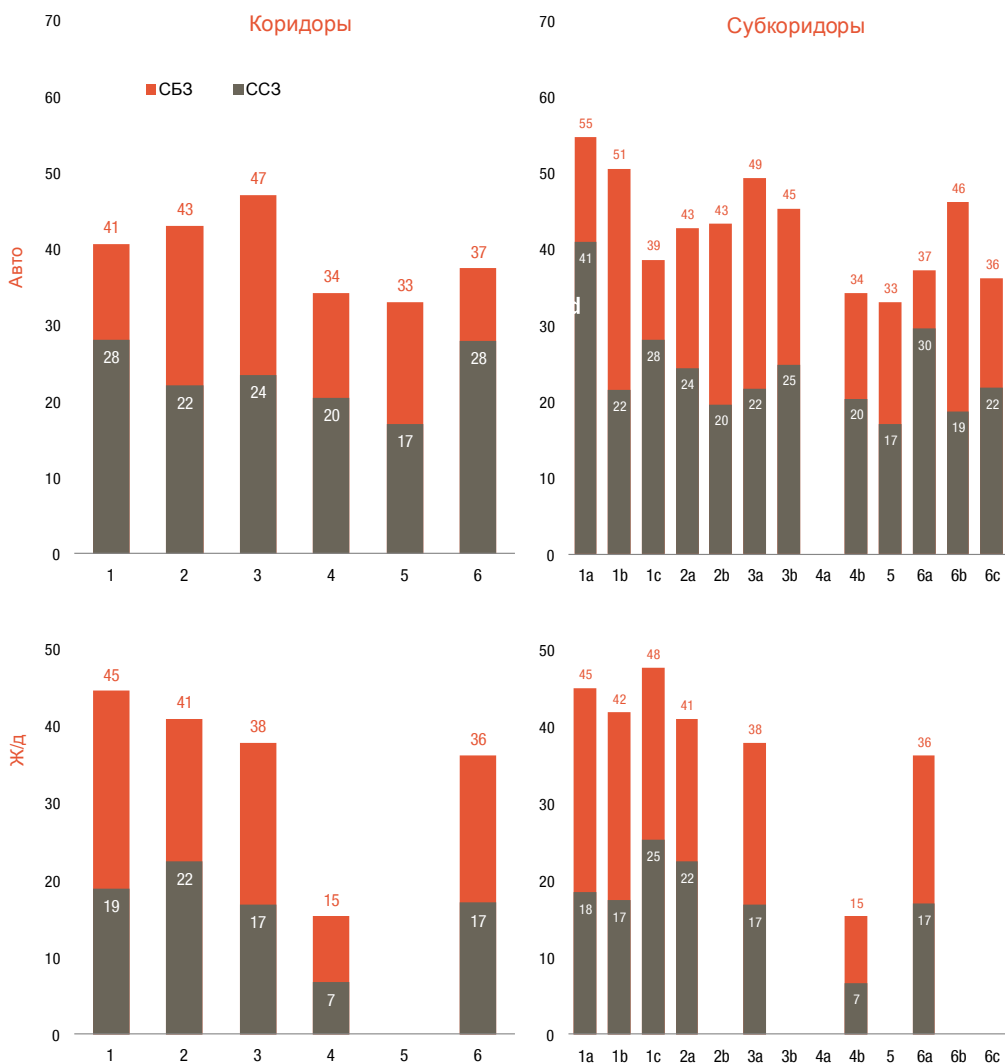
Железнодорожные перевозки

Значения оценок СБЗ по железным дорогам ЦАРЭС составили от 15 до 45 км/ч, а оценок ССЗ – от 7 до 22 км/ч. СБЗ незначительно увеличилась, по сравнению с 2011 г. (от 11 до 38 км/ч), тогда как ССЗ в 2012 г. была сопоставима с 2011 г. (от 7 до 25 км/ч). Самая высокая СБЗ была зарегистрирована в коридоре 1, а самая низкая средняя скорость – в коридоре 4. Вместе с тем, с учетом задержек и действий, связанных с остановками, ССЗ в коридоре 2 была более высокой, чем в коридоре 1.

Начиная с 2010 г., оценки скорости в коридоре 4 остаются самыми низкими – как по ССЗ, так и по СБЗ. Низкая СБЗ объясняется медленным движением поездов по территории Монголии, в особенности, на участках Замын-Ууд–Саиншанд–Чоир и Улан-Батор. С другой стороны, тремя основными зарегистрированными причинами низкой ССЗ являются: (i) продолжительное ожидание в морском порту Тяньцзинь (Синган) – импорт, направляющийся в Улан-Батор, или экспорт в Йокогаму (Япония) или Пусан (Корея), обычно ожидают в течение 5-7 дней оформления в порту, (ii) смена колес в ПП Эрлянь (КНР) –Замын-Ууд (МОН) и (iii) нехватка локомотивов и

⁹ Соглашение о трансграничных перевозках (СТГП) было первым соглашением в рамках ЦАРЭС, подписанным Кыргызской Республикой и Таджикистаном в декабре 2010 г. Целью СТГП является сокращение времени пересечения границы грузами и пассажирами через отведенные ПП. Рационализация таможенных процедур и устранение необходимости в перевалке грузов позволяет повысить эффективность пересечения границ.

Индикаторы скорости при автомобильных и железнодорожных перевозках



Скорость без задержек (СБЗ), км/ч. Этот показатель учитывает только скорость в пути, т.е., когда грузовик движется по дороге, или поезд движется по рельсам. Когда транспортное средство неподвижно, время не учитывается.

Скорость с задержками (ССЗ), км/ч. ССЗ учитывает общие затраты времени на рейс, включая время остановок по тем или иным причинам.

железнодорожных вагонов в терминалах Саиншанд и Чоир.

Оценки ИМЭК подчеркнули преимущества перевозок по коридору 1. По этому коридору грузы двигались быстрее, чем по другим коридорам – как по показателю СБЗ, так и ССЗ. На уровне субкоридоров, во всех трех субкоридорах коридора 1 была зарегистрирована СБЗ по железной дороге, превышающая 40 км/ч, что является незаурядным показателем, даже в сравнении со средними скоростями при автомобильных перевозках. Вместе с тем, средняя ССЗ по коридору 1 для железной дороги была ниже, чем при автомобильных перевозках. Затраты времени на смену колеи и сортировку вагонов приводят к длительным задержкам в ключевых железнодорожных терминалах, результатом которых является низкая ССЗ. Дальнейшее развитие коридора 1 – ключевого элемента нового евразийского сухопутного моста, являющегося

альтернативой российскому транссибирскому коридору – может открыть новые возможности для стран ЦАРЭС. Кроме того, коридор 1 позволяет обойти проблему многочисленных переходов через границы, присущую коридорам 2 и 3.

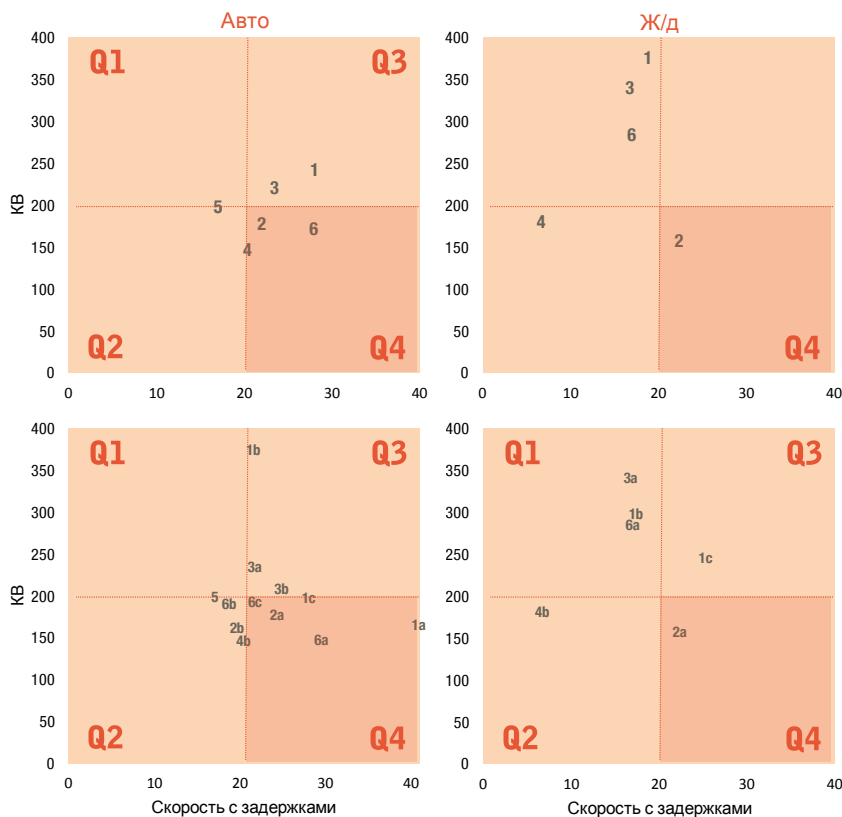
Вариация значений в выборке

Грузоотправителей интересует не только средняя скорость: надежность времени прибытия товаров является не менее важным критерием. Если время доставки груза не может точно прогнозироваться, то необходимо тщательно взвешивать возможный график и способ перевозки товаров (в особенности, скоропортящихся). Если в прошлом коридор демонстрировал в значительной мере непредсказуемую длительность перевозки, то, если имеются другие варианты, перевозчики и/или водители будут искать возможность использования других коридоров и

График надежности скорости

- **Квадрант 1:** низкая скорость, высокий КВ. Весьма затруднительно для перевозок, поскольку транспорт движется медленно, а неопределенность времени доставки высока.
- **Квадрант 2:** низкая скорость, низкий КВ. В этом квадранте грузы движутся медленно, однако время доставки является более постоянным. Ключом является повышение скорости (например, путем строительства новой дороги).
- **Квадрант 3:** высокая скорость, высокий КВ. В этом квадранте груз движется быстро. Однако неопределенность в данном квадранте велика, что означает, что фактическая доставка может произойти раньше или позже ожидаемого времени прибытия. Причины такого результата необходимо исследовать, и снизить вариацию времени перевозки. Например, неупорядоченная практика проверок на границе затрудняет прогнозирование времени на оформление пересечения грузами границы.
- **Квадрант 4:** высокая скорость, низкий КВ. Это идеальная ситуация, поскольку грузы движутся быстро и надежно. Целью ИМЭК является повышение эффективности в квадрантах 1, 2 и 3, с тем, чтобы в дальнейшем они переместились в этот квадрант.

Вариация оценок скорости для данного коридора



маршрутов. Неадекватность графика перевозки обычно приводит к более высоким транспортным расходам и издержкам на товарные запасы, что, в результате, повышает себестоимость реализованных товаров. Если у перевозчика нет надежного решения в отношении отслеживания и контроля за прохождением груза, грузоотправителям необходимо заблаговременно планировать маршрут, особенно в случаях грузов, чувствительных к срокам. Например, Торгово-промышленная палата Таджикистана организовала в 2012 г. торговую ярмарку, демонстрирующую иранские товары, однако грузы из Ирана не смогли прибыть по графику из-за задержек на железной дороге в транзитной стране, что привело к значительным потерям в доходах.

В исследовании ИМЭК, в качестве меры надежности перевозок по коридору, используется коэффициент вариации (КВ). КВ рассчитывается путем деления стандартного отклонения на среднее значение того или иного индикатора. По определению, большие значения КВ нежелательны, поскольку означают более непредсказуемое время прибытия товаров. Для определения надежности срока доставки, производится сравнение коэффициентов вариации оценок ССЗ между коридорами и субкоридорами, с учетом времени в пути и задержек. Поскольку более высокий КВ указывает на непостоянство данных и меньшую предсказуемость, предпочтительными являются меньшие значения КВ. Дальнейшее изучение субкоридоров дает

более детализированную информацию.

При автомобильных перевозках, судя по всему, более быстрыми являются коридоры 1 и 6, однако коридор 6 имеет меньшее значение КВ. В то же время, коридор 5 является менее желательным, поскольку отстает от остальных коридоров по скорости и имеет сравнительно высокий КВ. Субкоридор 1а характеризуется наибольшей скоростью и относительно небольшим КВ; субкоридор 1с также является сравнительно быстрым и надежным. Однако на хороших результатах субкоридоров 1а и 1с отрицательно отразились низкая скорость и непредсказуемость времени перевозки по субкоридору 1b. С другой стороны, оценки скорости в субкоридорах 6а, 6b и 6с были более стабильными, что делает этот маршрут предпочтительным, по сравнению с коридором 1.

При железнодорожных перевозках, лучшим среди остальных был коридор 2, характеризующийся высокой скоростью и низким КВ. Несмотря на то, что оценки скорости в коридорах 1, 2, 3 и 6 относительно близки по величине, коридор 2 превосходит остальные в отношении предсказуемости скорости. Как отмечалось выше, коридор 4 по-прежнему отстает, даже несмотря на низкий КВ. На уровне субкоридоров, лучшим является 2а, тогда как остальные либо уступают ему по скорости (субкоридор 4b), либо слишком нестабильны (субкоридоры 1b, 1с, 3а и 6а).

В. Задержки в пунктах пропуска

Ключевая задача изучения данных ИМЭК заключается в выявлении причин значительных задержек и препятствий при пересечении границ. При сборе данных большие усилия прилагаются к тому, чтобы зарегистрировать время, затраченное в ПП водителями и экспедиторами. ИМЭК регистрирует наиболее распространенные действия, которые приходится выполнять водителям и железнодорожным операторам при пересечении границ, и измеряет величину задержек, вносимых этими действиями в общий итог. Автомобильные и железнодорожные образцы агрегируются отдельно для получения более точных оценок. В таблице, графа "Количество" показывает, как часто данное действие указывается в образцах, а "Среднее" – среднюю продолжительность каждого действия. Эти два показателя – количество и среднее значение – используются для получения полной картины масштабов воздействия задержек в ПП на скорость. Часто встречающиеся задержки не обязательно являются серьезной помехой. Например, водителям часто приходится останавливаться на полицейских постах, однако

данные показывают, что эти задержки не оказывают значительного влияния на увеличение времени перевозки. С другой стороны, ремонт в связи с аварией происходит нечасто, однако эта причина обычно значительно увеличивает время перевозки. Таким образом, действия на остановках, характеризующиеся большим количеством и большим средним временем, должны подвергаться более тщательному мониторингу, поскольку они являются основными причинами задержек.

Автомобильные перевозки

В первую пятерку наиболее частых причин задержек (по количеству) при автомобильных перевозках входят:

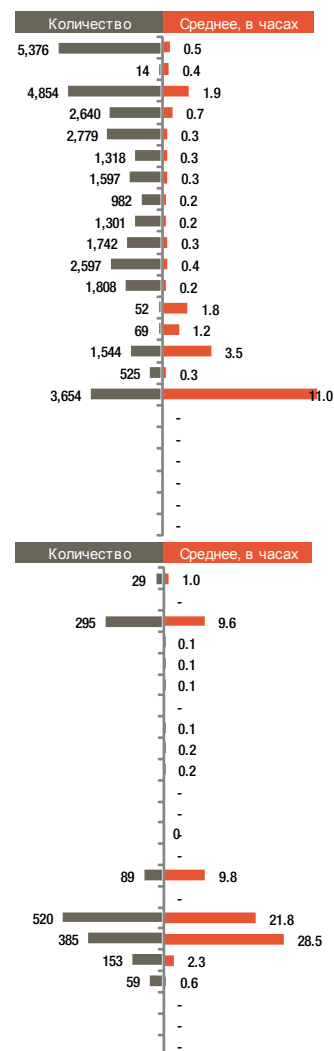
1. пограничный контроль;
2. таможенное оформление;
3. ожидание в очереди;
4. фитосанитарный контроль;
5. санитарный контроль/ карантин.

Продолжительность действий в ПП

| Авто | Количество | | | | | | Среднее, в часах | | | | | | | |
|-----------------------------------|------------|----------|-----|-----|-------|-----|------------------|----------|------|------|-----|-----|------|------|
| | уммарн | Коридоры | | | | | уммарн | Коридоры | | | | | | |
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | | 6 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| A. Пограничный контроль | 5,376 | 1,555 | 734 | 646 | 1,020 | 517 | 904 | 0.5 | 0.3 | 0.8 | 0.8 | 0.3 | 0.5 | 0.7 |
| B. Таможня (Единое окно) | 14 | - | 14 | - | - | - | - | 0.4 | - | 0.4 | - | - | - | - |
| C. Таможенное оформление | 4,854 | 1,159 | 785 | 657 | 1,006 | 515 | 732 | 1.9 | 2.3 | 1.3 | 1.1 | 3.4 | 0.9 | 1.1 |
| D. Санитарный/карантинный конт | 2,640 | 672 | 360 | 390 | 702 | 193 | 323 | 0.7 | 1.3 | 0.3 | 0.4 | 0.4 | 0.7 | 1.0 |
| E. Фитосанитарный контроль | 2,779 | 485 | 336 | 436 | 1,008 | 128 | 386 | 0.3 | 0.2 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.5 |
| F. Ветеринарный контроль | 1,318 | 361 | 178 | 224 | 438 | 20 | 97 | 0.3 | 0.1 | 0.2 | 0.3 | 0.5 | 0.2 | 0.3 |
| G. Виза/иммиграция | 1,597 | 601 | 124 | 191 | 414 | 239 | 28 | 0.3 | 0.2 | 1.2 | 1.1 | 0.1 | 0.2 | 0.3 |
| H. ГАИ/дорожная инспекция | 982 | 266 | 19 | 68 | 330 | 114 | 185 | 0.2 | 0.2 | 0.3 | 0.2 | 0.3 | 0.1 | 0.3 |
| I. Полицейские посты | 1,301 | 331 | 313 | 222 | 107 | 43 | 285 | 0.2 | 0.1 | 0.2 | 0.2 | 0.5 | 0.1 | 0.2 |
| J. Транспортная инспекция | 1,742 | 700 | 193 | 324 | - | 77 | 448 | 0.3 | 0.2 | 0.4 | 0.4 | - | 0.2 | 0.4 |
| K. Контроль веса/габаритов | 2,597 | 811 | 413 | 409 | 576 | 70 | 318 | 0.4 | 0.2 | 0.5 | 0.4 | 0.2 | 0.3 | 0.5 |
| L. Регистрация транспортного сред | 1,808 | 289 | 224 | 104 | 1,014 | 87 | 90 | 0.2 | 0.2 | 0.4 | 0.4 | 0.2 | 0.1 | 0.4 |
| M. Аварийный ремонт | 52 | 21 | 3 | 5 | - | 1 | 22 | 1.8 | 0.8 | 3.1 | 4.8 | - | 4.0 | 1.8 |
| N. Сопровождение/конвой | 69 | 4 | - | 5 | 6 | 33 | 21 | 1.2 | 0.6 | - | 0.4 | 0.5 | 1.8 | 0.6 |
| O. Погрузка/разгрузка | 1,544 | 185 | 57 | 62 | 536 | 375 | 329 | 3.5 | 4.7 | 5.0 | 3.4 | 5.0 | 1.9 | 1.8 |
| P. Дорожный сбор | 525 | 6 | 92 | 19 | 303 | 68 | 37 | 0.3 | 0.8 | 0.6 | 0.4 | 0.1 | 0.2 | 0.2 |
| Q. Ожидание/очередь | 3,654 | 1,132 | 650 | 505 | 553 | 224 | 590 | 11.0 | 15.3 | 11.1 | 6.2 | 1.0 | 21.8 | 11.8 |
| R. Смена колеи | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| S. Сортировка вагонов | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| T. Техническая инспекция | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| U. Коммерческая инспекция | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| V. Защита груза | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| W. Служба безопасности | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

| Ж/д | Количество | | | | | | Среднее, в часах | | | | | | | |
|-----------------------------------|------------|-----|----|----|-----|---|------------------|--------|------|-----|-----|------|---|-----|
| | уммарн | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | уммарн | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| A. Пограничный контроль | 29 | 23 | - | 4 | - | - | 2 | 1.0 | 1.1 | - | 0.9 | - | - | 1.2 |
| B. Таможня (Единое окно) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| C. Таможенное оформление | 295 | 193 | 1 | 12 | 89 | - | - | 9.6 | 4.1 | 2.1 | 1.5 | 22.7 | - | - |
| D. Санитарный/карантинный конт | 1 | 1 | - | - | - | - | - | 0.1 | 0.1 | - | - | - | - | - |
| E. Фитосанитарный контроль | 1 | 1 | - | - | - | - | - | 0.1 | 0.1 | - | - | - | - | - |
| F. Ветеринарный контроль | 1 | 1 | - | - | - | - | - | 0.1 | 0.1 | - | - | - | - | - |
| G. Виза/иммиграция | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| H. ГАИ/дорожная инспекция | 1 | 1 | - | - | - | - | - | 0.1 | 0.1 | - | - | - | - | - |
| I. Полицейские посты | 1 | 1 | - | - | - | - | - | 0.2 | 0.2 | - | - | - | - | - |
| J. Транспортная инспекция | 1 | 1 | - | - | - | - | - | 0.2 | 0.2 | - | - | - | - | - |
| K. Контроль веса/габаритов | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| L. Регистрация транспортного сред | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| M. Аварийный ремонт | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| N. Сопровождение/конвой | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| O. Погрузка/разгрузка | 89 | 2 | 3 | - | 84 | - | - | 9.8 | 5.0 | 5.3 | - | 10.1 | - | - |
| P. Дорожный сбор | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Q. Ожидание/очередь | 520 | 212 | - | 3 | 303 | - | 2 | 21.8 | 21.8 | - | 5.1 | 22.1 | - | 5.9 |
| R. Смена колеи | 385 | 107 | - | - | 278 | - | - | 28.5 | 4.9 | - | - | 37.5 | - | - |
| S. Сортировка вагонов | 153 | 114 | 11 | 15 | - | - | 13 | 2.3 | 2.2 | 2.6 | 2.7 | - | - | 2.4 |
| T. Техническая инспекция | 59 | 56 | 3 | - | - | - | - | 0.6 | 0.6 | 0.4 | - | - | - | - |
| U. Коммерческая инспекция | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| V. Защита груза | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| W. Служба безопасности | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

Обозначения: Более 1 часа



В то же

ИМЭК ГОДОВОЙ ОТЧЕТ

время, пять причин, вызывающих наиболее продолжительные задержки (по среднему значению) при автомобильных перевозках включают:

1. ожидание в очереди;
2. погрузку/ разгрузку;
3. таможенное оформление;
4. срочный/ аварийный ремонт;
5. сопровождение/ конвой.

