



ЦЕНТРАЛЬНОАЗИАТСКОЕ РЕГИОНАЛЬНОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО
СОДЕЙСТВИЕ ТОРГОВЛЕ

ИМЭК ЦАРЭС ИЗМЕРЕНИЕ И МОНИТОРИНГ ЭФФЕКТИВНОСТИ КОРИДОРОВ

ГODOVOЙ ОТЧЕТ

2013





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

Команда по содействию торговле

Макс И Хонг Кие
Энди Цзе
Мария Тереза Дамсани
Ромели Манало
Эдит Джоан Накпил
Джулие Роблес
Джулиус Сантос

ГODOVOЙ ОТЧЕТ
2013

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://cfcfa.net/> на страничке ИМЭК <http://cfcfa.net/cpmm/>.

Содержание

Сокращения	iii
Краткий обзор	iv
I. Общие сведения	1
II. Описание данных	3
III. Индикаторы содействия торговле	6
ИСТ1: Время, затраченное на пересечение границы	7
ИСТ2: Издержки на оформление пересечения границы	9
ИСТ3: Издержки на перевозку груза по участку коридора	11
ИСТ4: Скорость движения по коридорам ЦАРЭС	13
IV. Результаты ИМЭК	
A. Скорость/длительность перевозки	15
B. Задержки и факторы времени в коридорах ЦАРЭС	16
C. Факторы издержек в коридорах ЦАРЭС	19
D. Неофициальные платежи	20
V. Эффективность коридоров ЦАРЭС	
КОРИДОР 1: Европа–Восточная Азия	22
КОРИДОР 2: Средиземноморье – Восточная Азия	27
КОРИДОР 3: Российская Федерация – Ближний Восток и Южная Азия	28
КОРИДОР 4: Россия – Восточная Азия	31
КОРИДОР 5: Восточная Азия – Ближний Восток и Южная Азия	33
КОРИДОР 6: Европа – Ближний Восток и Южная Азия	36
VI. Специальный отчет: Пакистан	38
VII. Заключительные наблюдения	39
Приложение 1: Ассоциации-партнеры ИМЭК	41
Приложение 2: Методология ИМЭК	42
Приложение 3: Обзор методологии ИМЭК	43
Приложение 4: Индикаторы содействия торговле	44
Приложение 5: Структура издержек ИСТ3	45
Приложение 6: Пункты пропуска ЦАРЭС	46
Приложение 7: Действия в пунктах пропуска, выезд	47
Приложение 8: Действия в пунктах пропуска, въезд	48

Рисунок, Таблица и Врезка

Врезка 1. Общие сведения о сетях автомобильных и железных дорог ЦАРЭС	1
Рисунок 1. Шесть коридоров Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества	2
Таблица 1: Индикаторы содействия торговле	6
Таблица 2: Время на прохождение через пункт пропуска, часов	7
Таблица 3: Издержки при пересечении границы, \$	9
Таблица 4: Издержки на перевозку по 500-км участку коридора, \$	11
Индикаторы скорости для автомоб. и ж/д транспорта	14
Изменчивость оценок скорости по коридорам	14
Таблица 5: Наиболее частые и продолжительные действия	16
Врезка 2: Таможенная реформа в Грузии	18
Рисунок 2: Процесс перегрузки в Алашанькоу	18
Таблица 6: Наиболее частые действия с наибольшими издержками	19
Таблица 7: Анализ неофициальных платежей: Частота и вероятность	20
Таблица 8: Средний размер неофициального платежа	21
Врезка 3: Неофициальные платежи в Центральной Азии	21
Рисунок 3: Разные скорости на разных участках Коридора 1	23
Рисунок 4: Очередь казахских грузовиков в Хоргосе (КНР) на выезд в Казахстан.	23
Врезка 4: Инвестиции в железные дороги в Коридоре 1	25
Рисунок 5: Сравнение ИСТЗ для авто и ж/д в Коридоре 1, \$	25
Рисунок 6: Сравнение контейнерных маршрутных поездов с морской перевозкой	26
Рисунок 7: Стандартный рабочий процесс в ПП Узбекистана	29
Врезка 5: Сравнение разных маршрутов Коридора 5	34

Сокращения

АБР	—	Азиатский банк развития
ПП	—	пункт пропуска
ЦАРЭС	—	Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество
ИМЭК	—	Измерение и мониторинг эффективности коридоров
КВ	—	коэффициент вариации
ЕС	—	Европейский Союз
ГАИ	—	Государственная автоинспекция
км/ч	—	километров в час
КНР	—	Китайская Народная Республика
ССЗ	—	скорость с задержками
СБЗ	—	скорость без задержек
ВЗР	—	время-затраты-расстояние
ДФЭ	—	двадцатифутовый эквивалент
МДП (TIR)	—	Международные дорожные перевозки
СУАР	—	Синьцзян-уйгурский автономный район

ПРИМЕЧАНИЕ

В этом отчете символ "\$" означает доллары США.