В 2011 г. состав списка наиболее частых и продолжительных действий был таким же, как и в 2012 г., однако имеются отличия в порядке их расположения по значимости.

Для того чтобы реализовать положительные изменения, разработчики политики должны выявлять те действия, которые наиболее часто являются причиной задержек, связанных с наибольшими затратами времени. Результаты ИМЭК показывают, что "ожидание в очереди" является наиболее серьезной причиной, по сравнению с остальными, которая находится на третьем месте по частоте, и на первом – по средней продолжительности задержек. Водители грузовиков ожидали, в среднем, 11 часов лишь для того, чтобы въехать на территорию ПП. Согласно данным ИМЭК, в четырех из шести коридоров среднее время ожидания в ПП составило более десяти часов. В особенно тяжелой ситуации находятся водители, перевозящие грузы по коридору 5, где ожидание в очередях составляет, в среднем, 22 часа.

Однако более глубокое изучение ясно показывает, что общую картину (не)эффективности ПП искажают экстремальные задержки, происходящие всего лишь в нескольких ПП.

Сопоставление средней продолжительности по видам действий показывает, что 4 из 5 видов задержек, связанных с наибольшими затратами времени, имели близкие значения в 2011 и 2012 годах, при этом исключением является время ожидания в очередях в ПП. В 2012 г. среднее время ожидания удвоилось – с 5,5 часа до 11 часов. В течение года во всех коридорах произошло увеличение времени ожидания, что привело к большему общему среднему значению в 2012 г. Это отчасти объясняет наблюдавшееся увеличение ИСТ1, однако причины увеличения в разных коридорах различны. В последующих разделах, более детальное и глубокое изучение данных показывает, какие ПП внесли вклад в увеличение времени ожидания на границах.

Железнодорожные перевозки

По сравнению с автомобильными перевозками, причины задержек в железнодорожных перевозках ограничиваются более коротким списком действий. Однако средняя продолжительность каждой задержки больше, чем при автомобильных перевозках. Три наиболее распространенными (по частоте) причинами задержек при железнодорожных перевозках являются:

1. ожидание в очереди;
2. смена колеи;

3. таможенное оформление.

В то же время, в первую тройку причин, вызывающих наиболее продолжительные задержки (по среднему значению времени) при железнодорожных перевозках входят:

1. смена колеи;
2. ожидание в очереди;
3. погрузка/ разгрузка.

Эти же наиболее распространенные и приводящие к наибольшему задержкам действия были зарегистрированы в 2011 г., с небольшими различиями в порядке расположения.

В отличие от автомобильных, средние задержки при железнодорожных перевозках в 2012 г., связанные с тремя перечисленными действиями, незначительно снизились, по сравнению с 2011 г. Из числа этих действий, на процедуру смены колеи, которая составила, в среднем, 29 часов, приходится основная часть задержек в железнодорожных ПП. Продолжительная процедура смены колеи, наряду с ожиданием в очереди на прохождение пограничных формальностей, являются главными причинами задержек, происходящих в ПП коридоров 1 и 4.

С. Издержки

В этом разделе рассматриваются расходы, связанные с действиями во время остановок. Водителям было поручено все действия, которые связаны с платежами – официальными, и неофициальными, а также расходы, понесенные в пути на каждом участке коридора.

Автомобильные перевозки

В первую пятерку наиболее распространенных (по частоте) действий, за которые взимается оплата, входят:

1. пограничный контроль;
2. таможенное оформление;
3. санитарный/ фитосанитарный контроль;
4. регистрация транспортных средств;
5. транспортная инспекция.

При этом наибольшие размеры оплаты (сумма в \$) связаны со следующими тремя видами действий:

1. таможенное оформление;
2. сопровождение/ конвой;
3. срочный/ аварийный ремонт.

Оплата, вносимая за эти виды действий, составляет, в среднем, более \$100 за каждое из них. Следует, однако, отметить, что услуги по сопровождению/ конвоированию и аварийному ремонту редко регистрируются водителями в ходе перевозок товаров в регионе ЦАРЭС. Платежи за услуги по сопровождению/ конвоированию встречаются, главным

образом, при перевозках по коридорам 5 и 6, тогда как в коридорах 3 и 6 были зарегистрированы несколько случаев аварийного ремонта. Таким образом, с учетом частоты и размеров оплаты, сбор за таможенное оформление является главным фактором, влияющим на издержки при перевозках.

Железнодорожные перевозки

В первую тройку наиболее распространенных (по частоте) действий, за которые взимается оплата, входят:

1. смена колеи;
2. погрузка/ разгрузка;
3. таможенное оформление.

При этом наибольшие размеры оплаты (сумма в \$) связаны со следующими видами действий:

1. таможенное оформление;
2. смена колеи;
3. погрузка/ разгрузка.

Издержки на действия в ПП

| | Количество | | | | | | Среднее, US\$ | | | | | | | |
|-----------------------------------|------------|----------|-----|-----|-----|-----|---------------|-----|----------|-----|-----|-----|-----|----|
| | Авто | уммарный | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | уммарный | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| A. Пограничный контроль | 3,016 | 1,071 | 423 | 507 | - | 436 | 579 | 22 | 20 | 19 | 18 | - | 22 | 30 |
| B. Таможня (Единое окно) | 8 | - | 8 | - | - | - | - | 30 | - | 30 | - | - | - | - |
| C. Таможенное оформление | 3,310 | 1,000 | 416 | 516 | 440 | 500 | 438 | 136 | 110 | 44 | 56 | 491 | 111 | 51 |
| D. Санитарный/карантинный контр | 2,055 | 615 | 260 | 352 | 441 | 193 | 194 | 20 | 37 | 9 | 15 | 18 | 7 | 11 |
| E. Фитосанитарный контроль | 1,755 | 406 | 171 | 354 | 472 | 124 | 228 | 9 | 7 | 10 | 11 | 6 | 5 | 14 |
| F. Ветеринарный контроль | 902 | 308 | 94 | 201 | 210 | 20 | 69 | 9 | 6 | 9 | 13 | 8 | 4 | 8 |
| G. Виза/иммиграция | 863 | 327 | 130 | 187 | - | 192 | 27 | 55 | 13 | 84 | 150 | - | 21 | 15 |
| H. ГАИ/дорожная инспекция | 539 | 248 | 17 | 64 | 15 | 59 | 136 | 8 | 7 | 16 | 8 | 3 | 3 | 9 |
| I. Полицейские посты | 881 | 304 | 143 | 138 | 107 | 43 | 146 | 8 | 6 | 5 | 6 | 26 | 4 | 5 |
| J. Транспортная инспекция | 1,672 | 657 | 188 | 311 | - | 77 | 439 | 24 | 18 | 46 | 23 | - | 18 | 25 |
| K. Контроль веса/габаритов | 1,753 | 767 | 257 | 301 | 210 | 68 | 150 | 13 | 12 | 13 | 18 | 7 | 8 | 13 |
| L. Регистрация транспортного сред | 624 | 264 | 118 | 85 | 6 | 87 | 64 | 10 | 10 | 7 | 11 | 5 | 11 | 14 |
| M. Аварийный ремонт | 5 | - | - | 3 | - | - | 2 | 133 | - | - | 217 | - | - | 8 |
| N. Сопровождение/конвой | 67 | 8 | - | 5 | - | 33 | 21 | 134 | 411 | - | 219 | - | 109 | 47 |
| O. Погрузка/разгрузка | 1,035 | 141 | 1 | 12 | 220 | 365 | 296 | 94 | 207 | 425 | 5 | 45 | 83 | 91 |
| P. Дорожный сбор | 1,034 | 3 | 123 | 34 | 744 | 68 | 62 | 49 | 92 | 198 | 296 | 4 | 127 | 69 |
| Q. Ожидание/очередь | 239 | 145 | 1 | 1 | - | 92 | - | 60 | 80 | 10 | 211 | - | 27 | - |
| R. Смена колеи | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| S. Сортировка вагонов | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| T. Техническая инспекция | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| U. Коммерческая инспекция | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| V. Защита груза | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| W. Служба безопасности | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

| | Ж/д | | | | | | Среднее, US\$ | | | | | | | |
|-----------------------------------|----------|-----|---|---|-----|---|---------------|----------|-----|---|---|-----|---|---|
| | уммарный | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | уммарный | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| A. Пограничный контроль | 1 | 1 | - | - | - | - | - | 2 | 2 | - | - | - | - | - |
| B. Таможня (Единое окно) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| C. Таможенное оформление | 209 | 209 | - | - | - | - | - | 211 | 211 | - | - | - | - | - |
| D. Санитарный/карантинный контр | 1 | 1 | - | - | - | - | - | 2 | 2 | - | - | - | - | - |
| E. Фитосанитарный контроль | 1 | 1 | - | - | - | - | - | 2 | 2 | - | - | - | - | - |
| F. Ветеринарный контроль | 1 | 1 | - | - | - | - | - | 2 | 2 | - | - | - | - | - |
| G. Виза/иммиграция | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| H. ГАИ/дорожная инспекция | 1 | 1 | - | - | - | - | - | 2 | 2 | - | - | - | - | - |
| I. Полицейские посты | 1 | 1 | - | - | - | - | - | 4 | 4 | - | - | - | - | - |
| J. Транспортная инспекция | 1 | 1 | - | - | - | - | - | 2 | 2 | - | - | - | - | - |
| K. Контроль веса/габаритов | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| L. Регистрация транспортного сред | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| M. Аварийный ремонт | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| N. Сопровождение/конвой | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| O. Погрузка/разгрузка | 293 | - | - | - | 293 | - | - | 160 | - | - | - | 160 | - | - |
| P. Дорожный сбор | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Q. Ожидание/очередь | 72 | 72 | - | - | - | - | - | 42 | 42 | - | - | - | - | - |
| R. Смена колеи | 361 | 81 | - | - | 280 | - | - | 190 | 619 | - | - | 66 | - | - |
| S. Сортировка вагонов | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| T. Техническая инспекция | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| U. Коммерческая инспекция | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| V. Защита груза | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| W. Служба безопасности | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

Обозначения: Более \$100

В настоящее время ИМЭК собирает данные о железнодорожных перевозках лишь от ассоциаций-партнеров в Казахстане и Монголии. Таким образом, издержки регистрировались лишь в двух коридорах –1 и 4. В 2013 г. будут предприняты усилия по получению более широкой выборки железнодорожных данных для ИМЭК путем подбора и привлечения партнерских ассоциаций, имеющих регулярный доступ к детализированным данным о перевозках по железным дорогам.

D. Неофициальные платежи

Несмотря на то, что вопрос неофициальных платежей регулярно поднимается в связи с трансграничной торговлей, присущий этой теме скрытый и требующий особого обращения характер затрудняет определение ее полных масштабов. В рамках ИМЭК, от водителей требуется регистрировать характер платежей, независимо от того, являются ли они официальными или неофициальными, и сумму, израсходованную в связи с каждым действием. Этот простой индикатор помогает распознавать и измерять неофициальные платежи в коридорах ЦАРЭС. Для



целей ИМЭК, неофициальным считается любой платеж сверх установленной официальной стоимости того или иного действия.

Частота и размеры неофициальных платежей в образцах ИМЭК представлены в сводной таблице. Информация о неофициальных платежах регистрировалась на каждой остановке на протяжении рейса, и затем подытоживалась для получения оценки общих затрат на перевозку по коридору. На основании собранных данных, первые пять мест среди наиболее распространенных действий, в связи с которыми водители сталкиваются с неофициальными платежами, занимают таможенное оформление, полицейские посты, пограничный контроль, контроль веса/габаритов и регистрация транспортных средств. В то же время, если эти действия расположить по порядку размеров неофициальной оплаты, то получается другой список, в котором в первую пятерку входят сопровождение/конвой, таможенное оформление, погрузка/разгрузка, пограничный контроль и дорожные сборы.

Из шести коридоров, наибольшее количество неофициальных платежей регистрируется в связи с перевозками по коридору 1, в котором также собирается наибольшее количество образцов. Что касается других коридоров, то при перевозках по коридору 3 зарегистрирован значительный объем неофициальных платежей во время проверок ГАИ/ дорожной полиции; при перевозках по коридору 4 – на полицейских КПП; при перевозках по коридору 5 – в связи с дорожным сбором и таможенным оформлением; и при перевозках по коридору 6 – во время начисления дорожного сбора и на полицейских постах.

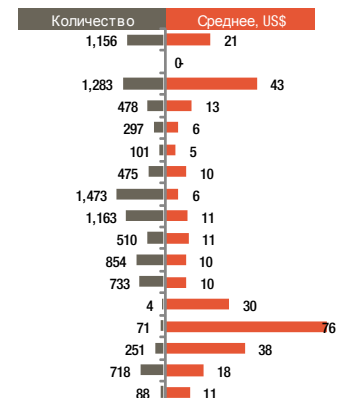
Для более внимательного изучения проблемы в рамках ИМЭК, была проведена оценка вероятности ситуаций с неофициальными платежами. Вероятность рассчитывалась путем деления общего количества неофициальных платежей на общее количество остановок. Если взять "таможенное оформление" в качестве примера, то, исходя из образцов ИМЭК за 2012 г., это действие производилось во время 4 072 остановок; в 3 310 случаях таможенное оформление производилось в ПП, и в 762 случаях – на остановках вне ПП (т.е., таможенное оформление могло проводиться на контейнерных площадках или в сухих портах внутри территории). В ПП были зарегистрированы 1 189 неофициальных платежей, и 94 неофициальных платежа – на остановках вне ПП. Таким образом, вероятность того, что в процессе таможенного оформления с водителями потребуют неофициальную плату, составляет 32%.

Как показано в таблице, наиболее высока вероятность неофициальных платежей в связи с регистрацией транспортных средств и услугами сопровождения/ конвоя. Размеры неофициальных платежей приведены в правой части таблицы. Неофициальные платежи в связи с таможенным оформлением составляют, в среднем, \$44 на остановках в ПП, и \$32 вне ПП. С целью сопоставления, была проведена оценка данных по действиям, осуществляемым, как в ПП, так и вне ПП, которая показала, что для всех видов действий, суммы неофициальных платежей во всех случаях были больше (а их частота выше) в ПП, чем на остановках вне ПП.

Неофициальные платежи (все остановки: в ПП и вне ПП)

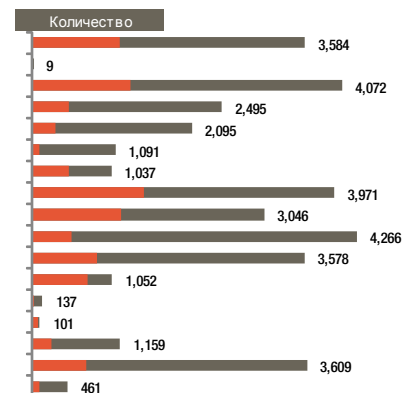
| Авто | Количество | | | | | | Среднее, US\$ | | | | | | | |
|----------------------------------|------------|----------|-----|-----|-----|-----|---------------|----------|-----|----|-----|----|----|----|
| | Уммарны | Коридоры | | | | | Уммарны | Коридоры | | | | | | |
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | | 6 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| A. Пограничный контроль | 1,156 | 449 | 116 | 69 | - | 360 | 162 | 21 | 22 | 6 | 20 | - | 23 | 29 |
| B. Таможня (Единое окно) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| C. Таможенное оформление | 1,283 | 448 | 7 | 74 | 218 | 373 | 163 | 43 | 22 | 20 | 51 | 31 | 80 | 31 |
| D. Санитарный/карантинный конт | 478 | 155 | 106 | 48 | 117 | 49 | 3 | 13 | 9 | 3 | 4 | 31 | 7 | 14 |
| E. Фитосанитарный контроль | 297 | 135 | 11 | 64 | 2 | 85 | - | 6 | 8 | 7 | 6 | 0 | 5 | - |
| F. Ветеринарный контроль | 101 | 36 | - | 41 | - | 24 | - | 5 | 9 | - | 2 | - | 2 | - |
| G. Виза/иммиграция | 475 | 293 | 87 | 15 | - | 59 | 21 | 10 | 11 | 5 | 9 | - | 15 | 5 |
| H. ГАИ/дорожная инспекция | 1,473 | 685 | 6 | 479 | - | 268 | 35 | 6 | 10 | 7 | 3 | - | 3 | 3 |
| I. Полицейские посты | 1,163 | 155 | 11 | 57 | 365 | 325 | 250 | 11 | 9 | 3 | 5 | 20 | 5 | 6 |
| J. Транспортная инспекция | 510 | 380 | 16 | 72 | - | 33 | 9 | 11 | 11 | 10 | 11 | - | 6 | 11 |
| K. Контроль веса/габаритов | 854 | 628 | 135 | 53 | - | 31 | 7 | 10 | 11 | 5 | 8 | - | 2 | 11 |
| L. Регистрация транспортного сре | 733 | 633 | 31 | 18 | - | 48 | 3 | 10 | 11 | 4 | 5 | - | 4 | 6 |
| M. Аварийный ремонт | 4 | 1 | - | 1 | - | 2 | - | 30 | 100 | - | 0 | - | 11 | - |
| N. Сопровождение/конвой | 71 | 5 | - | 2 | - | 44 | 20 | 76 | 9 | - | 98 | - | 98 | 42 |
| O. Погрузка/разгрузка | 251 | 11 | - | 4 | 197 | 22 | 17 | 38 | 9 | - | 9 | 45 | 19 | 4 |
| P. Дорожный сбор | 718 | - | 159 | 21 | 4 | 261 | 273 | 18 | - | 5 | 36 | 9 | 21 | 22 |
| Q. Ожидание/очередь | 88 | 11 | - | 2 | - | 62 | 13 | 11 | 21 | - | 108 | - | 5 | 19 |

Обозначения: Более \$100



Вероятность неофициальных платежей

| Авто | Количество | | | | | Среднее, US\$ | | | | |
|----------------------------------|------------|-------|-------|------------|-------|---------------|-------|------|-----|----|
| | Total | Total | | Unofficial | | Average | Total | | | |
| | | BCP | nBCP | BCP | nBCP | | BCP | nBCP | BCP | |
| A. Пограничный контроль | 3,584 | 3,016 | 568 | 1,076 | 80 | 32% | 22 | 22 | 22 | 14 |
| B. Таможня (Единое окно) | 9 | 8 | 1 | - | - | 0% | 28 | 30 | 9 | - |
| C. Таможенное оформление | 4,072 | 3,310 | 762 | 1,189 | 94 | 32% | 129 | 136 | 95 | 44 |
| D. Санитарный/карантинный конт | 2,495 | 2,055 | 440 | 424 | 54 | 19% | 25 | 20 | 49 | 14 |
| E. Фитосанитарный контроль | 2,095 | 1,755 | 340 | 253 | 44 | 14% | 9 | 9 | 14 | 7 |
| F. Ветеринарный контроль | 1,091 | 902 | 189 | 66 | 35 | 9% | 8 | 9 | 6 | 2 |
| G. Виза/иммиграция | 1,037 | 863 | 174 | 445 | 30 | 46% | 52 | 55 | 39 | 10 |
| H. ГАИ/дорожная инспекция | 3,971 | 539 | 3,432 | 89 | 1,384 | 37% | 7 | 8 | 7 | 6 |
| I. Полицейские посты | 3,046 | 881 | 2,165 | 216 | 947 | 38% | 8 | 8 | 8 | 9 |
| J. Транспортная инспекция | 4,266 | 1,672 | 2,594 | 245 | 265 | 12% | 22 | 24 | 21 | 10 |
| K. Контроль веса/габаритов | 3,578 | 1,753 | 1,825 | 484 | 370 | 24% | 14 | 13 | 16 | 8 |
| L. Регистрация транспортного сре | 1,052 | 624 | 428 | 341 | 392 | 70% | 12 | 10 | 14 | 7 |
| M. Аварийный ремонт | 137 | 5 | 132 | - | 4 | 3% | 114 | 133 | 113 | - |
| N. Сопровождение/конвой | 101 | 67 | 34 | 57 | 14 | 70% | 124 | 134 | 106 | 82 |
| O. Погрузка/разгрузка | 1,159 | 1,035 | 124 | 245 | 6 | 22% | 105 | 94 | 203 | 38 |
| P. Дорожный сбор | 3,609 | 1,034 | 2,575 | 152 | 566 | 20% | 27 | 49 | 19 | 48 |
| Q. Ожидание/очередь | 461 | 239 | 222 | 30 | 58 | 19% | 36 | 60 | 10 | 16 |





C1 Коридор 1: Железнодорожная станция Алашанькоу, Китай

Смена колеи увеличивает задержки

Ширина колеи российских железных дорог, а также железных дорог в странах, входивших в бывшую Российскую Империю (включая железные дороги Казахстана, Узбекистана, Кыргызстана, Таджикистана, Азербайджана и Монголии) составляет 1 520 мм¹⁰. Она на 85 мм шире, чем 1 435-миллиметровая¹¹ колея, применяемая железными дорогами Китая, Турции, большинства Центрально- и Восточно-Европейских стран и всех, за исключением двух, Западно-Европейских стран¹².

Разница в ширине колеи не дает возможности перехода поездов с путей одной системы на пути другой. В стыковочных узлах между двумя системами (обычно на границе или вблизи нее), грузы необходимо перегружать из одного железнодорожного вагона в другой¹³. Такая перевалка может занимать длительное время, особенно в случаях навалочных или неконтейнеризованных грузов. Содержимое вагона сначала выгружается, затем перемещается к другому вагону, и вновь загружается.

Помимо задержек, создаваемых сменой колеи, перевалка грузов создает другие проблемы, в том числе, следующие:

- Вагон, в который перемещается груз, может быть меньше первоначального вагона, что может привести к необходимости его размещения в двух вагонах, с соответствующим значительным увеличением транспортных расходов.
- В процессе перегрузки груз подвержен хищениям, потерям и ущербу, загрязнению и нарушению целостности.
- Принимающая железнодорожная система может испытывать нехватку вагонов. В дополнение к ожидаемому простоя вагонов в процессе перевалки груза, нехватка вагонов может привести к простоя вагонов, доставивших груз, в ожидании появления порожних вагонов. Это также ведет к длительному ожиданию на границе.
- недостаточные мощности оборудования для перемещения грузов также могут приводить к непредвиденным задержкам. Внезапная поломка порталного крана или контейнерного погрузчика, а также недостаточное количество вилочных погрузчиков для перемещения поддонов являются распространенными проблемами.
- Погода в пункте смены колеи (сильный ветер, снегопад) также может замедлить перемещение груза.

Расширяющееся использование грузовых контейнеров ускоряет перемещение грузов, снижает возможность хищения и ущерба, и устраняет проблему несовпадения вместимости вагонов. Тем не менее, хроническая нехватка грузовых контейнеров и контейнерных платформ по-прежнему создает значительные задержки в Алашанькоу и Достыке.

Проводятся испытания различных инициатив, направленных на ускорение движения поездов. На железнодорожном маршруте Чончин-Дуйсбург используются специальные маршрутные поезда, обеспечивающие подачу установленного количества вагонов при движении поездов между Китаем (колея 1 435 мм), Казахстаном, Россией и Беларусью (колея 1 52 мм), Польшей (колея 1 435 мм) и Германией (колея 1 435 мм). Маршрут Чончин-Дуйсбург также упрощает формальности при пересечении границы за счет упрощения транспортных документов и исключения таможенных досмотров в пункте назначения и промежуточных ПП на границах. Казахские и китайские железные дороги также применяют специальные процедуры для облегчения перемещения груза – например, трубы для нефтепровода, изготовленные в Китае, загружаются в казахские вагоны на пути с широкой колеи в Алашанькоу (исключение из правил Организации сотрудничества железных дорог), обеспечивая возможность доставить их в пункт назначения без перевалки в Достыке.

Применение творческих практических подходов позволяет облегчить проблему разницы в ширине колеи.

10 Железнодорожную колею шириной 1520 мм часто называют "русской колеи". Это вторая по ширине колея из используемых в мире, которая применяется на всем пространстве бывшей Российской Империи, в том числе, в странах Балтии, Финляндии и Монголии.

11 Колею шириной 1435 мм называют "стандартной". Она получила наибольшее распространение в мире, не только в Азии и Европе, но и в Канаде, США и некоторых странах Латинской Америки.

12 Испанские и португальские железные дороги используют иберийскую колею шириной 1668 мм.

13 В отличие от пассажирских поездов, вагоны которых переставляются на другие колесные тележки (устройства под вагонами, к которым с помощью подшипников присоединяются оси и колеса) в стыковочных узлах, товарные вагоны редко переставляются на другие тележки.

C1 Коридор 1: Европа – Восточная Азия

Коридор 1 является неотъемлемым компонентом новой евразийской автомобильной и железнодорожной магистрали. Большинство участков коридора пролегают по территории Казахстана, усиливая его значение для трансграничной торговли Казахстана, а также в связи с заявленным намерением позиционировать его, как предпочтительный маршрут для сухопутных транзитных перевозок. Образцы ИМЭК отражают торговые отношения Казахстана с КНР и Россией, а также частые перевозки товаров из Кыргызской Республики и Узбекистана по данному коридору. В коридоре 1 находятся два ПП с наибольшим объемом грузопотоков в Центральной Азии – Достык (КАЗ)-Алашаньюку (КНР) для железнодорожных, и Коргас (КАЗ)-Хоргос (КНР) для автомобильных перевозок. Коридор проходит через три страны – КНР, Казахстан и Кыргызскую Республику, и включает в себя три субкоридора.

Субкоридор 1а обеспечивает железнодорожные перевозки, главными воротами для которых являются пункты Алашаньюку (КНР)-Достык (КАЗ); далее поезда следуют в Астану или Алматы, откуда товары могут направляться дальше на север и пересечь границу через ПП Кайрак (КАЗ)-Троицк (РОС), либо повернуть на запад к Актобе, где находится еще один крупный железнодорожный терминал.

Субкоридор 1b также является важным участком коридора, который связывает Китай с европейскими рынками по автодороге, протяженностью более 2 200 км, через Казахстан. Китайские товары проходят через Хоргос (КНР)-Коргас (КАЗ) до Алматы. Грузы могут также продолжать движение на запад, проходя через Шымкент и Кызылорду в Актобе или Актау в Западном Казахстане.

Типичный маршрут по субкоридору 1с начинается в Хоргосе, и проходит через Коргас–Сарьозек–Алматы–Чиганак–Балхаш–Караганду–Астану–Есиль–Костанай–Кайрак–Троицк. Протяженность маршрута составляет 2 485 км.

Средние затраты времени и издержки на прохождение через ПП по коридору 1 являются самыми высокими из всех коридоров ЦАРЭС. Кроме того, в 2012 г. значительно возросли средние издержки на перевозку по участку коридора (на 44% по сравнению с 2011 г.); этот коридор находится на втором месте по общим издержкам на перевозку среди шести коридоров (первое место занимает коридор 5). Несмотря на то, что средние значения ССЗ и СБЗ снизились, скорость движения по коридору 1 остается на среднем уровне, по сравнению с остальными коридорами.

Почти 40% грузов, перевозимых по коридору 1, являются скоропортящимися, при этом значительную долю грузов (32%) составляют сельскохозяйственные продукты.

Коридор ЦАРЭС 1



Автомобильные перевозки

Скорость движения автомобильного транспорта была относительно высокой, несмотря на задержки в ПП. Грузы, перевозимые по коридору 1, имели следующие характеристики: (i) в Казахстан ввозились разнообразные потребительские и промышленные товары из КНР и России, в то время как экспортировались металлы, металлолом и сельскохозяйственные продукты; (ii) практически все грузы перевозились неконтанерным транспортом, с весом партии от 10 до 20 тонн; (iii) широко использовалась система МДП, особенно при перевозках между Кыргызской Республикой, Казахстаном и Россией.

С точки зрения грузопотоков, наиболее интенсивно использовались следующие участки: (i) Урумчи-Хоргос-Алматы, (ii) Урумчи-Каши-Торугарт-Бишкек, (iii) Алматы-Караганда-Астана-Костанай-Кайрак-Троицк, (iv) Бишкек-Алматы и (v) Бишкек-Шу-Чиганак-Караганда-Астана-Костанай-Кайрак-Троицк. Маршруты (i), (ii) и (iv) обеспечивали торговлю на близких расстояниях и региональную торговлю между КНР, Казахстаном и Кыргызской Республикой. Эти маршруты являются сегментами воображаемого треугольника, соединяющего Урумчи, Алматы и Бишкек. В то же время, маршруты (iii) и (v) имеют более широкое международное значение. Они проходят по субкоридору 1с и обеспечивают экспорт в Европу и Россию. Субкоридор 1с также использовался

ИМЭК ГОДОВОЙ ОТЧЕТ

интенсивно: на него приходится 47% образцов, собранных в коридоре 1 (по сравнению с 31%, собранными в субкоридоре 1а, и 22% - в субкоридоре 1б).

Являясь интенсивно используемым участком с потенциальной ролью международной автомагистрали, субкоридор 1с заслуживает более детальной оценки. Скорость движения грузовых автомобилей по субкоридору 1с составляла 56 км/ч, однако общая скорость с учетом задержек в ПП снижалась, приблизительно, до 20-30 км/ч. Общие издержки на перевозку составляли от \$1 500 до \$2 000, из которых, в среднем, 21%, были связаны с действиями в пути. По этому субкоридору экспортные товары из КНР, такие, как бытовая техника, текстиль, обувь, машины и оборудование, и металлические трубы, перевозились на российские и европейские рынки.

ПП и узкие места

В таблице перечислены ПП, в которых наблюдались более значительные задержки или издержки на пересечение границ, по сравнению с другими ПП в коридоре 1. Задержки продолжительностью более 1 часа и расходы свыше \$100 выделены цветом для облегчения определения ПП и видов действий.

| Corridor | BCPs | Long delay | High cost |
|----------|-------------------------------|------------|-----------|
| 1 1a | Alashankou (PRC)–Dostyk (KAZ) | Yes | Yes |
| 2 1b | Khorgos (PRC)–Khorgos (KAZ) | Yes | Yes |
| 3 1c | Torugart (PRC)–Torugart (KGZ) | Yes | No |

Пара ПП Алашанькоу (КНР)-Достык (КАЗ) обслуживает, в основном, железнодорожные грузы, хотя небольшая доля грузов перевозится автомобильным транспортом. Среднее время, затраченное в ПП Алашанькоу, составило 353 часа (почти 15 суток). Такие двухнедельные простои объясняются экстремально длительным ожиданием в очереди, к которому добавляются задержки, связанные с таможенным оформлением, санитарным контролем/карантином и погрузкой/разгрузкой. При этом среднее время на пересечение границы в ПП Достык составило 54 часа, в связи с продолжительным ожиданием. Экстремальное время ожидания было зарегистрировано в ПП Алашанькоу в образцах транспортных средств, выезжающих в Казахстан. Эти чрезвычайно продолжительные задержки, зарегистрированные в первом квартале 2012 г., привели к увеличению среднегодового показателя длительности задержек. Данные и интервью с водителями позволяют предположить, что более строгие проверки и увеличение платежей, взимаемых с грузов, ввозимых на территорию Таможенного союза из стран, не являющихся членами Таможенного союза, являются одним из неблагоприятных воздействий Таможенного союза на страны, не входящие в него.

Через ПП Хоргос (КНР)-Коргас (КАЗ) ежегодно проходят очень большие грузопотоки. Среднее время на пересечение границы на стороне КНР составило 65 часов, по сравнению с 17 часами на стороне Казахстана. Задержки связаны с длительным ожиданием в очередях and таможенное оформление.

ПП Торугарт (КНР)-Торугарт (КГЗ) обслуживает маршрут Топа-Бишкек, протяженностью 700 км. Среднее значение СБЗ для него составило 43 км/ч, однако с учетом времени на пересечение границы, скорость уменьшается до 4 км/ч. Причиной этого является 18-часовая задержка при пересечении границы в Торугарте (КНР), которая значительно увеличивает продолжительность перевозок. Кроме того, в некоторых образцах, время ожидания в Топа (город в КНР, где были собраны большинство образцов ИМЭК для данного участка) составляло от 96 до 120 часов, при этом не наблюдались какие-либо повторяющиеся сценарии задержек. Вместе с тем, на основании данных можно предполагать, что некоторые транспортные средства задерживались намного дольше обычного, чтобы консолидировать дополнительные запоздавшие грузы.

Железнодорожные перевозки

Товарные поезда двигались со средней скоростью 45 км/ч (19 км/ч с учетом задержек при переходе границы). Этот коридор имеет самый высокий показатель СБЗ. Во всех трех субкоридорах СБЗ составила более 40 км/ч, при этом самая высокая скорость была зарегистрирована в субкоридоре 1с – 48 км/ч. Высокая скорость и небольшой коэффициент вариации делают субкоридор 1с предпочтительным железнодорожным маршрутом. По коридору 1 поезда двигались относительно быстрее, чем по другим коридорам.

Через ПП Алашанькоу (КНР)-Достык (КАЗ) проходит самый большой поток железнодорожных грузов в регионе: в 2012 г. он составил 16 миллионов тонн. Состав грузов был аналогичен 2011 г. – минералы, текстиль, промышленные материалы, драгоценные металлы и промышленные товары. Товары перевозятся в стандартных железнодорожных вагонах грузоподъемностью 70 тонн. Лишь в небольшом количестве образцов была отмечена контейнеризация грузов: 20-футовые контейнеры использовались для перевозки товаров в КНР. КНР экспортировала промышленные товары в Казахстан и импортировала минералы (железную руду, марганец и хромовую руду) из Казахстана. Между Казахстаном, Кыргызской Республикой и Россией товары перемещались в неконтейнерных поездах. Коридор 1 позволяет Казахстану обслуживать транзитные перевозки грузов Кыргызской Республики и Узбекистана, следующих из/в КНР. Грузы из Узбекистана, направляющиеся в КНР, проходят по маршруту, сочетающему коридоры 1 и 3, через Келес-Сарыагаш-Тараз-Шу-Алматы-Сарыозек-Актогай-Бесколь-Достык. По этому маршруту протяженностью 1 820 км в КНР экспортируется пряжа, и импортируются промышленные товары из КНР. Грузы из Кыргызской Республики, направляющиеся в КНР, проходят по участку Луговая-Шу-Алматы-Сарыозек-Актогай-Достык, протяженностью около 1 293 км; по этому маршруту в КНР экспортируется пряжа, и импортируются промышленные товары из КНР в Бишкек.

ПП и узкие места

В ПП Алашанькоу (КНР)-Достык (КАЗ) зарегистрировано самое

длительное среднее время на пересечение границы. В среднем, время на прохождение через Алашанькоу составляет 30 часов, и в Достыке – 24 часа. Основной причиной задержек является длительное ожидание. Ниже рассмотрены некоторые аспекты эксплуатационной практики в Алашанькоу–Достыке, и их вклад в длительные простои.

- Следует отметить, что смена колеи в терминалах на разных сторонах границы производится по-разному. При вывозе товаров из КНР в Казахстан, поезда останавливаются в Алашанькоу. Товары разгружаются, и, затем, загружаются в казахский поезд, следующий в Достык. При вывозе товаров из Казахстана в КНР, поезда останавливаются в Достыке, и производится смена колесных тележек с ширококолейных (1 520 мм) на узкоколейные (1 435 мм). Эти процедуры зависят от наличия железнодорожных вагонов и влияют на оборачиваемость подвижного состава. Нехватка железнодорожных вагонов увеличивает время простоев. Кроме этого, ручная погрузка и разгрузка также увеличивает время оборачиваемости составов, тогда как использование виловых погрузчиков и кранов существенно уменьшает время простоев.
- В СУАР КНР хроническая нехватка железнодорожных вагонов усугубляется в периоды пиковой нагрузки. Китайский экспорт, отправляемый на запад через СУАР, обычно представлен товарами с высокой стоимостью и небольшим весом/объемом, такими, как промышленные товары. Однако, грузы, поступающие в СУАР для распределения по другим регионам КНР, обычно представлены товарами с низкой удельной стоимостью и большим объемом, такими, как сырьевые товары и металлический лом. Таким образом, прибытие в Урумчи или Алашанькоу недостаточного количества вагонов, пригодных для перевозки навалочных грузов, создает ситуацию, когда потребность в подвижном составе, предназначенном для навалочных грузов, для внутренних перевозок в КНР, намного превышает количество подвижного состава, имеющегося в наличии в СУАР. Конечно, китайские железнодорожные компании могли бы направить порожние вагоны в СУАР, однако это очень дорого. В связи с ограниченным количеством железнодорожных вагонов, нередки случаи, когда китайский экспорт ожидает в Урумчи в течение более десяти дней. Аналогично, импортные грузы могут ожидать в Алашанькоу в течение такого же срока прибытия вагонов. Положительной стороной является то, что инфраструктура и система погрузки/разгрузки материалов в Алашанькоу поддерживаются в хорошем состоянии, помогая минимизировать задержки.
- Ограниченная грузоподъемность вагонов, в сочетании с проблемами оборудования для погрузки/разгрузки, приводят к продолжительному ожиданию в ПП Достык. Казахстан в значительных объемах импортирует крупногабаритные машины и оборудование, такое, как буровые установки для добычи нефти и газа, для перевозки которых требуются железнодорожные платформы. К сожалению, на казахстанской стороне границы

наблюдается нехватка железнодорожных платформ, что приводит к продолжительному ожиданию из-за невозможности перевалки товаров. Помимо этого, системы для перемещения и погрузки материалов не могут полностью обеспечить перевалку грузов, поскольку максимальная грузоподъемность двух стационарных подъемных кранов в Достыке для работы с навалочными грузами составляет лишь 40 тонн. В связи с этим, перевалка многих навалочных грузов вызывает затруднения. Кроме того, часто возникают неисправности подъемных кранов. Другие имеющиеся краны предназначены для работы только с контейнеризованными грузами, и не приспособлены для перевалки навалочных грузов.

- Еще одной проблемой являются различия между стандартами, применяемыми в Казахстане и странах назначения. Согласно одному из образцов, экспедиторская фирма должна была отправить строительные материалы (трубы и стеллажи для них) в Туркменистан. Обе стороны согласовали документацию – для товаров, упакованных в картонную тару – при этом достаточным было указание общего веса товара с картонной упаковкой. Однако в Достыке казахская таможня потребовала указания веса нетто каждого изделия в коробке. Этот случай демонстрирует важность гармонизации процедур и документации для облегчения трансграничной торговли.
- Несмотря на то, что среднее время на пересечение границы в Алашанькоу больше, чем в Достыке, это не означает лишь то, что Алашанькоу является менее эффективным из двух взаимосвязанных ПП. На самом деле, неэффективность одного ПП может приводить к увеличению очередей в ПП на другой стороне границы. Расстояние от Урумчи до Алашанькоу составляет 477 км. При скорости 45 км/ч, поезд должен проходить это расстояние за 11 часов. Однако образцы ИМЭК показывают, что фактическое время до прибытия поезда составляет от 48 до 144 часов. В связи с длительным временем от прибытия до отправления поездов в Достыке, снижается пропускная способность ПП Алашанькоу. Поскольку контролирующие органы не допускают скопления длинных очередей поездов на территории ПП, прибывающие поезда останавливаются в одном из тридцати терминалов на протяжении 477-километрового участка между Урумчи и Алашанькоу. Время ожидания в них регистрируется, как в ПП Алашанькоу, однако, фактически, поезда могут ожидать на одной из многочисленных железнодорожных станций вдоль этого участка.



C2 Коридор 2: Бухара/ Самарканд

Хорошее качество дорог в коридоре 2 сокращает время перевозок и способствует экономическому росту

Узбекский участок коридора 2, начинающегося (теоретически) в Ляньюньгане на восточном побережье Китая, является частью автодороги 63 Азиатской международной сети. Он также представляет собой участок магистрали E40 – самого длинного европейского маршрута, пролегающего более чем на 8000 км от Кале во Франции до западной границы Китая.

Участки между Нукусом и Бухарой и Самаркандом и Бухарой также являются автомагистралями, соответственно, А380 и М37.

По коридору 2 перевозятся европейские автомобильные детали для развивающейся автомобильной промышленности¹⁴ Узбекистана, а текстиль из Узбекистана перевозится на рынки России и Украины.

Узбекистан, Казахстан и Кыргызская Республика также используют коридор 2, как связующее звено с коридором 6, связывающим иранский морской порт Бендер Аббас со странами ЦАРЭС.

Повторяя маршрут древнего Шелкового пути, по коридору 2 ежедневно проезжают грузовые автомобили более чем из двадцати стран. Участок коридора 2 между Ташкентом и Бейнеу (Казахстан) проходит по равнинной местности; дорога имеет твердое покрытие и, в целом, находится в хорошем состоянии. С использованием финансирования АБР в течение нескольких последних лет, качество автодороги было существенно улучшено.

На протяжении почти всего участка коридора 2 между Ташкентом и Бейнеу может поддерживаться средняя скорость более 60 км/ч. На некоторых участках с новым покрытием достигается скорость до 110 км/ч.

14 Автомобильные заводы в Узбекистане включают СП "MAN Auto-Uzbekistan" в Самарканде и "GM Uzbekistan" в г. Асака в Ферганской долине.

Коридор 2 пересекает шесть стран, и является единственным маршрутом, включающим морской транспорт – транскаспийские паромные перевозки, связывающие Азербайджан с регионом. Маршрут представляет собой альтернативный "новый Шелковый путь". На востоке пунктом отправления или назначения является порт Ляньюньган в КНР, тогда как консолидация и расконсолидация грузов производится в Урумчи. Грузы автомобильным транспортом отправляются в Каши в южной части СУАР, и ввозятся в Кыргызскую Республику через ПП Иркештан (КНР)-Иркештам (КГЗ). Далее грузы поступают в Узбекистан, и в Бухаре разделяются на два потока – по субкоридорам 2a и 2b. Оба субкоридора соединяются в Баку для транскаспийской паромной перевозки. Оттуда грузы продолжают путь в Стамбул и на европейские рынки.

Данные о грузопотоках по коридору 2, собранные в 2012 г., аналогичны результатам 2011 г. – образцы ИМЭК показали более высокую активность перевозок в западной части, чем в восточной части коридора. Общие тенденции показывают, что грузоотправители Кыргызской Республики предпочитали перевозить товары через субкоридор 1с, по которому товары отправлялись на север, в Казахстан и Россию, и меньшее количество грузовиков направлялось на запад. Узбекские перевозчики использовали коридор 2 весьма интенсивно, хотя, большее количество образцов было представлено для субкоридора 6а, обеспечивающего доступ к международным рынкам по аналогичному маршруту.

В 2012 г. наблюдалось увеличение среднего времени (на 34% с 2011 г.) и издержек (на 17% с 2011 г.) на прохождение через ПП. Однако средние издержки на перевозку груза по участку коридора снизились (с \$679 в 2011 г. до \$563 в 2012 г.). Среднее значение ССЗ не изменилось с 2011 г., тогда как СБЗ улучшилась (с 40 км/ч в 2011 г. до 42,9 км/ч в 2012 г.). Оценки скоростей в субкоридорах 2a и 2b были близки по значениям, и аналогичны оценкам 2011 г.: для обоих субкоридоров СБЗ составила 43 км/ч, тогда как средняя ССЗ по субкоридорам 2a и 2b составила, соответственно, 24 км/ч и 20 км/ч.

В первую тройку товаров, перевозимых по коридору 2, вошли текстиль (23%), сельскохозяйственные продукты (20%) и промышленные материалы (14%). Приблизительно 31% грузов, перевозимых по коридору 2, составляли скоропортящиеся товары.