ОТКАЗ ОТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ:

При подготовке любой страновой программы или стратегии, финансировании любого проекта, или при определении или ссылки на конкретную территорию или географическую зону в этом документе, Азиатский банк развития не имеет намерений выносить какое-либо суждение относительно юридического или другого статуса какой-либо территории или зоны.

Краткий обзор

В Годовом отчете программы АБР по Измерению и мониторингу эффективности коридоров (ИМЭК) за 2013 г. представлены результаты сбора и анализа ценных статистических данных с использованием методологии ИМЭК, ориентированной на процессы, в отношении эксплуатационной экономичности и эффективности шести транспортных коридоров Программы Центральноеазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЕС). Программа ИМЭК, действующая уже в течение пяти лет, продолжает предоставлять разработчикам политики и частному сектору важную информацию о причинах задержек и структуре затрат при перемещении товаров по шести коридорам ЦАРЕС, пересекающим регион. Она остается основным инструментом для мониторинга и оценки реализации Стратегии по транспорту и содействию торговле ЦАРЕС (СТСТ).

Помимо задач измерения и мониторинга, в данном годовом отчете также отражено воздействие событий в сфере торговли и транспорта, которые стали объектом более глубокого стратегического фокуса после одобрения уточненной СТСТ 2020 ЦАРЕС Министерской конференцией ЦАРЕС в октябре 2013 г. В соответствии с уточненной стратегией до 2020 г., будет уделяться большее внимание улучшению интеграции в сфере перевозок, в частности, по железной дороге, и инфраструктуры логистики. В 2013 г. в процедуры сбора данных ИМЭК были внесены уточнения, позволяющие партнерам ИМЭК увеличить объем информации, собираемой о железнодорожных грузопотоках. Охват ИМЭК был увеличен, с тем, чтобы включить участки новых маршрутов и продолжения коридоров, отраженные в уточненной СТСТ.

Исследование ИМЭК позволило также показать, что произошло значительное изменение сложившейся картины пересечения границ после образования Таможенного союза Казахстана, России и Беларуси. Время на пересечение границ между этими тремя странами значительно сократилось, однако, при этом, увеличилось на границах сопредельных стран, не входящих в Таможенный союз. Данные ИМЭК также показывают, что скоропортящиеся грузы пользуются приоритетом, и пересекают границы быстрее и с меньшими издержками. Кроме того, книжки Международных дорожных перевозок (МДП/TIR) несомненно, ускоряют пересечение границ, хотя и с более высокими издержками.

Осуществляется также мониторинг новых маршрутов, таких, как скорые контейнерные поезда Чончин-Дуйсбург, и новые железнодорожные маршруты через Хоргос, ожидаемый значительный вклад которых будет отражен в последующих отчетах, по мере накопления достаточных данных. Первоначальные результаты ИМЭК показывают, что открытие железнодорожных перевозок через Хоргос смогло снять часть нагрузки с пункта пропуска Алашанькоу-Достык. Анализ также показывает, что решение Кыргызской Республики закрыть ПП Карамык для международных транзитных грузов и транспортных средств из третьих стран привело к увеличению затрат времени и издержек на перевозки по соответствующему коридору.

Для ежегодного обзора эффективности развития ЦАРЕС программа ИМЭК предоставляет четыре индикатора содействия

торговле (ИСТ), используемые для оценки движения и грузопотоков. 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 долларах США на 20-тонный груз на 500 км; и ИСТ4 – скорость движения по коридорам ЦАРЕС в километрах в час (км/ч). На основе 2 202 образцов данных, собранных и проанализированных в 2013 г. по автомобильным, железнодорожным и мультимодальным перевозкам грузов, ИМЭК были выявлены несколько основных тенденций:

- В первую пятерку наиболее часто перевозимых продуктов входят *сельскохозяйственные продукты* (16,6%), *машины и оборудование* (13,0%), *промышленные материалы* (12,3%), *недрагоценные металлы* (11,0%) и *текстиль* (10,4%). На долю этих категорий приходится 63,3% всего объема перевозок. Вновь была подтверждена значительная доля скоропортящихся грузов, которая составила 19,0% всего объема перевозок.
- Скорость грузового автотранспорта составляла от 24 км/ч до 49 км/ч при измерении по показателю скорости без учета задержек (СБЗ), и от 15 км/ч до 28 км/ч по показателю скорости с задержками (ССЗ). Наибольшую скорость, которая составила 49 км/ч, грузовики развивали в Коридорах 1 и 2. С учетом времени на пересечение границ и другие остановки, наибольшая ССЗ, составившая 28 км/ч, была зарегистрирована в Коридорах 1 и 6.
- На уровне субкоридоров самыми быстрыми были субкоридоры 1а и 3а. С другой стороны, наиболее медленными были субкоридоры 4b, 5 и 3b. С точки зрения перепада между двумя показателями скорости в процентном выражении, наиболее резкое падение скорости наблюдалось в субкоридорах 1b, 6b и 2b.
- Скорость движения поездов составила от 18 км/ч до 45 км/ч (СБЗ) и от 8 до 26 км/ч (ССЗ). С наибольшей скоростью поезда двигались в Коридоре 1. Субкоридоры 4b и 6с продемонстрировали наименьшие значения СБЗ и ССЗ. Наибольший перепад скоростей также наблюдался в этих же субкоридорах.

ИСТ1: Время, затраченное на пересечение границы (часов)

ИСТ1 улучшился на 8%, показав общее сокращение времени на переход границы с 10,9 часа в 2012 г. до 10,0 часа в 2013 г. (однако это по-прежнему больше, чем среднее время перехода через границу в 2010 и 2011 г. гг.). Это улучшение объясняется сокращением времени на пересечение границ во всех коридорах, за исключением Коридора 1, в котором произошло резкое увеличение задержек.

Основной причиной задержек при переходе границ, в особенности, в Коридоре 1, по-прежнему остается длительное время ожидания. Задержки в ПП Хоргос и Алашанькоу-Достык составили, в среднем, соответственно, 4,6 часа и 31,5 часа. Грузовики, проходящие через Хоргос, сталкиваются с

непредсказуемыми задержками связи с ограниченными пропускными возможностями на казахской стороне границы, а также – после вступления в силу Таможенного союза – с более строгими проверками импорта из КНР. Вместе с тем, благодаря совместным инициативам КНР и Казахстана, а также помощи со стороны партнеров ЦАРЭС по развитию, вводятся в действие улучшенная инфраструктура и объекты. Например, ввод в действие Международного центра приграничного сотрудничества, строительство новой дороги Алматы-Хоргос, и другие проекты могут создать условия для сокращения времени на пересечение границы в Коридоре 1.

ИСТ2: Издержки на оформление пересечения границы (\$)

Средние издержки на пересечение границ возросли с \$157 до \$235, т.е., на 50%. Это обратило вспять ранее устойчивую тенденцию, наблюдавшуюся с 2011 г. по 2012 г. Общая тенденция является отражением ситуации в Коридорах 1 и 4, в которых произошло значительное увеличение издержек.

В Коридоре 1 увеличение издержек было значительным для автомобильных перевозок. Главными компонентами издержек для грузовиков, пересекающих границу через Хоргос в Коридоре 1, являлись плата за таможенное оформление и за погрузку/разгрузку. Из-за интенсивного движения грузового транспорта через этот пункт, операторы грузоперевозок рассматривают продолжительное время ожидания, как дополнительные издержки на пересечение границы. Кроме того, водители грузовиков из КНР и Кыргызской Республики сигнализировали о значительных неофициальных платежах в казахстанских пунктах пропуска.

В Коридоре 4 почти все собранные образцы были связаны с грузопотоками, входящими в Монголию, отражая импортно-ориентированную структуру внешней торговли Монголии. Все образцы по автомобильным перевозкам отражали грузы, отправляемые из России или КНР в Улан-Батор. Платежи за таможенное оформление, взимаемые с водителей в монгольских ПП, были выше, чем платежи в смежных пунктах пропуска сопредельных стран. Данные ИМЭК показывают, например, что платежи за таможенное оформление в Замын-Ууде были выше, чем платежи, которые начислялись в Эренхоте, а в Алтанбулаге – выше, чем платежи в Хиякте. Данные о платежах, взимаемых с грузов, вывозимых из КНР в Монголию, не были всесторонне зарегистрированы ИМЭК в 2012 г., что позволяет предположить, что ИСТ за 2012 г. мог быть занижен, и, следовательно, увеличение платежей в 2013 г., по сравнению с 2012 г., возможно завышено.

ИСТ3: Издержки на перевозку груза по участку коридора (\$)

Средние транспортные издержки в 2013 г. значительно возросли до \$1 482 с \$999 в 2012 г. Это означает, что, по сравнению с \$712 в 2010 г. (базовый год для индикаторов ИМЭК), издержки более чем удвоились. Основными причинами послужили рост эксплуатационных расходов на транспортные средства в Коридоре 5, и рост железнодорожных транспортных расходов в Коридоре 4. ИСТ3 для Коридора 5 резко увеличился с \$1 580 в 2012 г. до \$2 392 в 2013 г. Горная местность и суровая зима серьезно затрудняют движение, особенно на участках, пролегающих по Таджикистану.