ПП и узкие места

На наиболее интенсивно используемых участках коридора 2 были зарегистрированы также и наиболее длительные задержки. По данным ИМЭК, в 2012 г. в первую тройку ПП с

Коридор ЦАРЭС 2



наибольшим объемом грузопотоков вошли следующие пары ПП: Алат (УЗБ)–Фарап (ТКМ), Даут-Ата (УЗБ)–Тажен (КАЗ) и Артык (ТКМ)–Лютфабад (ИРН). В 2012 г., по результатам сравнения с аналогичным периодом предшествующего года, в этот список не были включены ПП Иркештан (КНР)-Иркештан (КГЗ), однако, не из-за низкого грузопотока, а в связи с отсутствием данных. В 2011 г. в ИМЭК принимала участие Китайская ассоциация международных экспедиторов (CIFA), представившая большое количество образцов (наибольшее в 2011 г.), которые отражали движение китайских грузовиков через эту пару ПП. Однако, в настоящее время CIFA прекратила сбор своих данных, что привело к значительному сокращению собираемых образцов. Тем не менее, эта пара ПП по-прежнему является важными воротами для китайско-афганской торговли, которая более подробно рассмотрена в разделе, посвященном коридору 5.

Среднее время на прохождение через ПП Алат (УЗБ)–Фарап (ТКМ) составило, соответственно, 7 и 8 часов. В ПП Тажен (КАЗ)–Даут-Ата (УЗБ) было зарегистрировано более длительное время (соответственно, 30 и 14 часов). Для пары ПП Артык (ТКМ)–Лютфабад (ИРН), среднее время на пересечение границы в ПП Артык составило 15 часов. В ПП Лютфабад было собрано меньшее количество образцов, согласно которым, время ожидания могло достигать 24 часов.

В восточной части коридора, грузы прибывают из Урумчи и Каши в КНР, и продолжают движение в Таджикистан и Афганистан по коридору 5. В западной части, субкоридоры 2a и

ИМЭК ГОДОВОЙ ОТЧЕТ

2b интенсивно используются Узбекистаном. Однако, что касается грузов, направляющихся в Баку, более актуальными были данные по субкоридору 6a, поскольку по коридору 2 не было получено образцов, включающих паромную перевозку. После прохождения через ПП Даут-Ата (УЗБ)–Тажен (КАЗ), грузовой транспорт обычно продолжал движение на север, и пересекал российскую границу через Сырым (КАЗ)–Маштаково (РОС). Большое количество грузовиков проходило через ПП Алат (УЗБ)–Фарап (ТКМ) в обоих направлениях. Грузовики, прибывающие из ПП Серахс (ИРН)–Сарахс (ТКМ) по субкоридору 3a, проезжали через Мары. Образцов, документирующих грузопотоки между Ашгабатом и Туркменбаши¹⁵, получено не было. Потенциал коридора 2 в качестве международного транзитного маршрута зависит от развития субкоридоров.

Коридор 2 в некоторой степени используется в качестве регионального транзитного коридора, однако в рамках ИМЭК было зарегистрировано лишь незначительное количество перевозок. Активное движение грузового транспорта наблюдается между Узбекистаном и Казахстаном. Популярным является маршрут Самарканд–Алматы, протяженностью более 1 151 км, по которому перевозятся сельскохозяйственные продукты, такие, как сухофрукты. Средний вес грузов составляет 18 тонн, при этом не используются контейнеры, однако широко применяется система МДП. Продолжительность обычного рейса составляет, в общей сложности, 107 часов, из которых 32 часа проводятся в пути, и 75 часов затрачиваются на сопутствующие действия. СБЗ по данному маршруту составила 36 км/ч, а ССЗ – лишь 10 км/ч. Издержки на рейс составляют \$1 084, 80% из которых относятся к эксплуатационным расходам на транспортное средство.

15 Отсутствие информации объясняется тем, что партнер в Туркменистане еще не присоединился к ИМЭК. Имеющиеся данные лишь показывают, что ни один из партнеров ИМЭК в Узбекистане не поручал свои водителям представлять данные о перевозках по этому участку.



СЗ Коридор 3: Понтонный мост через Амударью, Чарджоу

Старый узкий понтонный мост через реку Амударья в Туркменабате

Находящийся на берегах реки Амударья в восточной части Туркменистана, неподалеку от приграничного города Фарап, Туркменабат (бывший Чарджоу) является вторым по величине городом страны и промышленным центром. Он является ключевым транзитным пунктом в коридоре 3, связывающем Узбекистан, Таджикистан, Казахстан, Кыргызскую Республику и Россию с Туркменистаном, Ираном и Турцией. В частности, через порт Бендер Аббас, коридор 3 обеспечивает страны ЦАРЭС выходом к морю.

В Туркменабате имеются лишь два моста через Амударью. Железнодорожный мост с неразводным пролетом был сооружен в 2009 г., однако понтонный мост для автомобильного транспорта был построен более 35 лет назад. Ежегодно по этому старому, узкому и неустойчивому наплавному мосту проезжают около 40 000 грузовых автомобилей, с которых взимается сбор около 100 долларов за переезд.

Понтонный мост подвержен повреждениям из-за намерзания льда в зимний период, а также сильного течения и плавучих льдин – в весенний период. Высокий уровень воды и быстрое течение делают проезд по мосту опасным. При проезде по мосту, автомобилям

приходится двигаться с осторожностью (и очень медленно). При значительном подъеме воды и быстром течении движение по мосту прекращается.

За последние десять лет произошло несколько случаев повреждения моста в зимнее время, в результате которых грузовой автотранспорт в течение нескольких недель ожидал его ремонта.

Ввиду важности этого маршрута для коридора 3, сооружение нового постоянного моста через Амударью позволило бы устранить проблемы в обеспечении круглогодичной работы этого важного участка коридора.

Коридор 3: Российская Федерация – Ближний Восток и Южная Азия

Коридор 3 является региональным транзитным коридором, связывающим Россию на севере с Ближним Востоком на юго-западе. Стратегическое значение коридора заключается в том, что он открывает доступ к морским судоходным линиям через Бендер-Аббас или новый порт Чабахар в Иране. Образцы данных ИМЭК показывают, что из Ирана в регион ЦАРЭС по коридору 3а ввозятся машины и оборудование, однако количество перевозок из ЦАРЭС в Иран незначительно.

По коридору 3 было собрано относительно меньшее количество образцов, по сравнению с другими коридорами, поскольку главные рынки России находятся в ее западной части, тогда как коридор 3 связывает регион с ее восточной частью. Таким образом, существующие торговые маршруты отдают предпочтение коридору 6, на что указывает количество собранных образцов. Большинство образцов по данному коридору относятся к юго-западному участку субкоридора 3а между парами ПП Карамык (КГЗ)–Карамык (ТАД) и Пахтабад (ТАД)–Сариосиё (УЗБ). На последнюю из них приходится более половины общего грузооборота Таджикистана. Сбор данных по участку Хайратан–Андхой–Герат–Ислам Кила оказался трудной задачей. Количество перевозок по этому участку может возрасти после того, как будет полностью введена в действие 75-километровая железная дорога от Термеза до Мазари-Шарифа, и завершена кольцевая автодорога в Афганистане. В субкоридоре 3b образцы были собраны, в основном, по грузам, перевозимым через Иран, Туркменистан и Узбекистан. Направления товарных потоков показывают более интенсивное движение контейнеризованных грузов из Бендер-Аббаса (морской порт в Иране) в Узбекистан, транзитом через Туркменистан. С другой стороны, был зарегистрирован меньший объем грузопотоков в обратном направлении – из Узбекистана в Туркменистан или Иран.

В 2012 г. наблюдалось значительное увеличение среднего времени (на 29% с 2011 г.) и издержек (на 85% с 2011 г.) на прохождение через ПП. Средние издержки на перевозку груза по участку коридора незначительно увеличились (с \$1 012 в 2011 г. до \$1 076 в 2012 г.). Наблюдалось также незначительное снижение среднего значения ССЗ (с 22,4 км/ч в 2011 г. до 21,9 км/ч в 2012 г.), однако возросло среднее значение СБЗ (с 40,8 км/ч в 2011 г. до 44,9 км/ч в 2012 г.).

Приблизительно 75% перевозок по коридору 3 были не связаны со скоропортящимися товарами (например, древесина, текстиль, промышленные материалы, машины и оборудование, и т.д.). Однако первое место в списке товаров, перевозимых по коридору, заняли сельскохозяйственные продукты (17%).

Автомобильные перевозки

В коридоре 3 была зарегистрирована самая высокая средняя СБЗ – 47 км/ч, тогда как ССЗ, составившая 24 км/ч, заняла



второе место. Оба показателя – СБЗ и ССЗ – незначительно возросли с 2011 г. В субкоридоре 3а оценка СБЗ грузовых автомобилей составила 49 км/ч, а ССЗ – 22 км/ч, тогда как в субкоридоре 3b оценки СБЗ и ССЗ составили, соответственно, 45 и 25 км/ч. Грузы из Ирана в регион ЦАРЭС перевозились с использованием 40-футовых контейнеров, тогда как внутри региона ЦАРЭС – на таких направлениях, как Самарканд–Алматы – транспортом, не оборудованным под контейнеры. В коридоре 3 широко применяются книжки МДП; средний вес грузов составляет немного менее 20 тонн.

Коридор 3а поддерживает два направления международной торговли, содействуя торговле между восточной частью России и ЦАРЭС через Казахстан, странами Ближнего Востока и ЦАРЭС, с транзитом через Туркменистан и Узбекистан. По последнему направлению наблюдались перевозки большого количества грузов из Стамбула в Ферганскую долину через Лютфабад–Артык–Теджен–Фарап–Алат–Бухару–Самарканд–Ташкент–Коканд–Фаргона. По данному маршруту, протяженностью 1 560 км, перевозились потребительские товары. Средняя продолжительность рейса составляет около 4 суток, из которых 60% (57 часов) затрачиваются на действия, связанные с пересечением границ и другие остановки. Издержки на рейс составляют около \$1 400, 25% из которых связаны с издержками на действия. Скорости транспортных средств составили: СБЗ – 37 км/ч и ССЗ – 16 км/ч.

ПП и узкие места

ПП Аул (КАЗ)–Веселоярск (РОС) являются самой северной парой ПП коридора 3, а в северо-восточной части Казахстана ключевыми пунктами пропуска являются две пары ПП – Шарбакты (КАЗ)–Кулунда (РОС) и Шемонаиха (КАЗ)–Горняк (РОС). Так же, как и в предшествующие годы, образцы 2012 г. показали более высокую плотность грузопотоков в северо-западной, чем в северо-восточной части Казахстана. В этих ПП не было зарегистрировано значительных задержек.

Сохраняются значительные задержки в паре ПП (ИРН)–Сарахс (ТКМ): по данным ИМЭК, они составляют, в среднем, 15 часов на обеих сторонах границы. Задержки объясняются продолжительным ожиданием в очереди. Задержки наблюдались также в паре ПП Лютфабад (ИРН)–Артык (ТКМ) на альтернативном маршруте. Учитывая интенсивный транспортный поток из Ирана в Узбекистан, улучшение процедур пересечения границы в этих ПП уменьшило бы общие затраты времени на пересечение границ. В 2012 г. к числу интенсивно используемых ПП также относились Конысбаева (КАЗ)–Яллама (УЗБ) и Алат (УЗБ)–Фарап (ТКМ). В этих ПП время на пересечение границ составляло от 8 до 10 часов. Главными причинами, указанными в образцах, являлись ожидание в очередях, за которым следовали оформление визы/иммиграции, таможенное оформление и пограничный контроль.

Дальнейшее изучение основной причины задержек – ожидания – позволило определить в качестве возможного фактора неоптимальную планировку ПП. Может быть рассмотрена возможность включения вопросов улучшения управления движением транспорта в более широкие инициативы по улучшению работы ПП. Например, в ПП Конысбаева¹⁶, тяжелым грузовикам приходится выполнять поворот под острым углом у въезда в ПП на дороге с покрытием шириной всего 6 метров. Этот неизбежный маневр приводит к значительной загрузке участка дороги и необходимости продолжительного ожидания.

Железнодорожные перевозки

По коридору 3 движение товарных поездов происходило со средней СБЗ 38 км/ч и ССЗ 17 км/ч. В связи с трудностями при сборе железнодорожных данных, были получены образцы лишь по субкоридору 3а. Характеристики образцов имеют сходство с данными по коридору 1. Скоропортящиеся грузы перевозились по железной дороге редко. Большинство грузов перевозилось в стандартных вагонах грузоподъемностью 70 тонн. 20-футовые контейнеры использовались только при перевозках в/из КНР. Образцы ИМЭК не содержали большого количества перевозок в направлении север-юг, а скорее охватывали наиболее актуальный маршрут (Аксу–Дегелен–Семей–Чарская–Аягоз–Актогай–Бесколь–Достык) на участке, где коридор 3 соединяется с коридором 1а, обслуживая трансграничную торговлю между КНР и Казахстаном. Протяженность маршрута составляет 1 105 км; перевозка по нему занимает 2-3 суток.

В большинстве случаев грузы перемещались не вдоль направления север-юг, а с запада на восток или в обратном направлении. Наиболее интенсивно используется северный железнодорожный участок Кушмурун–Есиль–Атбасар–Астана. Судя по всему, он служит в качестве магистрального маршрута для внутренних перевозок грузов из регионов Актобе и Костаная

в Павлодар. По маршруту Тобол–Кушмурун–Есиль–Атбасар–Астана–Ерментау–Павлодар перевозятся большие объемы минералов и сырьевых материалов, таких, как бокситы. Протяженность этого маршрута составляет 2 000 км с длительностью перевозки по нему 2 – 3 суток. В обратном направлении перевозятся машины и тяжелое оборудование (например, горнодобывающее) из КНР в Павлодар, и далее – в Костанайскую и Актюбинскую области, возможно, с конечными пунктами назначения в Атырауской области. Еще один маршрут, обслуживающий трансграничную торговлю – участок Железнодорожная–Кушмурун–Есиль–Атбасар–Астана–Караганда–Акадыр–Мойынты–Балхаш–Актогай–Достык, протяженностью 2 125 км, перевозка по которому занимает около 3 суток. С запада на восток по нему перевозилась железная руда, тогда как с востока на запад перевозились машины и тяжелое оборудование. Поскольку оба маршрута используют участок Кушмурун–Есиль–Атбасар–Астана, скопление поездов в одном из пунктов могло приводить к увеличению общего времени в пути.

Заслуживает внимания тот факт, что, хотя общая структура коридоров ЦАРЭС определяет железнодорожный коридор в Казахстане как коридор "север-юг", образцы ИМЭК указывают на то, что железнодорожный участок "восток-запад" Кушмурун–Есиль–Атбасар–Астана также может рассматриваться, как региональный железнодорожный коридор. Он обслуживает горнодобывающий сектор в западной части Казахстана и производственную деятельность в Павлодарской области. Интересным следствием этого является влияние данного участка железных дорог на структуру и планировку сети автомобильных дорог в Западном Казахстане, учитывающую способ доставки на "последней миле" – перевозку к конечному пункту назначения – которая без вариантов осуществляется автомобильным транспортом. Для соединения железнодорожных терминалов с горнодобывающими предприятиями требуется более широкая автодорожная сеть. Обсуждения с местными транспортными ассоциациями выявили трудности, с которыми сталкиваются горнодобывающие компании при доставке тяжелого оборудования, выгруженного на железнодорожных станциях, к месту разработки, из-за плохого транспортного сообщения и качества автодорог в некоторых районах Западного Казахстана.

ПП и узкие места

ПП Сарыагаш (КАЗ)–Келес (УЗБ) является главными воротами коридора 3. Ограниченное количество образцов показало, что среднее время, затраченное на пересечение границы в Сарыагаше составляет 4,7 часа, в связи с ожиданием и сортировкой вагонов. На севере коридора автомобильные перевозки обслуживает ПП Аул, тогда как поезда пересекают границу через ПП Локоть, где время ожидания составляло до 11 часов. По сравнению с другими коридорами, затраты времени на прохождение через эти ПП были невелики.

16 ПП Конысбаева-Яллама (КАЗ-УЗБ) характеризуется интенсивным грузопотоком. Несмотря на то, что в рамках ЦАРЭС был определен ПП Жибек Жолы, ПП на узбекской стороне закрыт для грузового транспорта. Конысбаева является единственным из пяти ПП в южной части Шымкентской области Казахстана, через который разрешен въезд в Узбекистан грузового транспорта. Разрешение на перемещение грузов через другие близлежащие ПП могло бы быстро уменьшить очереди в Конысбаева и, тем самым, сократить время на пересечение границы.



C4 Коридор 4: Замын-Ууд, Монголия

Длинная очередь грузовиков, ожидающих таможенного оформления, в сезон максимальной нагрузки в ПП Замын-Ууд

Замын-Ууд (Монголия) является наиболее интенсивно используемым пунктом пропуска в коридоре 4b. Он служит воротами, через которые в Монголию ввозятся китайские товары, а также товары из других стран, импортируемые через китайский порт Тяньцзинь.

Из-за короткого монгольского лета, этот пограничный пункт пропуска испытывает огромный всплеск грузопотоков с конца мая по начало октября. К обычному составу грузопотоков прибавляются большие объемы строительных материалов, мебели и бытовой техники для нового и отремонтированного жилья, а также строительного и горнодобывающего оборудования. Скачок объемов грузопотока приводит к значительной рабочей нагрузке на контролирующие службы на границе, а также на пропускную способность монгольских железных дорог. В течение напряженного летнего периода нередки случаи, когда очереди растягиваются на 3 км, а грузовики ожидают по 7-10 суток оформления груза и погрузки в железнодорожные вагоны.

АБР финансирует строительство логистического центра в Замын-Ууде – объекта площадью 128 гектаров, находящегося в 5,8 км к северу от монгольско-китайской границы. Это мультимодальный логистический центр, который будет обеспечивать услуги по перевалке грузов "ж/д-

ж/д", "авто-ж/д" и "авто-авто" для контейнеризованных грузов, тяжеловесных грузов и пакетированных грузов, а также по хранению, распределению, досмотру и другим логистическим услугам. В новом логистическом центре будут размещаться также государственные ведомства, такие, как таможня, санитарная/ фитосанитарная и ветеринарная инспекция. Повышение пропускной способности при оформлении пересечения границы и мощностей по перемещению грузов позволит снять напряжение от сезонного увеличения грузопотоков.

Кроме того, в ближайшее время ожидается устройство новой дорожной одежды на автодороге Замын-Ууд–Улан-Батор. Это повысит потенциал автомобильных перевозок и уменьшит исключительную зависимость от железнодорожного транспорта.

Программа монгольско-китайского приграничного сотрудничества, осуществляемая под эгидой АБР, также содействует увеличению торговых потоков между двумя странами путем рационализации процедур пересечения границ и сотрудничества при разрешении логистических проблем.

Значение коридора 4 связано с Монголией, которая предлагает кратчайший маршрут для товаров, перевозимых между Россией и Восточной Азией. Монголия развивает данный маршрут, как жизнеспособную альтернативу другим коридорам, связывающим Восточную Азию и Европу. Правительство активно продвигает коридор 4 ЦАРЭС в рамках национальной программы "Транзит Монголия". Международный центр экспедиторов монгольских железных дорог также подчеркивает, что полное расстояние от Бреста (на польско-белорусской границе) до порта Тяньцзинь в КНР на 1 135 км короче, чем по Восточно-Сибирской железной дороге, и на 1 600 км короче, чем по другим маршрутам ЦАРЭС¹⁷. Не имея выходов к морю, Монголия в значительной степени зависит от 980-километрового маршрута Эренхот—Цзинин—Тяньцзинь, обеспечивающего выход к морскому порту Синган для ее экспорта в Восточную Азию. Коридор 4 объединяет два субкоридора: 4а и 4б. Субкоридор 4а связывает Россия с Урумчи в СУАР. Несмотря на то, что и Россия, и КНР имеют общие границы с Монголией и Казахстаном, эти области имеют горный рельеф, и являются практически непроходимыми для транспорта в связи с суровыми климатическими условиями. В 2012 г. интенсивность грузопотоков по субкоридору 4а была небольшой. Это может измениться после полного ввода в эксплуатацию угольного месторождения Кушуут (ожидается в 2013 г.). Добывающая компания построила 300-километровую дорогу от месторождения до ПП Ярант. Тем не менее, количество перевозок по субкоридору 4а значительно меньше, чем по субкоридору 4б; в связи с этим, внимание ИМЭК в настоящее время в большей мере сосредоточено на 4б.

Среднее время, затрачиваемое на прохождение через ПП в 2012 г. незначительно увеличилось (до 12,2 часа, по сравнению с 11,8 часа в 2011 г.). Несмотря на то, что средние издержки на оформление пересечения границы незначительно снизились (с \$182 в 2011 г. до \$173 в 2012 г.), издержки на прохождение через ПП в коридоре 4 являются самыми высокими среди коридоров ЦАРЭС, за исключением коридора 1. Произошло значительное снижение средних издержек на перевозку груза по участку коридора (на 23% с 2011 г.), в то время как средние значения ССЗ и СБЗ не изменились, по сравнению с 2011 г.

В первую тройку грузов, перевозившихся по коридору 4, вошли текстиль (14%), драгоценные металлы (17%) и промышленные товары (12%). Большинство грузов не были связаны со скоропортящимися товарами (лишь 18% были зарегистрированы, как скоропортящиеся).

Автомобильные перевозки

По субкоридору 4а российские грузы перевозятся по маршруту, проходящему через монгольские города Улгий, Ховд и Ярант,

Коридор ЦАРЭС 4



прежде чем достичь Урумчи в СУАР (КНР). В субкоридоре 4б движение грузового автотранспорта разделяется на два сегмента – от Хиягта (РОС) до Улан-Батора на севере, и от Улан-Батора до Эренхота (КНР) на юге. Субкоридор 4б также является частью автомагистрали АН 3 Азиатской международной сети, которая пролегает от Улан-Удэ (РОС) до Тяньцзиня (КНР). Завершение устройства дорожного покрытия последнего участка дороги между Саиншандом и Замын-Уудом запланировано к концу 2013 г.

В 2102 г. средние значения скоростей автотранспортных средств СБЗ и ССЗ по коридору 4 составили, соответственно, 34 км/ч и 20 км/ч. Данные ИМЭК четко широкие торговые связи между КНР, Монголией и Россией. Большинство образцов данных регистрируют перевозку грузов из России или КНР в Монголию. Широкое разнообразие импортируемых товаров включало потребительские товары (пищевые продукты, пластмассовые изделия, бытовую электронику, обувь, косметику и лекарства), промышленную продукцию (такую, как химическая продукция) и машины и оборудование. Строительные материалы отправлялись в Монголию в течение весенне-летнего периода, совпадающего с коротким строительным сезоном. Значительная часть импортных грузов доставлялась в Улан-Батор. Средний вес неконтейнеризованных грузов составлял 20 тонн; книжки МДП использовались очень

17 <http://www.iffc.mn/web/index.php?lang=en&pid=64>

редко.