Еще одним фактором, внесшим вклад в рост ИСТ3, является ПП Карамык. Этот ПП определен Кыргызской Республикой, как двусторонний, для обслуживания перемещения грузов, пунктом отправления или назначения которых являются Кыргызская

Республика или Таджикистан. При прямых перевозках между двумя странами, грузовики могут проходить через Карамык. Вместе с тем, государственные органы Кыргызской Республики не разрешают использовать Карамык для транзитных грузов. Транспортные средства из третьих стран вынуждены пользоваться маршрутом через Кызыл-Бель - Гулистон (Кыргызская Республика-Таджикистан), въезжая на территорию Таджикистана околным путем с севера, что добавляет 700 км к более короткому маршруту через Карамык. Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики ссылается на Постановление Правительства № 556 (2007 г.) "О мерах по упорядочению функционирования пунктов пропуска через государственную границу Кыргызской Республики, предназначенных для международного автомобильного, воздушного и железнодорожного сообщения", как основание для запрета международного движения. Это Постановление ясно определяет Карамык, как двусторонний ПП, действующий только в дневное время, в отличие от ПП Кызыл-Бель, работающего круглосуточно. Кроме того, ПП Карамык не оборудован в достаточной мере для проведения фитосанитарных проверок. Эффективность Коридора 5 может быть достигнута только если ПП Карамык будет обслуживать транзитные грузы, что может потребовать одобрения Жогорку Кенеша Кыргызской Республики.

На железнодорожном транспорте основное увеличение издержек произошло в Коридоре 4. ИСТ3 возрос с \$427 в 2012 г. до \$876 в 2013 г. Значительная доля этого увеличения приходится на дополнительную оплату за транзит грузов, введенную железными дорогами КНР.

ИСТ4: Средняя скорость движения (км/ч)

Произошло незначительное ухудшение ИСТ4 с 22,9 км/ч до 19,9 км/ч, по сравнению с предыдущим годом (снижение составило 13%). Оно объясняется одновременным снижением ССЗ из-за задержек, как при автомобильных, так и при железнодорожных перевозках. Несмотря на то, что в Коридорах 1, 2 и 6 показатель улучшился, низкое значение скорости в Коридоре 4 ухудшило общий показатель. Ожидается, что после завершения 428-километрового двухполосного участка дороги с асфальтовым покрытием, связывающего Чоир и Замын-Ууд, скорость в Коридоре 4 возрастет.

В рамках ИМЭК также были исследованы перевозки с использованием скорых контейнерных поездов из КНР в Европу. Образцы данных по скорым поездкам Чончин-Дуйсбург в 2013 г., показали, что весь рейс занимает от 16 до 20 суток, по сравнению с морским маршрутом, который занимает 45 суток и более. В отчете ИМЭК за третий квартал 2013 г. были рассмотрены факторы, которые вносят вклад в успех эксплуатации контейнерных экспресс-поездов. Ожидается, что в 2014 г. г. скорые контейнерные поезда получат большее распространение, поскольку такие маршруты будут открыты также из Чэнду, Ухани, Сианя и Чжэнчжоу. Результатом этого должно стать сокращение времени на пересечение границы в ПП Алашанькоу-Достык (КНР-Казахстан) и улучшение показателей скорости.

I. Общие сведения

Методология Измерения и мониторинга эффективности коридоров (ИМЭК) оказывает помощь Программе Центральнoазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) в оценке прогресса достижения некоторых из ее целей содействия торговле, и в 2013 г. отметила свою пятую годовщину. С начала реализации программы в 2008 г., методология ИМЭК, ориентированная на процессы, добилась успехов в сборе данных о времени и затратах на перемещение товаров по шести коридорам ЦАРЭС, пересекающим страны-члены, и связывающим их с другими глобальными рынками. Она оказалась полезной при выявлении "узких мест"—в частности, при пересечении границ—а также, в качестве поддержки для реформ политики при разработке действий по улучшению операционной эффективности этих коридоров и содействию движению торговых потоков в регионе.

В октябре 2013 г. Министерская конференция ЦАРЭС одобрила уточненную Стратегию ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле (СТСТ) до 2020 г. Внесенные изменения привели ее в соответствие со стратегией ЦАРЭС 2020¹ и направлены на повышение интеграции транспортной и логистической инфраструктуры, а также более тесную координацию инвестиций в содействие транспорту и торговле, и технической помощи. Ключевые операционные приоритеты, вновь подтвержденные СТСТ, включают:

- (i) развитие сетей мультимодальных коридоров за счет инфраструктурных инвестиций,
- (ii) улучшение услуг, связанных с торговлей и пересечением границ,
- (iii) повышение операционной и институциональной эффективности.

Программа ИМЭК была введена в действие в качестве инструмента для мониторинга и оценки прогресса реализации СТСТ. Согласно СТСТ, измерение и мониторинг эффективности работы шести приоритетных транспортных коридоров осуществляется с целью: (i) выявления причин задержек и неоправданных издержек вдоль трасс и в узлах каждого из коридоров ЦАРЭС, включая пограничные переходы и промежуточные стоянки; (ii) помощи государственным органам в определении действий, необходимых для устранения "узких мест"; и (iii) оценки воздействия инициатив регионального сотрудничества.

Ежегодно, тысячи образцов данных, связанных с перевозками и торговлей, собираются из первичного источника — водителей, перевозчиков и национальных транспортных и логистических ассоциаций — и анализируются с использованием методологии ИМЭК. В этом отношении, команда по содействию торговле ЦАРЭС планирует опубликовать в 2014 г. книгу, подробно описывающую весь процесс ИМЭК — от необработанных данных до окончательного анализа. С учетом новых маршрутов и продолжений коридоров, введенных уточненной СТСТ, а также акцентирования внимания на железных дорогах и услугах торговой логистики, в 2013 г. инструменты сбора данных ИМЭК были модифицированы, с тем, чтобы партнеры ИМЭК имели возможность точно отражать данные о железнодорожных перевозках, собираемые в большем объеме. Пилотный проект по

улучшению и расширению сбора железнодорожных данных был начат в четвертом квартале. Ведется работа по формулированию количественных индикаторов для оценки эффективности поставщиков логистических услуг.

На Врезке 1 представлено краткое описание сетей автомобильных и железных дорог шести коридоров ЦАРЭС.

Врезка 1. Общие сведения о сетях автомобильных и железных дорог ЦАРЭС

Коридор 1: Связывает Европу и Восточную Азию

Коридор ЦАРЭС 1 — самый активный из шести коридоров, связывающий Европу и Восточную Азию. Коридор соединяет Россию с Китайской Народной Республикой (КНР) через Казахстан и Кыргызскую Республику. Включает 13 600 км of автомобильных дорог и 12 000 км железных дорог.

Коридор 2: Связывает Средиземноморье and Восточную Азию

Коридор ЦАРЭС 2 соединяет Кавказ и Средиземноморье с Восточной Азией. Маршрут проходит через Азербайджан, Казахстан, Туркменистан, Узбекистан, Таджикистан, Кыргызскую Республику и КНР. Он насчитывает 9 900 км автомобильных дорог и 9 700 км железных дорог.

Коридор 3: Связывает Россию с Ближним Востоком и Южной Азией

Коридор ЦАРЭС 3 насчитывает 6 900 км автомобильных дорог и 4,800 км железных дорог, и проходит на юго-запад из России через Казахстан, Кыргызскую Республику, Таджикистан, Туркменистан, Афганистан и Узбекистан на Ближний Восток и Южную Азию.

Коридор 4: Связывает Россию и Восточную Азию

Коридор ЦАРЭС 4 соединяет Россию с Восточной Азией через Монголию и КНР. Маршрут включает 2 400 км автомобильных дорог и 1 100 км железных дорог.