Перевозки по коридору 4 обходятся значительно дороже, чем по другим коридорам, в связи с высокими эксплуатационными расходами на транспортные средства. Для маршрута от Хиягта до Улан-Батора (337 км), общие издержки на рейс были близки к \$1 000. Общая стоимость перевозки от Эренхота до Улан-Батора составляла, в среднем, \$2 000. При пересчете на перевозку 20-тонного груза на стандартное расстояние 500 км, расчетные нормализованные издержки составили \$1 350.

Среднее время пересечения границы в ключевых парах ПП в коридоре 4 – Хиягт (РОС)–Алтанбулаг (МОН) и Эренхот (КНР)–Замын-Ууд (МОН) – меньше, чем общее среднее время для автомобильных ПП в целом по ЦАРЭС.

Железнодорожные перевозки

В субкоридоре 4b товарные поезда проходят через ПП Наушки (РОС)–Сухэ-Батор (МОН) на севере, и ПП Замын-Ууд (МОН)–Эренхот (КНР) на юге. Он служит артерией, как для внутренней, так и для внешней торговли. Монголия пропагандирует этот “трансмонгольский коридор” с 2002 г., организовав специализированный контейнерный маршрутный поезд, выполняющий рейсы три раза в месяц, который перевозит товары из Улан-Батора в Брест (около 7 000 км). На другом конце коридор связывает Монголию с Тяньцзинем/ Синганом (КНР) – морским портом, который обслуживает более 80% импорта и экспорта Монголии.

Средние значения СБЗ – 15 км/ч, и ССЗ – 7 км/ч были заметно ниже, чем скорости поездов, зарегистрированные в других коридорах. Нехватка подвижного состава и неудовлетворительная физическая инфраструктура приводят к продолжительному ожиданию в ключевых железнодорожных терминалах Толгойт, Чоир и Саиншанд. В среднем, перевозка товаров из Тяньцзиня до Улан-Батора занимает от 12 до 14 суток. Данные ИМЭК показывают, что издержки на перевозку 40-футового контейнера из Тяньцзиня в Улан-Батор (1 692 км) составляют около \$5 000. Расчетные нормализованные издержки составили приблизительно \$1 500 на 500 км на 20 тонн, т.е., даже больше, чем нормализованные издержки при автомобильных перевозках, составившие \$1 350. Большие издержки объясняются разницей в объемах торговли –

Монголия импортирует из КНР больше, чем экспортирует, вследствие этого, определенное количество контейнеров возвращаются в Тяньцзинь порожними.

Те, кто наблюдает за экономическим развитием Монголии, заметили резкий подъем активности в горнодобывающем секторе и его положительное воздействие на другие сектора. Когда рудник Ою Толгой будет полностью введен в действие в 2013 г., должен возникнуть значительный спрос на транспортные услуги. Интересный вопрос – какое влияние он окажет на коридор 4 ЦАРЭС. К сожалению, в настоящее время отсутствуют какие-либо железные дороги, обслуживающие район Гоби, где осуществляется большинство новых горнодобывающих проектов. Для перевозки угля и руды из региона Гоби в Гашун-Сухайт (МОН)–Ганчимаодао (КНР), используются крупнотоннажные грузовики грузоподъемностью от 50 до 120 тонн. Очевидно, что создание железнодорожного сообщения было бы целесообразным решением. Уместный вопрос – следует ли продолжить существующую железную дорогу север-юг от Саиншанда до Ою Толгойя, или построить новую железнодорожную ветку, связывающую район горных разработок с железнодорожной сетью КНР.

ПП и узкие места

Значительные затраты времени наблюдались при пересечении границы через ПП Эренхот (КНР)–Замын-Ууд (МОН). Среднее время прохождения через Эренхот составило 36 часов, и через Замын-Ууд - 18 часов. Задержки объяснялись длительным ожиданием в очередях, процедурами смены колеи и таможенным оформлением (эти причины задержек наблюдаются постоянно с 2010 г.). Несмотря на то, что Монголия не может контролировать задержки в Тяньцзине, улучшение инфраструктуры в ПП Замын-Ууде могло бы снизить эти задержки.



C5 Коридор 5: Карамык

Плохое состояние некоторых участков коридора 5 увеличивает время в пути и снижает безопасность

89% трассы Душанбе-Карамык протяженностью 345 км имеет твердое покрытие. 33-километровый участок вблизи Рогунской плотины и 12-километровый участок “нейтральной зоны”¹⁸ между пограничными постами “Карамык” на таджикской и кыргызской сторонах границы не имеют покрытия и находятся в очень плохом состоянии. Эти два участка находятся в зоне оползней с крутыми склонами и волнистым рельефом, и не имеют какой-либо дорожной разметки. Полосы движения – весьма условные – узки, не освещены и имеют много крутых поворотов, ограничивающих обзор водителю.

На фотографии показан грузовой автомобиль, взбирающийся на песчаный откос, следующий за спуском, заставляющим все транспортные средства снижать скорость. В результате, транспортные средства затрачивают значительное время на проезд по участку между пограничными постами Таджикистана и Кыргызской Республики в Карамыке. Крутые откосы по сторонам дороги спускаются вниз на 50-100 м. Если автомобиль свернет с дороги, то люди, находящиеся в нем, получат тяжелые увечья или погибнут.

На всей протяженности коридор 5 характеризуется суровыми погодными условиями в зимнее время, со снежными наносами, достигающими 3 метров. Из-за ограниченности ресурсов, расчистка дороги после снежной бури может занять несколько дней. Лавины,

камнепады, сели и промоины являются распространенными опасностями на всей протяженности коридора 5, в некоторых случаях блокирующими большие участки дороги. Автотранспорту приходится делить проезжую часть с животными – от одиночных мулов до больших стад коров и овечьих отар. Водителям приходится проявлять максимальную осторожность, чтобы избежать наезда на животных, грязевые отложения или камни, особенно в условиях плохой видимости.

АБР финансирует улучшение состояния коридора 5, однако поддержание поверхности дороги в хорошем состоянии – трудная задача, поскольку финансирование, выделяемое на ремонт и содержание, очень ограничено. По мере старения вновь отремонтированных участков и их повреждения перегруженными грузовиками, тяжелыми погодными условиями, лавинами, селями и промоинами, стоимость ремонта и содержания значительно возрастает. Правительствам следует разработать эффективный механизм финансирования (например, дорожные сборы, налог на топливо), чтобы обеспечить улучшение и содержание коридора 5.

18 Нейтральная зона в данном контексте означает сегмент коридора 5, пролегающий в промежутке между двумя пунктами пропуска. Он остался незанятым из-за тяжелого рельефа местности, сурового климата и отсутствия места для строительства объектов пунктов пропуска, а также чтобы обеспечивать буферную зону между двумя странами.

Коридор 5 связывает Восточную Азию и регион ЦАРЭС с Южной Азией. Коридор является только автомобильным, так как железные дороги КНР заканчиваются в южной части СУАР, сети железных дорог Кыргызской Республики и Таджикистана не имеют хорошего сообщения с соседними странами, и единственная железная дорога в Афганистане – это ветка протяженностью 168 км, профинансированная АБР, которая соединяет Термез в Узбекистане с Мазари-Шарифом в Афганистане. Коридор 5 используется, главным образом, для регионального автомобильного транзита. Он также обеспечивает доступ к морским портам Карачи и Гвадар в Пакистане через Торхам (Афганистан ПП)–Карачи (приблизительно 1 750 км). Этот маршрут обладает высоким потенциалом улучшения региональной торговли. Перемещение грузов по коридору 5 можно сгруппировать по нескольким маршрутам: (i) из Каши (КНР) в Кыргызскую Республику через пару ПП Иркештан (КНР)–Иркештам (КГЗ), далее в Таджикистан через пару ПП Карамык (КГЗ)–Карамык (ТАД), с остановкой в Душанбе; (ii) маршрут Карамык (КГЗ)–Турсунзаде (ТАД); и (iii) маршрут Торхам (ПАК)–Ширхан Бандар (АФГ) – один из наиболее интенсивно используемых участков в Афганистане.

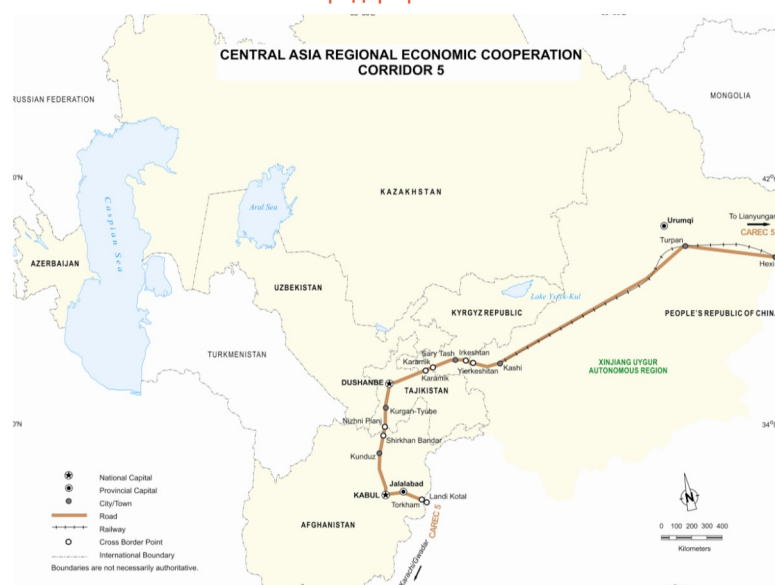
Среднее время пересечения границ через ПП в коридоре 5 увеличилось с 6,8 часа в 2011 г. до 8,3 часа в 2012 г. В то же время, в 2012 г. наблюдалось значительное (на 25% с 2011 г.) снижение средних издержек на оформление пересечения границы. По сравнению с 2011 г., незначительно снизились издержки на перевозку груза по участку коридора, однако коридор 5 по-прежнему остается самым дорогим из шести коридоров. Среднее значение ССЗ снизилось с 19,4 км/ч до 17,3 км/ч, тогда как СБЗ незначительно увеличилась с 30,5 км/ч до 33,1 км/ч.

Коридор 5 характеризовался наименьшим разнообразием видов перевозимых товаров. Сельскохозяйственные продукты составляли 20% перевозимых грузов, тогда как остальные не были связаны со скоропортящимися товарами – в основные группы товаров входили древесина (18%), недрагоценные металлы (18%), промышленные материалы (17%) и машины и оборудование (16%); остальные 11% грузов составляли текстиль, смешанные грузы, пластмассы и промышленные товары.

ПП и узкие места

Ключевыми ПП в данном коридоре являются Иркештан (КНР)–Иркештам (КГЗ) и Карамык (КГЗ)–Карамык (ТАД). Данные ИМЭК показали значительное увеличение времени, затрачиваемого на пересечение границы в 2012 г., по сравнению с 2011 г., в Иркештане (КНР) (с 15,2 часа до 51,1 часа) и Карамыке (КГЗ) (с 9 часов до 15,8 часа). Несмотря на то, что эти два ПП уже

Коридор ЦАРЭС 5



определялись ранее, как "узкие места", наблюдавшиеся задержки оказались неожиданно длительными. Партнеры ИМЭК и водители объяснили необычайно продолжительное время ожидания, зарегистрированное в некоторых образцах, неблагоприятными погодными условиями и временным закрытием границы. Исключение нескольких образцов с такими выбросами значений, привело, в конечном счете, к улучшению среднего времени пересечения границы. Основные причины длительности процесса пересечения границы через ПП Иркештан (КНР)–Иркештам (КГЗ) ПП включали следующее:

■ Две остановки для оформления пересечения границы

Иркештан (КНР) – это, фактически, прежнее местонахождение. Новый объект, где производится таможенное оформление, находящийся в ведении Главного управления по надзору за качеством, инспекции и карантину КНР (ГУНККИК), создан в Учя (Улугчате). В отличие от Иркештана, находящегося на высоте 3 000 м над уровнем моря, климат и рельеф местности в Учя менее суровы. Учя также находится ближе к Каши, где проживают таможенные служащие. В связи с этим, при прохождении процедур на границе, автотранспортным средствам приходится делать две остановки. Таможенное оформление, санитарная и карантинная проверки и контроль веса производятся в Учя, тогда как пограничный контроль, визовый контроль и контроль дорожной полиции проводятся в Иркештане. В результате, транспортные средства затрачивают

больше времени на действия, связанные с переходом границы, так как им приходится ожидать очереди дважды.

■ Рабочее время ПП

ПП Иркештан (КНР) работает лишь 5 дней в неделю. Водители сообщают даже, что в некоторых случаях это время составляет фактически, меньше 5 дней – когда сотрудники таможни прибывают в понедельник после обеда, и уезжают в пятницу после обеда, отправляясь к месту жительства в г. Каши. Водители сообщают, что к четвергу в Учя создается длинная очередь грузовиков, поскольку водители надеются успеть в Иркештан к утру пятницы. ПП закрывается в 20:00 в пятницу, поэтому, если водители грузовиков не смогли закончить все процедуры в Иркештане, им приходится дожидаться понедельника. Оплата за парковку составляет около \$5 в сутки, поэтому стоянка до понедельника обходится им в \$15.

■ Ландшафт

Протяженность дороги от Учя до Иркештана составляет 170 км, однако данные ИМЭК показывают, что на этот участок затрачиваются от 4 до 6 часов (движение по дороге с твердым покрытием на такое расстояние должно занимать половину этого времени). Узкая дорога проходит по ветреной и пыльной местности, что вносит вклад в длинные очереди и длительное время пересечения границы.

■ Категории перевозок

В четвертом квартале произошло резкое увеличение времени на пересечение границ. В ноябре 2012 г. многим транспортным средствам было отказано в разрешении пересечь границу в Карамыке, что не слишком обрадовало водителей грузовиков. Причина, которая была названа, со ссылкой на встречи между

министерствами и таможенными службами, состояла в том, что Карамык считается двусторонним ПП. Поэтому, разрешался проезд только водителям, являющимся гражданами Кыргызской Республики и Таджикистана, и пропускались только товары, предназначенные для этих двух стран. Таким образом, грузы из Бишкека (КГЗ), направляющиеся в Кабул (АФГ) сталкивались с проблемами. Пока проводились переговоры по этому вопросу, другим водителям с международными грузами приходилось везти их через Ош и другие пункты. В течение двадцати дней до урегулирования проблемы, водители были вынуждены пользоваться другим маршрутом через ПП Кызыл-Бель в Баткенской области. Кызыл-Бель – это многосторонний ПП, расположенный в 350 км восточнее г. Худжанд (Таджикистан). Согласно данным, издержки на изменение маршрута и дополнительную документацию для каждого транспортного средства составили до \$1 000, кроме того, этот район имеет более сложный горный рельеф, по сравнению с Карамыком. Карамык был вновь открыт для международных грузоперевозок 20 декабря 2012 г. Этот случай подчеркивает необходимость постоянства в применении правил и положений, а также обеспечения своевременного информирования пользователей, с тем, чтобы помочь перевозчикам избегать значительных задержек и затрат, которые были зарегистрированы ИМЭК. После того, как в получаемых образцах стало наблюдаться значительное увеличение времени на пересечение границы, у партнеров ИМЭК и водителей были запрошены дополнительные объяснения.



С6 **Коридор 6:** **Железная дорога Хайратан—Мазари-Шариф**

В 2012 г. завершено строительство железной дороги Хайратан—Мазари-Шариф

АБР предоставил финансирование для строительства 75-километровой железной дороги, связывающей Хайратан с Мазари-Шарифом, которое было завершено в 2012 г. Узбекская компания "Узбекистон Темир Йуллари" (УТЙ) получила концессию на три года на эксплуатацию железной дороги (до конца 2015 г.). Грузовые перевозки начнутся после завершения строительства нового объекта для таможенной службы в Хайратане, для которого требуется дополнительное оборудование.

В целом, пересечение границ Афганистана происходит достаточно быстро: большинство транспортных средств получают разрешение в течение 1-2 часов. Распространенной причиной задержек является неправильное декларирование товаров. Например, если коммерческий груз декларируется, как некоммерческий, или как груз Международных сил содействия безопасности, грузовик может быть задержан таможней для уточнения характера груза. Наиболее интенсивно используется ПП Торхам. Из-за скопления большого количества транспортных средств и проблем с их парковкой увеличивается время ожидания. Для автоматизации процедур пересечения границы, Всемирный банк оказал поддержку во внедрении системы ASYCUDA++ в Торхаме, Хайратане, Ширхан Бандаре, и Ислам Киле.

Афганистан присоединился к Конвенции МДП в 2010 г. К сожалению, проблемы реализации не дают возможности афганским транспортным

и логистическим компаниям в полной мере воспользоваться преимуществами этой транзитной системы. В Афганистане эксплуатируются относительно старые грузовые автомобили, которые не соответствуют европейским стандартам. Кроме того, сопредельные страны неохотно открывают визы водителям с афганскими паспортами. Получение международных водительских прав также представляет трудности для водителей из Афганистана. Афганские министерства хорошо осведомлены об этой проблеме и совместно работают с Международным союзом автомобильного транспорта и другими странами над ее решением.

Понимая важность для страны эффективных перевозок, Афганистан активно изучает различные возможности. Заключив пересмотренное Соглашение о транзитных перевозках (АРТТА) с Пакистаном, заменившее редакцию 1965 года, страна также выразила заинтересованность в присоединении к Соглашению о трансграничных перевозках между Кыргызской Республикой и Таджикистаном. Афганистан также обсуждает инициативу по совместному таможенному контролю с Ираном.

С6

Коридор 6:

Европа – Ближний Восток и Южная Азия

Коридор 6 используется многими странами Центральной Азии. Главные автомагистрали и железные дороги пересекают Афганистан, Казахстан, Таджикистан и Узбекистан. Он также обслуживает Иран, Пакистан и Россию. Коридор 6 состоит из трех субкоридоров – 6а, 6б и 6с – и имеет участки, соединяющие его с другими коридорами.

Субкоридор 6а обеспечивает, как автомобильные, так и железнодорожные перевозки. Маршрут начинается от пар ПП Красный Яр (РОС)–Курмангазы (КАЗ) для автомобильных, и Аксарайский (РОС)–Ганюшкин (КАЗ) для железнодорожных перевозок в западной части Казахстана. Он проходит через крупные города Казахстана (Атырау и Макат) и переходит в Узбекистан через пару ПП Тажен (КАЗ)–Даут-Ата (УЗБ). Далее маршрут пролегает через Нукус, Бухару и Навоий, переходя в Афганистан в ПП Термез (УЗБ)–Хайратан (АФГ). И, наконец, на западе, трасса переходит в Иран через афганский ПП Ислам Кила. Северный участок этого маршрута в Казахстане и Узбекистане проходит по той же трассе, что и субкоридор 2а, за исключением самого северного участка, где субкоридор 6а проходит по автомобильной дороге, огибающей Атырау, тогда как субкоридор 2а заканчивается паромным участком транскаспийского маршрута. Южный участок 6а проходит по трассе субкоридора 3б.

Субкоридор 6б, находящийся между 6а и 6с, представляет собой участок восток-запад на территории Узбекистана, который обеспечивает возможность ввоза автомобильным транспортом в регион ЦАРЭС товаров с Ближнего Востока и из Россия; товары также поступают из Турции, Эстонии и Латвии.

Субкоридор 6с начинается от пары ПП Кос-Арал (РОС)–Жайсан (КАЗ), и проходит через Актобе, Кызылорду и Шымкент (этот маршрут очень близок к субкоридору 1б), обслуживая, как автомобильные, так и железнодорожные перевозки. Далее он пролегает в сторону Узбекистана, проходя через Сарыагаш (КАЗ)–Келес (УЗБ) по железным дорогам, или через Конысбаева (КАЗ)–Яллама (УЗБ) – по автомобильным. Далее маршрут проходит через Ташкент, переходит в Таджикистан и проходит через Душанбе до ПП Нижний Пяндж (ТАД)–Ширхан Бандар (АФГ). Следующий участок проходит по трассе коридора 5 через Кундуз, Кабул и Джелалабад в Пакистан через ПП Торхам (АФГ)–Ланди Котал (ПАК) ПП.

Среднее время прохождения через ПП по коридору 6 увеличилось с 5,6 часа в 2011 г. до 7,5 часа в 2012 г. В то же время, наблюдалось значительное снижение (на 40% с 2011 г.) средних издержек на оформление пересечения границы, а также средних издержек на перевозку груза по участку коридора (снизились на 22% с 2011 г.). В целом, в коридоре 6, издержки и время, затрачиваемое на прохождение через ПП,

Коридор ЦАРЭС 6



были меньше, чем в коридорах 1, 2, 4 и 5. Результаты 2012 г. показали увеличение средних значений ССЗ (с 22,9 км/ч до 27,6 км/ч) и СБЗ (с 36,7 км/ч до 37,4 км/ч). Приблизительно 34% грузов, перевозившихся по коридору 6, составляли сельскохозяйственные продукты, за которыми следовали текстиль (15%) и промышленные материалы (11%).

Автомобильные перевозки

Скорости грузового автотранспорта составили, в среднем: СБЗ – 37 км/ч и ССЗ – 28 км/ч. По сравнению с другими коридорами, в коридоре 6 наблюдался наименьший перепад между скоростями в процентном выражении. Наиболее интенсивно использовался субкоридор 6а, тогда как субкоридор 6б – наименее интенсивно. Наблюдался активный торговый обмен по субкоридору 6а между Россией и Узбекистаном – Узбекистан экспортировал пряжу, текстиль, фрукты и овощи в российские города, такие как Москва, С. Петербург и Новосибирск. Из России импортировались такие продукты, как лекарства, йогурт, пластмассы и строительные материалы. В то же время, в субкоридоре 6б, несмотря на очень высокую скорость грузового автотранспорта в пути – 46 км/ч, значение ССЗ было намного ниже, и составило 19 км/ч. Эти наблюдения согласуются с отчетами за предшествующие годы.