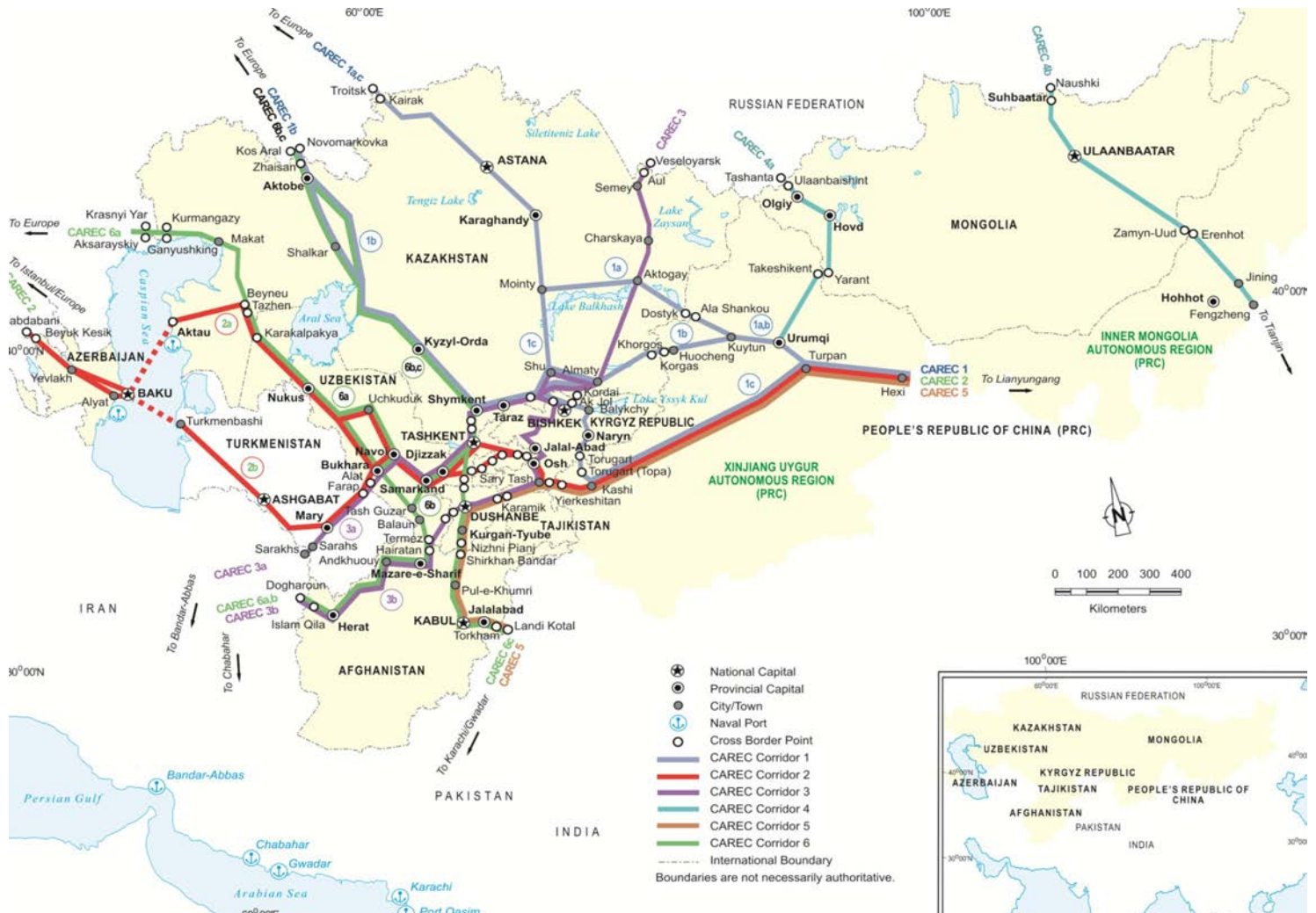
Коридор 5: Связывает Восточную Азию с Ближним Востоком и Южной Азией

Коридор ЦАРЭС 5 соединяет Восточную Азию с Аравийским морем через Центральную Азию. Этот маршрут проходит через КНР, Кыргызскую Республику, Таджикистан, Афганистан и Пакистан. Коридор насчитывает 3 700 км автомобильных дорог и 2 000 км железных дорог.

Коридор 6: Связывает Европу с Ближним Востоком и Южной Азией

Коридор ЦАРЭС 6 включает три маршрута, связывающие Европу и Россию с портами Карачи и Гвадар на Аравийском море, или Бендер-Аббас в Персидском заливе. Маршрут включает 10 600 км автомобильных дорог и 7 200 км железных дорог.

Рисунок 1. Шесть коридоров Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества



1 Инициативы Программы ЦАРЭС, ориентированные на операции и достижение результатов, руководствуются ее долгосрочным видением и стратегией, сформулированными в Стратегической основе Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества 2011 г. -2020 (также известной, как "ЦАРЭС 2020").

II. Описание данных

Благодаря партнерству ЦАРЭС с 13 национальными ассоциациями экспедиторов и перевозчиков, данные ИМЭК собираются непосредственно водителями и экспедиторами, при этом образцами являются фактические коммерческие грузы. Детализированная информация о времени и издержках регистрируется и консолидируется национальными ассоциациями, привлеченными в качестве партнеров ИМЭК. Затем данные подтверждаются и проверяются полевыми консультантами, после чего передаются команде ЦАРЭС по содействию торговле в Азиатском банке развития (АБР) для агрегирования и анализа. АБР выступает в роль Секретариата Программы ЦАРЭС.

Выборка данных

В 2013 году были собраны и проанализированы, в общей сложности, 2 202 образца данных. С 2011 г. по 2013 г. Количество ассоциаций и размер выборки постепенно сокращались. Это является не следствием снижения заинтересованности со стороны партнеров, а, скорее, результатом постоянного уточнения и совершенствования методологии — использования извлеченных уроков и адаптации к изменяющимся условиям — и корректировки договоренностей с партнерами ИМЭК на основе оценки их результативности. Уточнения и новые договоренности привели к более сфокусированному и рациональному подходу к сбору качественных и точных данных о перевозках. В ближайшие годы размер выборки и количество ассоциаций могут увеличиться, чтобы охватить новые маршруты, пролегающие по расширившейся сети автомобильных и железных дорог. Новые ассоциации уже были приглашены принять участие в ИМЭК, в том числе, Ассоциация экспедиторов Кыргызской Республики, Чончинская ассоциация международных экспедиторов из КНР и Ассоциация международных экспедиторов Узбекистана. Наряду с тремя ассоциациями, уже собирающими данные (Ассоциация логистики Синьцзян-Уйгурского автономного района, Ассоциация национальных экспедиторов Республики Казахстан и Монгольская торгово-промышленная палата), эти партнеры ИМЭК сосредоточатся на потоках грузов по железной дороге.

Профиль данных

Согласно данным, собранным в 2013 г., преобладающим видом перевозок по-прежнему остаются автомобильные перевозки, на которые приходится 79% всех грузоперевозок, по которым были собраны данные. Доля железнодорожных перевозок в собранных данных составила лишь 19%, однако это соотношение может измениться, поскольку ожидается, что, начиная с 2014 г. г., база данных ИМЭК будет в большем объеме пополняться данными о железнодорожных перевозках. Оставшиеся 2% составили мультимодальные перевозки — сочетание автомобильных и железнодорожных. Структура данных за 2013 г. аналогична структуре 2012 г.

В первую пятерку продуктов, перевозившихся по коридорам

ЦАРЭС в течение года, согласно данным ИМЭК, входят: сельскохозяйственные продукты (16,6%), машины и оборудование (13,0%), промышленные материалы (12,3%), недрагоценные металлы (11,0%) и текстиль (10,4%). Эти пять категорий товаров составили 63,3% общего количества образцов, при этом доля скоропортящихся продуктов составила 19%. Кроме того, из 1 749 образцов автоперевозок, 34% перевозились с книжками *Transports Internationaux Routiers* (Международные дорожные перевозки, или МДП).

Перемещение грузов

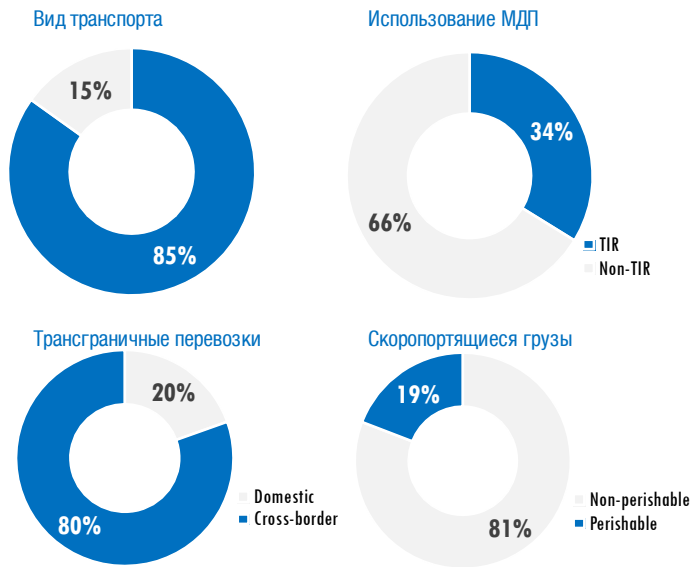
Данные образцов ИМЭК представляют отправную точку для оценки торговых потоков в ЦАРЭС и объемов экспорта/импорта — как для автомобильных, так и для железнодорожных перевозок. Более всестороннее исследование трансграничной торговли позволило бы лучше понять торговые потоки в конкретном регионе, однако для этого потребуются единообразные, сопоставимые и полные данные о пересечении границ на ежегодной основе в каждой стране, которые, вероятно, трудно получить. К интерпретации железнодорожных данных следует относиться с осторожностью, пока не будет увеличен размер выборки в 2014 г. г.

Тем не менее, исходя из результатов ИМЭК 2013 г., можно заключить следующее:

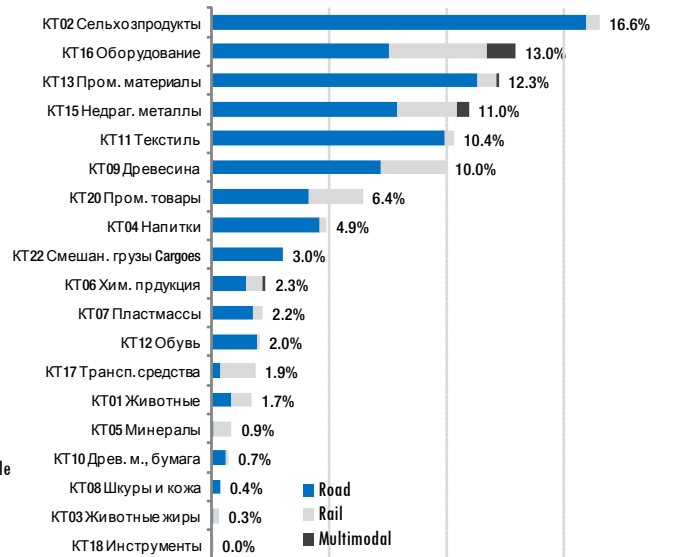
- Афганистан находится в зависимости от импорта. В изученных образцах, все трансграничные перемещения были связаны с транзитными грузами между Узбекистаном, Таджикистаном и Пакистаном. Пакистан импортирует металлолом из Таджикистана, а также хлопок и фанеру из Узбекистана, и экспортирует цемент и свежие фрукты в Таджикистан и Узбекистан.² Афганистан импортирует значительные объемы машин и оборудования, промышленных материалов, а также потребительских товаров из КНР через Таджикистан. Для перемещения грузов афганские водители используют, в основном, субкоридор 6с.
- Казахстан, богатый энергетическими ресурсами и металлами, экспортирует эти продукты в КНР. В ответ, импортируется широкий спектр товаров, в частности, машины и оборудование. Казахстан использует субкоридор 1а для экспорта навалочных грузов по железной дороге, и ввоза машин и оборудования, и контейнеризованных потребительских товаров. Для автоперевозчиков субкоридор 1b в особенности является жизненно важным для доставки потребительских товаров и свежих