ПП и узкие места

На севере, грузовые автомобили проходят через пары ПП

ИМЭК ГОДОВОЙ ОТЧЕТ

Курмангазы (КАЗ)–Красный Яр (РОС) или Жайсан (КАЗ)–Кос-Арал (РОС). В первой из них не было зарегистрировано значительных проблем, тогда как вторая, судя по всему, является непопулярной среди водителей, поскольку большинство из них использовали альтернативные ПП Таскала (КАЗ)–Озинки (РОС) или Сырым (КАЗ)–Маштаково (РОС).

В центральной части, грузовой автотранспорт использует пару ПП Тажен (КАЗ)–Даут-Ата (УЗБ) или Конысбаева (КАЗ)–Яллама (УЗБ). Задержки грузов наблюдались в обеих парах ПП, однако в ПП Тажен–Даут-Ата время ожидания было более продолжительным. Среднее время пересечения границы в ПП Тажен составило 19,3 часа, и 15,7 часа – в ПП Даут-Ата. Планировка ПП является одним из факторов, вносящих вклад в продолжительность ожидания. Например, в Тажене, поскольку там отсутствует разделение потоков грузового и легкового автотранспорта, прохождение расстояния длиной всего 75 метров занимает намного больше времени. Разделение грузовиков и пассажирских автомобилей может сократить время пересечения границы; выделение полосы для грузовиков с книжкой МДП может еще более ускорить пересечение границы, поскольку ПП Тажен–Даут-Ата обслуживает грузопотоки подписавших сторон Конвенции МДП – Казахстана, России и Узбекистана.

На юге, среднее время пересечения границы в ПП Айритом составило 17,2 часа из-за продолжительного ожидания. Значительные грузопотоки наблюдались также по маршруту Айритом–Хайратан–Пули-Хумри–Кабул. Важно отметить, что, несмотря на многочисленные перевозки между Ираном и странами ЦАРЭС, маршруты по коридорам, проходящим через Афганистан, не используются. Вместо этого, для автомобильных

перевозок используются маршруты через Туркменистан.

Железнодорожные перевозки

Средние скорости движения поездов по коридору 6 составили 36 км/ч (СБЗ) и 17 км/ч (ССЗ). Эти результаты аналогичны данным, зарегистрированным в 2011 г. Наблюдались значительные объемы перевозок по коридору 1, однако в коридоре 6 они были невелики и ограничивались, в основном, Атырауской областью. По маршруту Аксарайский–Ганюшкин–Атырау–Мака́т–Кульсары протяженностью 547 км поезда двигались со скоростями 30–37 км/ч (СБЗ) и 10–12 км/ч (ССЗ). Грузы, направляющиеся в Кульсары, состояли, главным образом, из машин и оборудования, тогда как из Кульсары перевозились минералы, в особенности, сера.

ПП и узкие места

В ключевой паре ПП Ганюшкин (КАЗ)–Аксарайский (РОС) не было зарегистрировано каких-либо проблем. Время прохождения через ПП незначительно снизилось с 3,8 часа в 2011 г. до 3,6 часа в 2012 г.

VI. Проверка гипотезы

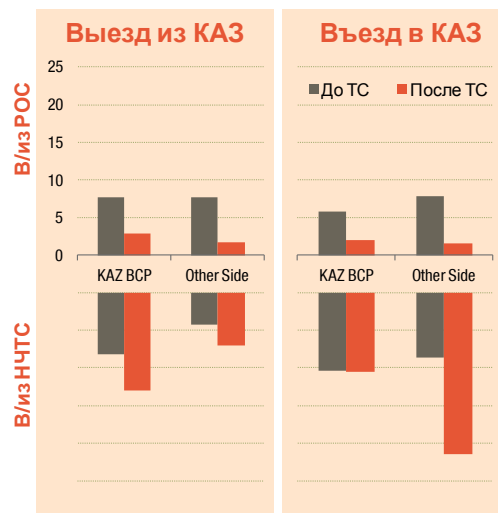
Воздействие Таможенного союза на пересечение границ в Центральной Азии

Вступление в действие Таможенного союза (ТС) между тремя странами-учредителями (Беларусь, Казахстан и Россия) с 1 января 2010 г. ознаменовало период ускоренного роста его членов. Если использовать 2009 г. в качестве базового года, объем торговли между тремя странами возрос на 25% в 2010 г., и на 66% в 2011 г. Таможенные границы были, фактически, удалены, начиная с июля 2011 г¹. Теоретически, это должно уменьшить время, затрачиваемое на пересечение границ грузами, перевозимыми в пределах территорий стран-членов. Одна из трех стран-членов – Казахстан – является участником программы Измерения и мониторинга эффективности коридоров (ИМЭК). Таким образом, анализ данных ИМЭК дает возможность провести сравнение ситуаций пересечения границ Казахстана с Россией и Казахстана со странами, не входящими в ТС. Кроме того Россия и Казахстан имеют общие границы с Кыргызской Республикой, КНР, Туркменистаном и Узбекистаном². В этом разделе делается попытка анализа данных ИМЭК для получения ответов на следующие вопросы: (1) каково воздействие ТС на эффективность пересечения границ? (2) уменьшилось ли количество грузовых транспортных средств, пересекающих границу между Казахстаном и Россией? (3) уменьшилось ли количество грузовых транспортных средств, пересекающих границы между Казахстаном и странами, не входящими в ТС?

Все данные, содержащие сведения о пересечении границ Казахстана за период с января 2010 г. по декабрь 2012 г., были разделены на две группы: одна группа содержала данные о пересечении транспортными средствами границы между Россией и Казахстаном, и другая - о пересечении границ между Казахстаном и странами, не входящими в ТС. Затем, в каждой из групп, данные классифицировались по направлениям торговли, т.е., ввозился ли груз, или вывозился из Казахстана. После соответствующей классификации были получены четыре группы данных. Затем набор данных анализировался статистическими методами для получения представленных ниже результатов. Следует отметить, что анализ проводился

лишь в отношении автомобильных перевозок. Железнодорожные перевозки не были включены в анализ в связи с недостаточным размером выборки. Из таблицы следуют несколько важных наблюдений.

1. После образования ТС, время на пересечение грузами границы между Россией и Казахстаном сократилось. Для грузовых автомобилей, выезжающих из Казахстана в Россию средние затраты времени сократились к настоящему времени с 7,7 часа до 2,9 часа в пунктах пропуска (ПП) на обеих сторонах границы.
2. С другой стороны, транспортные средства, перевозящие грузы между Казахстаном и странами, не входящими в



- Согласно данным ИМЭК, после введения Таможенного союза, суммарные затраты времени на пересечение границы через КАЗ-РОС ПП однозначно сократились в обоих направлениях.
- Однако наблюдалось значительное увеличение продолжительности пересечения границ при въезде в КАЗ из стран-не членов ТС (НЧТС) с 9 до 22 часов.
- Это общее увеличение объясняется, главным образом, увеличением продолжительности: ожидания в очередях, таможенного оформления, санитарного/карантинного контроля и транспортного контроля.

Воздействие Таможенного союза

| | | Total Duration | | Border Security | | Customs Clearance | | Health / Quarantine | | Phyto-sanitary | | Veterinary Inspection | | Visa/Immigration | | GAI/Traffic Inspection | | Transport Inspection | | Weight Inspection | | Wait/Queue | |
|---------------------|----------|----------------|------|-----------------|-----|-------------------|-----|---------------------|-----|----------------|-----|-----------------------|-----|------------------|-----|------------------------|-----|----------------------|-----|-------------------|-----|------------|------|
| | | B | A | B | A | B | A | B | A | B | A | B | A | B | A | B | A | B | A | B | A | B | A |
| Выезд из КАЗ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| В РОС | KAZ Side | 7.7 | 2.9 | 0.6 | 0.6 | 2.2 | 1.0 | 0.4 | 0.2 | 0.4 | 0.2 | 0.3 | 0.2 | 0.5 | 0.3 | 0.3 | 0.5 | 0.5 | 0.4 | 0.5 | 0.3 | 4.7 | 2.7 |
| | RUS Side | 7.7 | 1.8 | 0.6 | 0.5 | 2.7 | 1.1 | 0.5 | 0.2 | 0.5 | 0.2 | 0.3 | 0.2 | 0.3 | 0.1 | 0.3 | 0.3 | 0.8 | 0.5 | 0.5 | 0.3 | 4.3 | 2.0 |
| В НЧТС | KAZ Side | 8.1 | 13.0 | 0.6 | 0.5 | 2.1 | 1.0 | 0.4 | 0.2 | 0.4 | 0.2 | 0.3 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.4 | 0.2 | 0.7 | 0.4 | 0.5 | 0.3 | 5.5 | 14.0 |
| | NCU Side | 4.3 | 7.0 | 0.5 | 0.4 | 1.4 | 0.9 | 0.3 | 0.5 | 0.3 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.3 | 0.4 | 0.2 | 0.1 | 0.3 | 0.2 | 0.3 | 0.3 | 3.5 | 6.7 |
| Въезд в КАЗ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| из РОС | KAZ Side | 5.8 | 2.1 | 0.5 | 0.6 | 2.2 | 1.2 | 0.2 | 0.2 | 0.3 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.3 | 0.5 | 1.3 | 0.4 | 0.5 | 0.4 | 0.2 | 4.0 | 1.6 |
| | RUS Side | 7.8 | 1.5 | 0.6 | 0.5 | 2.7 | 1.3 | 0.4 | 0.2 | 0.4 | 0.2 | 0.3 | 0.2 | 0.3 | 0.2 | 0.2 | 0.3 | 0.6 | 0.4 | 0.5 | 0.2 | 4.8 | 1.2 |
| из НЧТС | KAZ Side | 10.4 | 10.6 | 0.7 | 0.5 | 3.1 | 3.2 | 0.4 | 0.6 | 0.5 | 0.3 | 0.3 | 0.2 | 0.3 | 0.3 | 0.2 | 0.3 | 0.8 | 0.4 | 0.5 | 0.4 | 6.8 | 6.7 |
| | NCU Side | 8.6 | 21.5 | 0.5 | 0.4 | 1.3 | 1.8 | 0.5 | 1.5 | 0.4 | 0.4 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.1 | 0.3 | 0.2 | 0.2 | 0.3 | 0.4 | 0.3 | 10.2 | 20.8 |

Legend: B До ТС
A После ТС
■ Лучше, чем за тот же период прошлого года, уровень значимости 5%
■ Хуже чем за тот же период прошлого года, уровень значимости 5%

ИМЭК ГОДОВОЙ ОТЧЕТ

ТС, не получили такого преимущества. Заметных изменений времени на пересечение границы грузовиками, выезжающими из Казахстана за пределы ТС, не произошло. Однако для транспортных средств, выезжающих в Казахстан из стран, не входящих в ТС, время существенно увеличилось. Время пересечения границы грузовиком, выезжающим в казахский ПП из-за пределов ТС, составило, в среднем, 21,5 часа, по сравнению с 8,6 часа до вступления в силу ТС. Это увеличение имеет уровень статистической значимости 5%.

Для определения причин столь значительного увеличения, были выявлены действия, продолжительность которых резко возросла. К ним относятся **таможенное оформление, санитарная/ карантинная проверка, ГАИ/ автомобильная инспекция, транспортная инспекция и ожидание в очереди**. На ожидание в очереди приходилась значительная доля задержек при пересечении границы еще до образования ТС. Примечательно, что его среднее значение удвоилось с 10,2 часа до 20,8 часа после вступления в силу ТС. Несмотря на то, что эта проблема выявлена предварительным анализом, пока

слишком рано делать окончательные выводы. Нам также необходимо установить причины возникновения этой проблемы. Является ли это прямым или косвенным последствием ТС? Или имеются какие-либо иные причины? Мониторинг этого вопроса будет продолжен в рамках ИМЭК в течение нескольких последующих кварталов.

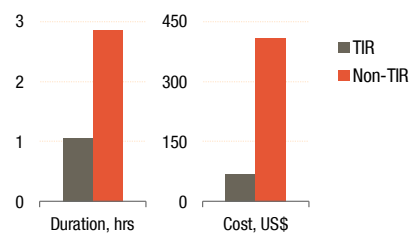
Методология

При тестировании различий в продолжительности пересечения границ до и после образования ТС применялась оценка независимых выборок по критерию Стьюдента. Этот метод обычно используется для проверки по критерию значимости средних двух независимых групп. Была использована также оценка по критерию F для проверки однородности изменения данных о продолжительности пересечения границ.

Анализ использования книжек МДП в коридорах ЦАРЭС

Книжки МДП содействуют перемещению товаров при международной торговле, по существу, обеспечивая глобальное страховое покрытие транзита для удовлетворения гарантийных или залоговых требований при перемещении транспортных средств через транзитные страны. Система МДП была разработана для устранения задержек при транзите, которые возникают, когда транспортные средства для дальних перевозок останавливаются для таможенного досмотра на каждой границе. Руководящие процедуры и процессы, на которых основана система МДП, рассмотрены ниже.

С учетом преимуществ, присущих МДП, предполагается, что транспортные средства, использующие книжки МДП, затрачивают меньше времени на прохождение таможенных процедур. Кроме того, предполагается, что затраты на таможенное оформление должны быть значительно меньше, по сравнению с перевозками без книжек МДП. В таблице 8 приведены результаты тестирования продолжительности и стоимости таможенного оформления для перевозок с книжками МДП и без них, с использованием критерия Стьюдента. Приведенные результаты показывают, что при перевозках с МДП на процедуры таможенного оформления обычно затрачиваются 1,1 часа, тогда как при перевозках без МДП на оформление затрачиваются, в среднем, 2,9 часа. Транзитная система МДП обеспечивает ускорение оформления на границе за счет исключения необходимости в досмотре. Кроме того, книжка МДП считается достаточным основанием для того, чтобы на каждой границе, которую пересекают товары, не требовалось оформление дополнительной документации. Не должны также предъявляться требования в отношении таможенного сопровождения транспортных средств,



В 2012 г. применение книжек МДП продемонстрировало преимущества в отношении издержек и затрат времени при прохождении грузами таможенных процедур. Данные показывают значительную разницу в целом, при сравнении с грузами без книжек МДП.

использующих МДП, поскольку потенциальный риск покрывается гарантией (ЕС-ПРООН БОМКА, 2009).

В то же время, стоимость таможенного оформления товаров, перевозимых с книжками МДП, меньше, чем товаров без книжек МДП. В среднем, оплата за 20-тонный груз с книжкой МДП составляет \$67, тогда как за груз без МДП — \$408.

Методология

При тестировании разницы между сборами за таможенное оформление и длительностью оформления грузов с книжками МДП и без них, применялась оценка независимых выборок по критерию Стьюдента. Этот метод обычно используется для проверки по критерию значимости средних значений двух независимых групп. Была использована также оценка по критерию F для проверки однородности вариации данных о продолжительности пересечения границ. Выборки данных для анализа включали только данные отчетов ВЗР с января по декабрь 2012 г.

VII. Специальный отчет

Пакистан

Пакистан присоединился к ЦАРЭС в 2010 г., и официально принимает участие в ИМЭК с 1 января 2011 г. Ожидается, что в рамках Среднесрочного обзора Стратегии по транспорту и содействию торговле ЦАРЭС будет произведена перепланировка коридоров ЦАРЭС, с тем, чтоб официально охватить Пакистан. В настоящее время, теоретически, Пакистан обслуживают коридоры 5 и 6. Находясь в Южной Азии, Пакистан открывает возможность доступа к морским портам для других стран ЦАРЭС. Страна располагает тремя глубоководными морскими портами, которые обрабатывают, в общей сложности, 64 миллиона метрических тонн грузов в год – Карачи (около 60%), Порт Касим (близко к 40%) и Гвадар (почти 10%).

Данные ИМЭК показали наличие активных транзитных грузопотоков через Афганистан в Пакистан. Грузы фруктов и овощей, а также чугунный лом направляются в Пакистан, тогда как Пакистан экспортирует цемент в Узбекистан и Таджикистан через Афганистан. Пакистан также предлагает транзитные маршруты для грузов, направляющихся в Афганистан. Северный маршрут проходит через Пешавар–Торхам (ПАК–АФГ), а южный – через Чаман–Спин-Булдак (ПАК–АФГ). Пунктом назначения для северного маршрута являются Кабул или Джелалабад; на юге главным пунктом назначения является Кандагар.

| | Routes | Distance (km) |
|---|--|---------------|
| 1 | Northern Route: Karachi-Moro-Sukkur-D.I. Khan-Peshawar-Torkham-Jalalabad-Kabul | 1,646 km |
| 2 | Southern Route: Karachi-Khuzdar-Quetta-Chaman-Spin Buldak-Kandhar | 1,010 km |

Поскольку Карачи является пунктом отправления для многих грузов, отправляемых в Афганистан, он оказывает системное влияние на эффективность коридора. Здесь наблюдаются значительные задержки. ИМЭК показывает, что выполнение таможенных формальностей занимает от 8 до 12 дней. Основной причиной длительных задержек является наложение запрета на транзит грузов НАТО и коалиционных сил в Афганистан, что привело к тому, что такие товары (называемые также некоммерческими грузами) теперь направляются экспедиторами через коридоры, обычно используемые только для коммерческих товаров. Это привело к резкому увеличению количества товаров, проходящих таможенное оформление, и увеличению времени оформления. Для обеспечения того, чтобы некоммерческие материалы не перевозились в составе коммерческих грузов, в настоящее время обычной практикой является 100-процентный досмотр контейнеров, удостоверяющий, что (i) все грузовые декларации соответствуют

Транзитный потенциал Пакистана

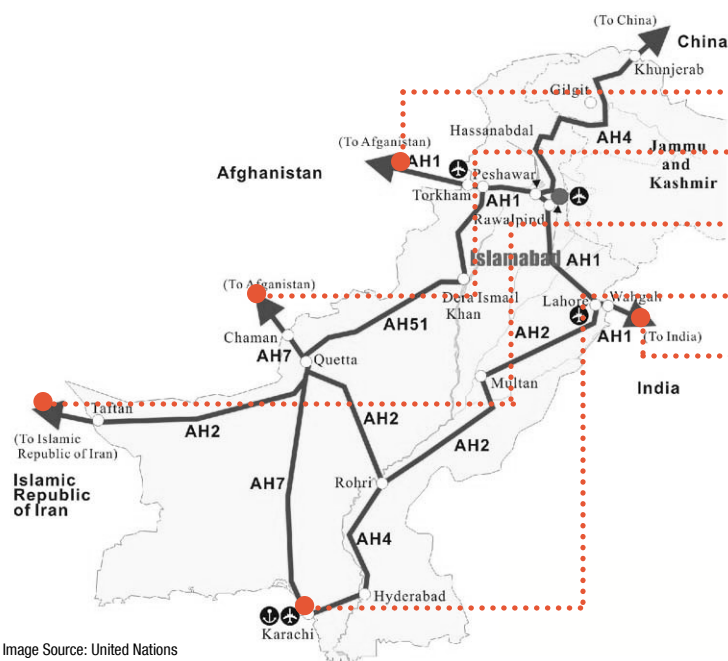


Image Source: United Nations

Маршруты Азиатской международной сети в Пакистане

- Пакистан-Афганистан (AH51), 862 км
Кветта-Дера-Исмаилхан-Пешавар-Торхам
- Пакистан-Афганистан (AH7), 816 км
Карачи-Калат-Кветта-Чаман
- Индия-Пакистан-Иран (AH2), 1 763 км
Вагах-Лахор-Мултан-Суккур--Лакпасс-Нокунди-Тафтан
- Пакистан-Китай (AH4), 2 391 км
Карачи-Лахор-Хасанабдал-Гилгит-Хунджераб
- Индия-Пакистан-Афганистан (AH1), 520 км
Вагах-Лахор-Равалпинди-Пешавар-Торхам

содержимому и (ii) экспедиторы не переправляют некоммерческие грузы в коммерческих контейнерах.

Для движения по южному маршруту, грузовые автомобили формируют в конвои в г. Кветта. Затем грузовики сопровождают до Чамана–Спин-Булдака. Обычно, процедура сопровождения/ конвоя занимает 6 часов и обходится в 153 доллара США. Поскольку она выполняется только в дневное время, грузовики, прибывшие после того, как конвой был отправлен, должны ожидать следующего дня для включения в конвой. Кроме того, автоцистерны, перевозящие нефтепродукты, обычно пользуются приоритетом в очереди. Отчаявшимся водителям, перевозящим обычные грузы, иногда приходится прибегать к неофициальным платежам, чтобы включить свой автомобиль в очередь, не дожидаясь следующего дня. Таможенные формальности в каждом из ПП Чаман и Спин-Булдак занимают от 24 до 48 часов, с размером сбора за оформление от 200 до 300 долларов за каждый груз. Для движения по северному маршруту, конвой и сопровождение формируются в г. Дера-Исмаил-Хан. Затраты времени и размеры оплаты аналогичны времени и оплате в Кветте. Такие же затраты времени и сборы наблюдались в Пешаваре и Торхаме.

Афганистан и Пакистан подписали новое Соглашение о транзитной торговле между Афганистаном и Пакистаном (АРТТА). Эта новая редакция 2010 г. заменяет собой соглашение 1965 года. Согласно имеющимся сведениям, Таджикистан также заинтересован в присоединении к этому соглашению. С учетом важности транзитных грузоперевозок для обеих стран, ожидается, что соглашение активизирует двустороннюю торговлю. Однако, безопасность цепи поставок остается важной проблемой, которая должна быть решена.

Таким образом, Пакистан открывает привлекательные возможности транзитного маршрута для стран ЦАРЭС, нуждающихся в доступе к портам, принимающим морские суда. Несмотря на привлекательность, его возможности пока

ограничены следующим:

- Необходимо сократить значительные задержки в Карачи. Основной причиной задержек являются таможенные формальности. Ускорение процедур позволит сократить общее время перевозок по этому коридору.
- При транзитных перевозках, автомобильные перевозчики не могут избежать конвоя и сопровождения в Кветте или Дера-Исмаил-Хане. Там затрачивается значительное время на ожидание в очереди при формировании конвоя. Распространенными являются неофициальные платежи, которые вносятся водителями в надежде сократить время ожидания. Конвои с сопровождением движутся медленно по труднопроходимой местности.
- Еще одной проблемой являются ограниченные возможности железных дорог Пакистана. Железнодорожная сеть, которой 152 года, рассчитана на эксплуатацию 500 локомотивов, однако в рабочем состоянии находятся лишь 150. По этой железной дороге практически не перевозятся грузы, и она обслуживает только пассажирские перевозки. 30-мильный участок от Пешавара до перевала Хибер в настоящее время не действует, в связи с необходимостью ремонта.

VIII. Заключительные наблюдения

Третий полный год проведения ИМЭК показал некоторые наметившиеся тенденции в области состава грузопотоков и структуры торговли. Он также подтвердил воздействие непредвиденных краткосрочных факторов на измеряемые годовые индикаторы эффективности коридоров ЦАРЭС. В 2012 г. Таможенный союз между Казахстаном, Россией и Беларусью продолжал ставить трудные задачи перед странами, не входящими в него, однако, с течением времени, они смогли справиться с ними лучше, чем когда эти трудности возникли впервые. Свое воздействие оказали и погодные условия, так же, как и политика.

К сожалению, ИМЭК не оценивает экономические последствия явлений, которые оно наблюдает. Насколько задержки доставки товаров на рынки подрывают усилия по искоренению бедности? Какой вклад неофициальные платежи и порча скоропортящихся продуктов в процессе перевозки вносят в инфляцию цен, которая делает недоступными товары первой необходимости, такие, как продовольствие, для множества небогатых людей в странах ЦАРЭС, и насколько сократилось бы их количество, если бы была остановлена коррупция, минимизированы задержки и улучшена торговая логистика? Насколько больше энергоносителей расходуется впустую транспортными средствами, часами ожидающими своей очереди лишь для того, чтобы вернуть порожний грузовик в автопарк?

Несмотря на то, что ИМЭК не измеряет влияние явлений, которые наблюдаются в рамках исследования, оно оказывает ценную услугу различным заинтересованным сторонам уже тем, что подтверждает наличие таких явлений и измеряет, во сколько они обходятся с точки зрения затрат времени и издержек. Существуют другие инструменты, измеряющие экономическое воздействие, и они находят все более широкое применение. Экономический эффект реформ по содействию торговле в Грузии численно определяется путем расчета

величины снижения эксплуатационных расходов на автомобиль на каждый час сокращения задержек в ПП. ИМЭК предоставляет информацию, необходимую для проведения таких расчетов для ЦАРЭС, однако они составляют лишь малую долю воздействия, которую препятствия в торговле оказывают на экономику.

ЦАРЭС 2020 призывает к расширению торговли и повышению конкурентоспособности. Для достижения далеко идущих целей ЦАРЭС 2020, необходимы решительные и согласованные действия на региональном уровне, направленные на снижение экономического влияния пересечения границ. Мы очень надеемся, что исследование ИМЭК способно генерировать информацию, которая необходима руководителям, принимающим решения в странах ЦАРЭС, для разработки и реализации реформ, сводящих к минимуму препятствия в торговле, точно так же, как они принимают более эффективные, современные и проверенные подходы к охране общественного здоровья и обеспечению экономической безопасности. АБР и его партнеры по развитию ЦАРЭС готовы оказать поддержку инициативам ЦАРЭС, которые обеспечат получение максимальных выгод от торговли и возможность их использования на благо тех, кто вносит непосредственный вклад в повышение благосостояния, и тех, кто не имеет доступа к экономическим благам. С течением времени, ИМЭК сможет задокументировать положительное воздействие смелых реформ, и стать источником гордости, а не причиной неловкости. Это является основополагающим мотивом для всех нас, участвующих в проведении ИМЭК. Мы надеемся, что годовой отчет за 2013 год станет демонстрацией положительных воздействий, которые будут побуждать и вдохновлять дальнейшие усилия по содействию торговле в ЦАРЭС.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1: Ассоциации-партнеры по ИМЭК

Партнеры ИМЭК очень важны для успешного проведения ИМЭК. Эти организации являются местными ассоциациями, которые представляют транспортные и логистические компании. Они были специально отобраны и обучены для осуществления сбора данных. Основные обязанности партнеров по ИМЭК:

- выступать в качестве местного координатора для поддержки связи с АБР с целью проведения мероприятий в рамках ИМЭК;
- понимать методологию ИМЭК;
- организовывать водителей, которые должны использовать специально разработанные формы водителей для сбора данных;
- проводить анализ заполненных форм водителей с целью проверки полноты и правильности данных;
- вводить первичные данные из форм водителей в специально разработанный файл ИМЭК ЦАРЭС (разработан с использованием Microsoft Office Excel);
- направлять заполненные файлы по ИМЭК Секретариату ЦАРЭС.

В 2012 году следующие 14 партнеров по ИМЭК проводили тесную работу с ЦАРЭС:

| Страна | Официальное название | Сокращенное назва |
|--------|--|-------------------|
| 1 АФГ | Ассоциация экспедиторских компаний Афганистана | AAFFCO |
| 2 АЗЕ | Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Азербайджана | ABADA |
| 3 КАЗ | Союз международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан | КАЗАТО |
| 4 КАЗ | Ассоциация национальных экспедиторов Республики Казахстан | АНЭК |
| 5 КГЗ | Ассоциация перевозчиков Кыргызстана | АПК |
| 6 КГЗ | Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Кыргызстана | АСМАП |
| 7 МОН | Национальная торгово-промышленная палата Монголии | MNCCI |
| 8 МОН | Национальная ассоциация автомобильного транспорта Монголии | NARTAM |
| 9 ПАК | Пакистанская ассоциация международных экспедиторов | PIFFA |
| 10 КНР | Ассоциация логистики Автономного района внутренняя Монголии | IMLA |
| 11 КНР | Синьцзян-уйгурская ассоциация логистики КНР | XULA |
| 12 ТАД | Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Таджикистана | ABVAT |
| 13 УЗБ | Ассоциация по развитию бизнес-логистики Узбекистана | АРБЛ |
| 14 УЗБ | Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Узбекистана | АСМАП |

ПРИЛОЖЕНИЕ 2: Методология ИМЭК

Методология ИМЭК основана на системе «время-затраты-расстояния» и охватывает четыре основные заинтересованные стороны, а именно: (1) водителей, (2) партнеров/координаторов по ИМЭК, (3) полевых консультантов и (4) АБР в качестве Секретариата ЦАРЭС.

Система «время-затраты-расстояние»

Эта система нацелена на отслеживание изменений во времени (изменяемого в часах или днях) и затратах (изменяемых в долларах США) в отношении расстояния (изменяемого в километрах). Выбираются общие транспортные коридоры, и данные по трем измеряемым показателям собираются водителем или консультантом в процессе следования по маршруту. После ввода данных в рабочую таблицу в формате Microsoft Excel, на графике будут отражены изменения во времени или затратах относительно расстояния. Расстояние показано на горизонтальной оси, а время и затраты – на вертикальной оси.

Водители

Чтобы анализ отражал реальную ситуацию, необходимо, чтобы первичные данные собирались как можно «ближе» к источнику. Поэтому водители выбраны в качестве целевого источника, чтобы вести записи о том, сколько времени потребовалось и какие затраты они понесли при перемещении от пункта отправления до пункта назначения. Водители используют адаптированные к местным условиям формы водителей для записи данных и представляют их партнерам по ИМЭК.

Партнеры/координаторы по ИМЭК

Партнеры по ИМЭК представляют собой организации, отобранные для реализации проекта. Каждый партнер назначает конкретное лицо, которое должно быть ознакомлено с методикой ИМЭК, и затем оно проводит обучение для водителей, дорабатывает формы водителей и вводит данные в кастомизированную рабочую таблицу Microsoft Office Excel.

Полевые консультанты

Для реализации проекта ИМЭК привлечены два международных консультанта. Они работают с командой по содействию торговле ЦАРЭС из АБР с целью развития методологии ИМЭК и затем посещения восьми стран ЦАРЭС для стандартизации реализации. Они также анализируют агрегированные данные и подготавливают проекты квартальных и годовых отчетов.

Секретариат ЦАРЭС в АБР

Команда АБР, ответственная за содействие торговле ЦАРЭС, расположенная в Маниле, несет ответственность за сбор и агрегирование всех заполненных файлов в формате Excel. Используя специализированное статистическое программное обеспечение, команда подготавливает графики и таблицы для полевых консультантов для проведения анализа.

Методология выборки и процедуры расчетов

Каждый месяц координаторы от каждой партнерской ассоциации делают случайную выборку среди водителей, которые будут перевозить грузы по шести приоритетным коридорам ЦАРЭС, для заполнения водительских форм. Данные из форм водителей вносятся координаторами в рабочие таблицы по времени-затратам-расстоянию (ВЗР) в формате Excel. Каждая партнерская ассоциация заполняет примерно 30 форм ВЗР в месяц, которые представляются международным консультантам, и затем проверяются с точки зрения последовательности, точности и полноты данных.

Данные по времени-затратам/расстоянию (ВЗР), представляемые партнерскими ассоциациями, должны быть стандартизированы, чтобы можно было суммировать данные в каждой таблице ВЗР и проанализировать на уровне субкоридоров, коридоров и агрегировать для отчетности.

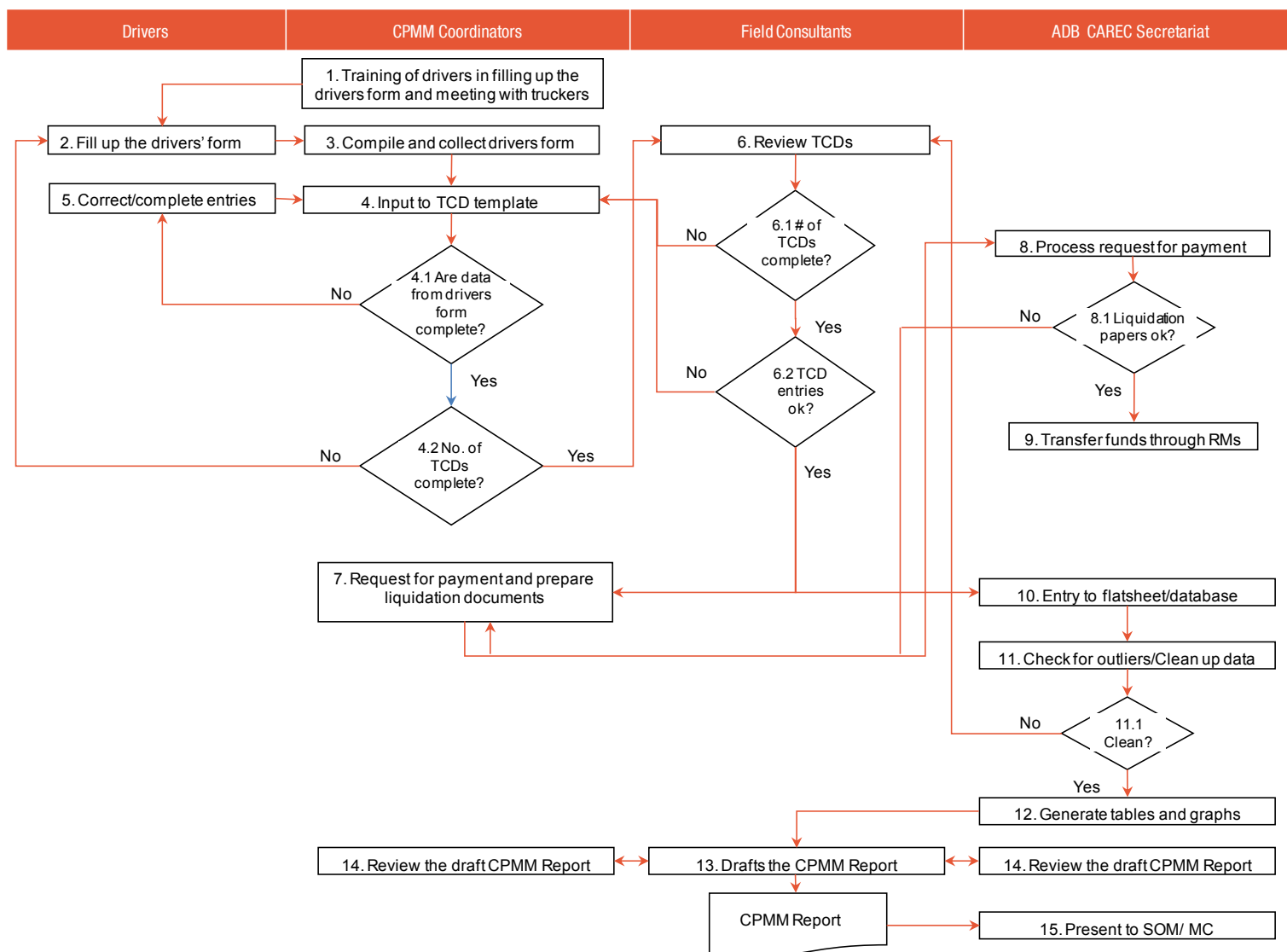
Стандартизация осуществляется для 20-тонного грузовика в случае автодорожных перевозок или эквивалента двадцатифутового контейнера (ДФЭ) в случае железнодорожных перевозок на расстояние в 500 километров (км). Число пунктов пересечения границы (ППГ) на уровне субкоридоров также стандартизируется для каждого сегмента протяженностью 500 км.

Ниже приводятся шаги, которые осуществляются для стандартизации каждой рабочей таблицы по ВЗР:

1. Каждая таблица по ВЗР делится на часть, не относящуюся к ППГ, и часть, относящуюся к ППГ, в случае перевозок с пересечением границы.
2. Цифры по времени и затратам для части, не относящейся к ППГ, приводятся к стандартному расстоянию 500 км посредством умножения показателя 500 км на фактическое расстояние поездки.
3. Цифры по времени и затратам для части, относящейся к ППГ, стандартизируются на основе отношения предварительно рассчитанного условного количества ППГ на каждый 500-км участок к фактическому количеству пройденных ППГ.
4. Производится пересчет данных по ВЗР посредством объединения стандартизированной части, не относящейся к ППГ, и стандартизированной части, связанной с ППГ.

Чтобы измерить среднюю скорость и издержки на транспортировку для торговых операций, в качестве весов используется грузовой тоннаж или число контейнеров в ДФЭ (приведенные к стандарту в 20 тонн) при расчете взвешенного среднего показателя скорости и издержек для субкоридоров, коридоров и общего показателя, на основе стандартизированных выборок ВЗР.

Приложение 3: обзор методологии ИМЭК



Приложение 4: Индикаторы содействия торговле — октябрь-декабрь 2012 г.

ИСТ1 : Затраты времени на прохождение через пункт пропуска (час.)

В 4-м кв. 2012 г. затраты времени в ПП коридоров 1, 2 и 4 заметно возросли, в особенности в Коридоре 2 (в среднем 14,5 часа на один переход). В субкоридоре 2а наблюдались наиболее значительные задержки: установлено, что "узким местом" является Тажен. Владельцы и водители грузовиков из УЗБ сообщают о длительном времени ожидания на этом КАЗ ПП. Большая интенсивность движения по субкоридору 2а и более строгие таможенные проверки после присоединения КАЗ к Таможенному союзу были отмечены, как факторы, негативно влияющие на чрезвычайно продолжительное время пересечения границы.

ИСТ2 : Издержки на оформление пересечения границы (\$)

В отношении издержек на пересечение границы, следуя сложившейся схеме, субкоридоры 1а и 1b продемонстрировали более высокие издержки. По полученным данным, главной причиной является пара ПП Коргас-Хоргос (КАЗ-КНР). При дальнейшем изучении, пояснения, полученные от водителей и владельцев грузовиков из КНР, указали на высокие транспортные издержки на тоннокилометр по территории КАЗ. Отчеты сообщают, что в Коргасе (КАЗ) таможенные служащие направляли водителей к "толкачам" или "посредникам" — лицам, которые предлагают в ПП оформить документы водителям за непомерную плату. Если водители отказываются от услуг "толкачей", сотрудники таможни отказываются оформлять их документы, оставляя водителей в затруднительном положении в ПП. Эти услуги могут стоить сотни долларов, и ставки особенно повышаются, если водитель перевозит продукты, не допускающие задержек, такие, как фрукты, овощи или опасные материалы.

ИСТ3 : Издержки на перевозку груза по участку коридора (на 500 км на 20 тонн)

ИСТ3 показывает значительные различия между транспортными издержками в коридорах ЦАРЭС. Эти различия демонстрируют данные ИМЭК, собранные по грузам из КНР, перевезенным автомобильным транспортом по двум различным участкам: (1) Урумчи-Алматы и (2) Урумчи-Душанбе. Для корректности сравнения издержки были нормализованы для расстояния 500 км и 20-тонного груза. Нормализация необходима, поскольку транспортные издержки зависят от расстояния и веса груза. Результаты показывают, что удельные транспортные издержки выше при перевозке по маршруту КНР-КГЗ-ТАД. Это объясняет, почему Коридор 5 по-прежнему остается наиболее дорогим коридором для перевозок в 4-м кв. 2012 г., со средним значением издержек \$1 913 на 500 км. Эта тенденция наблюдалась также в предыдущих кварталах. Перевозчики вынуждены устанавливать необычно высокую плату за перевозку, чтобы компенсировать более высокие эксплуатационные расходы, связанные со сложностью движения по маршруту, проходящему по труднопроходимой местности.

| | Urumqi-Almaty | Urumqi-Dushanbe |
|------------------------|---------------|-----------------|
| Vehicle Operating Cost | \$1,995 | \$2,303 |
| Activities Cost | \$558 | \$582 |
| Total | \$2,553 | \$2,885 |
| SWOD (kph) | 47.0 | 23.3 |
| SWD (kph) | 9.6 | 13.8 |

Наряду с Коридором 5, очень высокие транспортные издержки наблюдаются также в субкоридоре 1b, где они составляют, в среднем, \$1 811 на 500 км на 20 тонн груза. Данные показывают, что нормализованные издержки при перевозках Урумчи-Алматы больше, чем на маршруте Урумчи-Астана. Несмотря на то, что оба маршрута сопряжены с существенными издержками, так как они проходят частично по территории Казахстана, прохождение через ПП Коргас, а не через ПП Алашанькоу, обходится дороже, и нормализованные издержки составляют \$6 618 на 500 км на 20 тонн груза. Это значение очень велико, по сравнению с другими участками.

ИСТ4 : Скорость движения по участку коридора (км/ч)

Если продолжить предыдущий пример, движение грузов по Коридору 1 (грузы КНР-КАЗ) в 4-м кв. 2012 г. обычно происходило быстрее, чем по Коридору 5 (грузы КНР-ТАД). На оценки СБЗ в Коридоре 5 значительное влияние оказывают высокогорные участки от Иркештана до Карамыка, пролегающие на высоте от 3 500 до 4 500 м над уровнем моря. Однако в связи с продолжительным временем прохождения через ПП при пересечении границ, оба коридора характеризуются значительным перепадом оценок скорости. В Коридоре 1 существенные задержки обусловлены таможенным оформлением в ПП Коргас, тогда как в Коридоре 5 узкими местами для перевозок являются Карамык (КГЗ) и Иркештан (КНР).

АБР оказал содействие в заключении Соглашения о трансграничных перевозках (СТГП) между КГЗ и ТАД. Однако Карамык является (в настоящее время) двусторонним ПП, и службы КГЗ, управляющие границей периодически закрывают его для транзитных грузов. В 4-м кв. 2012 г. наблюдались продолжительные задержки в ПП Карамык в связи с закрытием этой границы для транзитных грузов. Это снизило общую скорость перевозок по Коридору 5, поскольку водители, перевозящие товары из третьих стран пытались пересекать границу в Карамыке. Более того, несмотря на то, что ПП Карамык не предназначался для значительных грузопотоков, он используется все более интенсивно. Вследствие того, что нормативные положения и инфраструктура не соответствуют фактическим грузопотокам, задержки могут продолжаться, что отрицательно отразится на эффективности этого участка и коридора в целом.

Приложение 5: Квартальные оценки

Индикаторы содействия торговле (Среднее)

| Коридор | Суммарный | | | | | | | | Авто | | | | | | | | Ж/д | | | | | | | |
|-------------|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|------|------|-------|-------|-------|------|
| | 2011 | | | | 2012 | | | | 2011 | | | | 2012 | | | | 2011 | | | | 2012 | | | |
| | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 |
| ИСТ1 | Время прохождения ППГ (в часах) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Суммарный | 7.6 | 7.8 | 7.5 | 9.0 | 12.3 | 11.0 | 9.6 | 10.0 | 5.3 | 6.6 | 6.1 | 6.6 | 10.5 | 8.6 | 7.7 | 7.8 | 21.1 | 17.2 | 20.2 | 34.4 | 25.0 | 24.6 | 23.5 | 25.5 |
| 1 | 12.2 | 6.9 | 7.6 | 8.4 | 15.7 | 13.4 | 12.0 | 10.8 | 6.4 | 5.5 | 6.0 | 6.8 | 15.3 | 11.3 | 10.8 | 7.1 | 24.7 | 13.6 | 20.7 | 30.3 | 19.4 | 25.3 | 19.0 | 25.8 |
| 2 | 7.2 | 7.1 | 10.0 | 10.8 | 8.2 | 12.6 | 12.7 | 14.6 | 7.2 | 7.1 | 10.1 | 10.9 | 8.3 | 12.7 | 12.7 | 14.7 | 4.0 | 5.3 | 5.0 | 4.6 | 4.4 | 3.2 | 3.5 | 5.0 |
| 3 | 4.5 | 5.9 | 5.7 | 6.2 | 6.1 | 8.4 | 6.2 | 7.9 | 4.5 | 5.9 | 5.8 | 6.3 | 6.1 | 8.4 | 6.2 | 8.0 | 2.9 | 5.0 | 2.3 | 1.0 | 4.5 | 6.5 | 4.9 | 4.4 |
| 4 | 7.8 | 9.6 | 9.4 | 14.3 | 13.6 | 12.7 | 11.0 | 11.3 | 4.1 | 4.6 | 5.1 | 5.9 | 5.5 | 5.4 | 5.3 | 5.2 | 17.4 | 22.5 | 20.5 | 37.1 | 28.1 | 25.7 | 25.8 | 26.4 |
| 5 | 1.4 | 12.7 | 5.3 | 3.5 | 19.6 | 4.0 | 4.1 | 8.5 | 1.4 | 12.7 | 5.3 | 3.5 | 19.6 | 4.0 | 4.1 | 8.5 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 6 | 5.5 | 6.5 | 4.9 | 5.6 | 6.7 | 7.5 | 9.0 | 6.6 | 5.5 | 6.6 | 4.9 | 5.6 | 6.8 | 7.6 | 9.0 | 6.6 | 1.4 | 2.7 | 3.2 | 4.1 | 2.0 | 3.7 | 6.8 | - |
| ИСТ2 | Затраты на пересечение границы (в US\$) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Суммарный | 140 | 156 | 169 | 159 | 152 | 156 | 162 | 162 | 138 | 150 | 158 | 146 | 144 | 139 | 152 | 150 | 150 | 208 | 276 | 334 | 262 | 298 | 279 | 273 |
| 1 | 104 | 145 | 196 | 164 | 168 | 186 | 167 | 181 | 91 | 136 | 180 | 140 | 149 | 144 | 123 | 117 | 130 | 199 | 349 | 719 | 525 | 463 | 451 | 433 |
| 2 | 131 | 136 | 136 | 167 | 169 | 161 | 168 | 165 | 131 | 136 | 136 | 167 | 169 | 161 | 168 | 165 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 3 | 60 | 95 | 90 | 132 | 158 | 182 | 174 | 157 | 60 | 95 | 90 | 132 | 158 | 182 | 174 | 157 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 4 | 208 | 190 | 168 | 167 | 132 | 150 | 218 | 206 | 223 | 179 | 143 | 146 | 118 | 141 | 229 | 214 | 181 | 216 | 232 | 227 | 179 | 180 | 168 | 172 |
| 5 | 89 | 179 | 270 | 235 | 231 | 147 | 117 | 138 | 89 | 179 | 270 | 235 | 231 | 147 | 117 | 138 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 6 | 199 | 171 | 105 | 100 | 90 | 91 | 99 | 86 | 199 | 171 | 105 | 100 | 90 | 91 | 99 | 86 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| ИСТ3 | Затраты на перевозку по участку коридора (в US\$, на 500 км/ 20 тонн) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Суммарный | 915 | 916 | 954 | 1,056 | 936 | 882 | 1,161 | 1,104 | 1,011 | 1,025 | 1,041 | 1,137 | 981 | 939 | 1,258 | 1,190 | 596 | 439 | 455 | 498 | 677 | 639 | 613 | 594 |
| 1 | 636 | 755 | 798 | 1,011 | 993 | 1,093 | 1,636 | 1,066 | 700 | 928 | 869 | 1,065 | 996 | 1,180 | 1,845 | 1,131 | 540 | 340 | 478 | 639 | 979 | 844 | 749 | 812 |
| 2 | 727 | 636 | 598 | 760 | 589 | 545 | 498 | 606 | 728 | 636 | 598 | 762 | 565 | 518 | 468 | 606 | 702 | 634 | 587 | 668 | 1,286 | 1,662 | 3,099 | - |
| 3 | 741 | 985 | 1,180 | 1,339 | 1,053 | 904 | 1,102 | 1,203 | 750 | 1,021 | 1,189 | 1,380 | 1,054 | 877 | 1,100 | 1,223 | 632 | 233 | 651 | 90 | 936 | 1,382 | 1,189 | 702 |
| 4 | 1,410 | 1,241 | 1,162 | 1,037 | 919 | 945 | 912 | 961 | 1,897 | 1,659 | 1,652 | 1,446 | 1,258 | 1,301 | 1,369 | 1,469 | 679 | 613 | 426 | 425 | 411 | 410 | 455 | 453 |
| 5 | 2,033 | 1,335 | 1,620 | 1,672 | 1,522 | 980 | 1,681 | 1,914 | 2,033 | 1,335 | 1,620 | 1,672 | 1,522 | 980 | 1,681 | 1,914 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 6 | 977 | 904 | 922 | 914 | 765 | 592 | 641 | 908 | 993 | 939 | 939 | 929 | 775 | 603 | 641 | 908 | 551 | 336 | 380 | 443 | 408 | 285 | - | - |
| ИСТ4 | Скорость движения по коридорам ЦАРЭС (в км/ч), ССЗ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Суммарный | 23.2 | 20.2 | 23.0 | 21.3 | 23.3 | 24.1 | 22.1 | 19.8 | 26.2 | 23.1 | 25.3 | 23.8 | 26.1 | 26.9 | 25.4 | 23.1 | 19.2 | 15.2 | 19.2 | 17.3 | 15.3 | 15.8 | 11.6 | 12.6 |
| 1 | 25.9 | 24.0 | 27.3 | 25.0 | 26.7 | 22.2 | 24.5 | 24.1 | 30.2 | 29.9 | 31.0 | 28.6 | 28.8 | 24.5 | 27.2 | 30.7 | 23.4 | 18.7 | 23.6 | 21.4 | 19.5 | 20.5 | 15.0 | 17.2 |
| 2 | 24.0 | 21.9 | 24.2 | 21.1 | 20.7 | 22.6 | 25.2 | 20.6 | 23.8 | 21.8 | 24.1 | 20.6 | 20.8 | 22.4 | 25.3 | 20.6 | 24.8 | 23.1 | 25.2 | 28.0 | 20.0 | 25.1 | 25.0 | 19.6 |
| 3 | 25.5 | 21.1 | 21.7 | 20.7 | 20.2 | 17.7 | 27.9 | 24.1 | 26.3 | 21.5 | 20.7 | 22.1 | 21.9 | 18.7 | 29.0 | 24.4 | 22.1 | 19.0 | 25.6 | 18.3 | 16.0 | 16.0 | 17.6 | 22.0 |
| 4 | 11.7 | 11.7 | 11.8 | 12.0 | 12.6 | 13.0 | 11.0 | 10.9 | 20.8 | 20.8 | 19.4 | 19.6 | 21.0 | 20.9 | 20.0 | 18.5 | 6.3 | 6.0 | 7.0 | 6.8 | 6.3 | 7.1 | 6.2 | 7.0 |
| 5 | 26.9 | 15.8 | 19.7 | 20.1 | 18.4 | 19.4 | 14.9 | 15.9 | 26.9 | 15.8 | 19.7 | 20.1 | 18.4 | 19.4 | 14.9 | 15.9 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 6 | 25.7 | 20.2 | 23.2 | 22.5 | 20.4 | 29.4 | 24.9 | 24.2 | 25.7 | 21.2 | 23.6 | 23.0 | 21.5 | 29.7 | 25.0 | 24.2 | 25.4 | 16.8 | 21.9 | 20.9 | 14.4 | 19.1 | 23.2 | 25.1 |
| СБЗ | Скорость без задержек (в км/ч) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Суммарный | 37.5 | 35.6 | 40.0 | 38.9 | 37.5 | 37.4 | 39.4 | 38.1 | 44.2 | 40.3 | 44.7 | 43.0 | 38.3 | 38.2 | 42.4 | 41.7 | 28.3 | 27.4 | 32.3 | 32.4 | 35.1 | 34.8 | 29.8 | 30.6 |
| 1 | 42.6 | 42.8 | 46.3 | 46.0 | 40.3 | 45.5 | 41.7 | 44.8 | 55.0 | 52.1 | 52.5 | 50.0 | 39.0 | 45.7 | 41.4 | 45.4 | 35.2 | 34.6 | 40.1 | 42.0 | 44.7 | 45.4 | 42.5 | 44.1 |
| 2 | 38.2 | 34.8 | 45.2 | 42.8 | 39.1 | 46.5 | 47.3 | 39.9 | 40.1 | 34.4 | 45.5 | 42.8 | 39.0 | 46.9 | 47.4 | 40.2 | 28.5 | 38.4 | 41.5 | 43.0 | 40.4 | 41.8 | 44.9 | 25.8 |
| 3 | 43.1 | 38.6 | 42.1 | 39.3 | 40.4 | 40.5 | 47.1 | 54.6 | 45.6 | 40.0 | 43.7 | 43.2 | 41.2 | 41.4 | 48.6 | 57.3 | 31.5 | 32.2 | 35.2 | 32.6 | 38.5 | 39.0 | 33.6 | 34.5 |
| 4 | 22.5 | 21.2 | 23.2 | 23.5 | 24.1 | 24.6 | 19.6 | 20.9 | 43.9 | 40.8 | 39.8 | 39.7 | 36.8 | 36.0 | 30.2 | 29.2 | 9.7 | 9.0 | 12.7 | 12.5 | 14.5 | 16.1 | 13.9 | 16.5 |
| 5 | 33.3 | 27.6 | 31.4 | 32.0 | 29.8 | 29.7 | 41.0 | 32.5 | 33.3 | 27.6 | 31.4 | 32.0 | 29.8 | 29.7 | 41.0 | 32.5 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 6 | 37.4 | 35.9 | 38.0 | 35.3 | 36.3 | 36.3 | 47.2 | 41.4 | 37.8 | 36.9 | 38.7 | 36.7 | 36.7 | 36.3 | 47.7 | 41.3 | 34.9 | 32.4 | 35.2 | 30.9 | 34.3 | 37.9 | 38.1 | 47.0 |

Индикаторы содействия торговле (Медиан.)

| Коридор | Суммарный | | | | | | | | | | | | | | | | Авто | | | | | | | | Ж/д | | | | | | | |
|-------------|--|------|------|------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|------|------|-------|-------|-------|------|-----|--|--|--|--|--|--|--|
| | 2011 | | | | 2012 | | | | 2011 | | | | 2012 | | | | 2011 | | | | 2012 | | | | | | | | | | | |
| | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | | | | | | | | |
| ИСТ1 | Время прохождения ППГ (в часах) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Суммарный | 3.9 | 4.6 | 4.0 | 4.1 | 3.9 | 4.6 | 4.3 | 4.0 | 3.3 | 4.0 | 3.5 | 3.7 | 3.2 | 4.0 | 3.7 | 3.0 | 12.0 | 10.1 | 14.8 | 14.4 | 24.0 | 24.0 | 20.0 | 24.0 | | | | | | | | |
| 1 | 3.8 | 3.7 | 3.0 | 3.3 | 2.7 | 3.6 | 3.0 | 2.5 | 2.0 | 2.7 | 2.5 | 3.0 | 2.3 | 2.3 | 1.8 | 1.7 | 7.0 | 6.0 | 12.0 | 22.4 | 13.0 | 23.5 | 16.5 | 17.0 | | | | | | | | |
| 2 | 4.7 | 5.7 | 7.4 | 9.5 | 5.9 | 6.4 | 5.8 | 5.9 | 4.7 | 5.8 | 7.5 | 9.6 | 5.9 | 6.5 | 5.8 | 5.9 | 4.0 | 4.8 | 4.7 | 4.7 | 3.0 | 3.1 | 3.5 | 5.0 | | | | | | | | |
| 3 | 3.4 | 4.5 | 3.2 | 3.9 | 4.2 | 6.8 | 5.0 | 5.2 | 3.6 | 4.5 | 3.3 | 3.9 | 4.2 | 6.8 | 5.0 | 5.3 | 0.8 | 4.3 | 2.3 | 1.0 | 4.5 | 5.2 | 4.9 | 4.6 | | | | | | | | |
| 4 | 3.9 | 5.0 | 5.1 | 5.8 | 6.4 | 6.7 | 6.1 | 6.0 | 3.2 | 3.5 | 4.0 | 4.1 | 3.9 | 4.1 | 4.6 | 4.0 | 12.0 | 24.0 | 22.1 | 12.7 | 24.0 | 24.0 | 24.0 | 24.0 | | | | | | | | |
| 5 | 1.2 | 13.0 | 3.1 | 2.9 | 2.5 | 2.4 | 2.1 | 2.0 | 1.2 | 13.0 | 3.1 | 2.9 | 2.5 | 2.4 | 2.1 | 2.0 | - | - | - | - | - | - | - | - | | | | | | | | |
| 6 | 5.5 | 4.5 | 3.1 | 3.4 | 2.6 | 2.4 | 3.4 | 1.5 | 5.5 | 4.6 | 3.1 | 3.4 | 2.6 | 2.4 | 3.3 | 1.5 | 1.4 | 2.1 | 3.2 | 4.1 | 2.0 | 2.6 | 6.8 | - | | | | | | | | |
| ИСТ2 | Затраты на пересечение границы (в US\$) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Суммарный | 85 | 99 | 89 | 90 | 73 | 80 | 80 | 79 | 89 | 100 | 82 | 85 | 58 | 65 | 70 | 64 | 50 | 74 | 125 | 200 | 147 | 147 | 145 | 145 | | | | | | | | |
| 1 | 50 | 86 | 82 | 68 | 48 | 52 | 35 | 31 | 57 | 87 | 68 | 65 | 45 | 47 | 31 | 28 | 50 | 53 | 150 | 671 | 165 | 164 | 145 | 145 | | | | | | | | |
| 2 | 89 | 132 | 143 | 151 | 90 | 90 | 136 | 115 | 89 | 132 | 143 | 151 | 90 | 90 | 136 | 115 | - | - | - | - | - | - | - | - | | | | | | | | |
| 3 | 54 | 59 | 59 | 67 | 75 | 148 | 118 | 75 | 54 | 59 | 59 | 67 | 75 | 148 | 118 | 75 | - | - | - | - | - | - | - | - | | | | | | | | |
| 4 | 72 | 44 | 45 | 45 | 30 | 45 | 52 | 73 | 45 | 15 | 7 | 6 | 10 | 10 | 45 | 45 | 100 | 100 | 100 | 100 | 140 | 140 | 144 | 144 | | | | | | | | |
| 5 | 56 | 98 | 111 | 110 | 108 | 134 | 100 | 100 | 56 | 98 | 111 | 110 | 108 | 134 | 100 | 100 | - | - | - | - | - | - | - | - | | | | | | | | |
| 6 | 210 | 160 | 100 | 100 | 90 | 100 | 89 | 65 | 210 | 160 | 100 | 100 | 90 | 100 | 89 | 65 | - | - | - | - | - | - | - | - | | | | | | | | |
| ИСТ3 | Затраты на перевозку по участку коридора (в US\$, на 500 км/20 тонн) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Суммарный | 609 | 662 | 623 | 651 | 598 | 630 | 614 | 660 | 670 | 711 | 703 | 709 | 641 | 676 | 676 | 713 | 506 | 350 | 419 | 433 | 452 | 452 | 538 | 583 | | | | | | | | |
| 1 | 384 | 449 | 504 | 539 | 522 | 727 | 624 | 624 | 342 | 622 | 518 | 562 | 533 | 727 | 647 | 619 | 442 | 296 | 277 | 272 | 484 | 726 | 383 | 648 | | | | | | | | |
| 2 | 457 | 524 | 554 | 523 | 502 | 457 | 436 | 495 | 449 | 522 | 551 | 522 | 502 | 456 | 434 | 495 | 577 | 707 | 554 | 705 | 1,344 | 1,429 | 3,099 | - | | | | | | | | |
| 3 | 324 | 598 | 774 | 805 | 812 | 759 | 1,072 | 974 | 308 | 631 | 774 | 805 | 808 | 719 | 1,072 | 1,082 | 527 | 198 | 651 | 100 | 936 | 1,365 | 1,189 | 703 | | | | | | | | |
| 4 | 882 | 887 | 794 | 719 | 723 | 741 | 874 | 865 | 1,729 | 1,440 | 1,440 | 1,388 | 1,301 | 1,334 | 1,369 | 1,406 | 701 | 692 | 448 | 442 | 452 | 452 | 538 | 517 | | | | | | | | |
| 5 | 2,254 | 892 | 981 | 987 | 1,242 | 730 | 2,012 | 1,825 | 2,254 | 892 | 981 | 987 | 1,242 | 730 | 2,012 | 1,825 | - | - | - | - | - | - | - | - | | | | | | | | |
| 6 | 908 | 658 | 612 | 551 | 572 | 509 | 545 | 520 | 921 | 690 | 622 | 553 | 574 | 525 | 545 | 520 | 338 | 359 | 307 | 395 | 343 | 253 | - | - | | | | | | | | |
| ИСТ4 | Скорость движения по коридорам ЦАРЭС (в км/ч), ССЗ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Суммарный | 23.3 | 18.4 | 21.4 | 19.4 | 27.3 | 30.2 | 25.0 | 17.1 | 25.8 | 22.1 | 23.6 | 22.5 | 29.4 | 30.2 | 25.0 | 21.5 | 12.8 | 12.9 | 13.9 | 12.9 | 12.3 | 10.1 | 7.9 | 8.4 | | | | | | | | |
| 1 | 24.4 | 19.4 | 25.3 | 21.9 | 29.4 | 22.6 | 25.0 | 20.8 | 30.7 | 29.3 | 30.1 | 28.9 | 29.4 | 23.2 | 25.0 | 24.1 | 18.9 | 16.0 | 18.4 | 18.5 | 19.6 | 22.5 | 14.4 | 15.3 | | | | | | | | |
| 2 | 24.2 | 19.9 | 25.3 | 21.3 | 20.1 | 21.3 | 25.2 | 19.7 | 23.9 | 19.4 | 25.5 | 20.7 | 20.3 | 20.7 | 25.2 | 19.8 | 27.8 | 20.5 | 23.3 | 25.8 | 20.0 | 24.1 | 18.0 | 19.6 | | | | | | | | |
| 3 | 26.6 | 23.7 | 22.6 | 19.8 | 22.6 | 15.8 | 25.2 | 22.6 | 27.0 | 23.8 | 22.6 | 21.0 | 23.6 | 16.2 | 26.9 | 21.5 | 16.3 | 18.5 | 24.8 | 16.0 | 13.2 | 13.4 | 16.9 | 24.4 | | | | | | | | |
| 4 | 7.3 | 7.6 | 9.0 | 8.9 | 8.0 | 9.3 | 7.9 | 7.8 | 18.6 | 18.4 | 17.1 | 17.2 | 18.6 | 20.1 | 22.8 | 16.3 | 6.5 | 6.0 | 6.7 | 6.5 | 6.2 | 6.9 | 6.2 | 6.6 | | | | | | | | |
| 5 | 24.7 | 19.5 | 20.4 | 21.8 | 20.3 | 19.6 | 12.1 | 14.9 | 24.7 | 19.5 | 20.4 | 21.8 | 20.3 | 19.6 | 12.1 | 14.9 | - | - | - | - | - | - | - | - | | | | | | | | |
| 6 | 25.9 | 20.8 | 23.1 | 23.2 | 19.2 | 30.2 | 24.5 | 24.8 | 25.8 | 21.4 | 23.5 | 23.8 | 21.6 | 30.2 | 24.5 | 24.6 | 27.7 | 14.1 | 19.6 | 12.5 | 15.9 | 16.5 | 28.2 | 25.1 | | | | | | | | |
| СБЗ | Скорость без задержек (в км/ч) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Суммарный | 40.3 | 35.7 | 42.9 | 39.9 | 35.5 | 35.2 | 37.1 | 37.1 | 44.6 | 39.3 | 45.6 | 42.3 | 35.5 | 35.2 | 37.1 | 38.6 | 33.6 | 28.8 | 38.5 | 34.8 | 39.9 | 41.3 | 36.5 | 32.3 | | | | | | | | |
| 1 | 45.5 | 46.7 | 46.6 | 45.6 | 35.5 | 45.8 | 37.1 | 43.6 | 56.7 | 53.3 | 53.0 | 50.3 | 35.5 | 49.0 | 37.1 | 48.6 | 40.4 | 37.6 | 42.8 | 41.4 | 44.6 | 44.4 | 41.3 | 43.2 | | | | | | | | |
| 2 | 41.9 | 37.1 | 43.7 | 43.3 | 38.8 | 46.3 | 48.9 | 40.5 | 42.8 | 34.6 | 44.2 | 43.4 | 38.1 | 47.7 | 50.0 | 40.5 | 33.9 | 37.7 | 40.7 | 43.3 | 41.2 | 41.5 | 47.3 | 25.8 | | | | | | | | |
| 3 | 44.5 | 37.0 | 42.6 | 36.0 | 36.9 | 39.3 | 50.4 | 40.6 | 48.6 | 37.9 | 43.4 | 41.9 | 35.6 | 38.9 | 51.3 | 41.6 | 35.6 | 36.0 | 36.4 | 32.2 | 39.0 | 40.0 | 32.4 | 34.2 | | | | | | | | |
| 4 | 11.0 | 9.8 | 16.7 | 15.8 | 18.1 | 21.5 | 17.4 | 17.6 | 47.6 | 34.0 | 32.6 | 37.6 | 38.2 | 38.5 | 31.7 | 28.0 | 9.7 | 8.3 | 12.0 | 11.3 | 15.2 | 15.3 | 12.0 | 15.1 | | | | | | | | |
| 5 | 30.7 | 30.1 | 30.6 | 31.4 | 30.3 | 30.4 | 31.2 | 28.1 | 30.7 | 30.1 | 30.6 | 31.4 | 30.3 | 30.4 | 31.2 | 28.1 | - | - | - | - | - | - | - | - | | | | | | | | |
| 6 | 37.2 | 34.9 | 37.5 | 35.5 | 35.1 | 35.2 | 45.5 | 41.4 | 39.2 | 36.4 | 38.5 | 38.2 | 35.1 | 35.2 | 46.2 | 41.4 | 35.6 | 30.9 | 34.3 | 28.9 | 34.1 | 37.9 | 43.5 | 47.0 | | | | | | | | |

Йин Чень

Директор,
ЕАРФ, Департамент Восточной Азии
Азиатский банк развития

Тел. (632) 632 5945
Эл. почта: yqian@adb.org

Джефф Процак

Специалист по региональному сотрудничеству,
ЕАРФ, Департамент Восточной Азии
Азиатский банк развития

Тел. (632) 632 5701
Эл. почта: jtprocak@adb.org

Юэбинь Чжан

Старший специалист по региональному сотрудничеству,
ЕАРФ, Департамент Восточной Азии
Азиатский банк развития

Тел. (632) 632 6960
Эл. почта: yuebinzhang@adb.org

Мария Кристина Лохано Астраи

Специалист по региональному сотрудничеству, отдел
ЕАРФ, Департамент стран Восточной Азии,
Азиатский банк развития

Тел. (632) 632 4285
Эл. почта: clozano@adb.org