² Узбекистан, в целом, не поощряет импорт товаров, в изобилии производимых в стране. Тем не менее, несмотря на то, что страна является крупным производителем фруктов, она импортирует фрукты, в особенности цитрусовые — такие, как апельсины, мандарины, грейпфруты и лимоны, а также бананы и киви. Импортируемые фрукты выращиваются, в основном, в Иране, Турции, Пакистане, Грузии и КНР.

Профиль данных

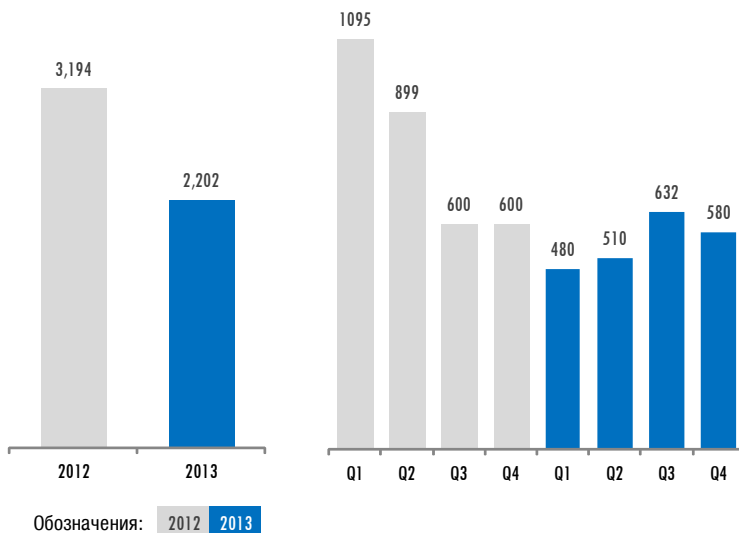


Типы перевозимых товаров по видам транспорта



Образец данных

Образец ВЗР

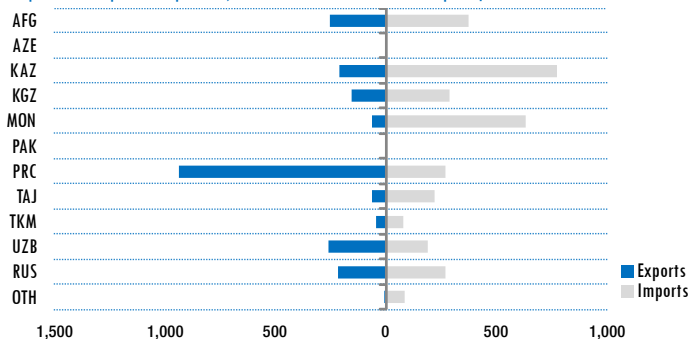


Образцы ВЗР 2013 г. по ассоциациям

Страна	Ассоциация	2013				2013	2012
		Q1	Q2	Q3	Q4		
AFG	AAFFCO	60	60	60	60	240	300
AZE	ABADA					0	15
KAZ	KAZATO					0	90
	KFFA	60	60	50	10	180	300
KGZ	AIA					0	299
	AIRTO			12		12	0
	FOA	30	30	60	60	180	300
MON	NARTAM	60	60	60	60	240	300
	MNCCI	60	60	60	60	240	300
PRC	CQIFA			30	30	60	0
	IMAR	60	60	60	60	240	300
	XUAR	60	60	60	60	240	300
TAJ	ABBAT	30	30	30	30	120	90
	AIATT		30	60	60	150	0
UZB	ADBL	60	60	90	90	300	300
	AIRCUS					0	300
Всего		480	510	632	580	2,202	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	240	-	-	13	-	-	-	-	-	-	-	-	253
AZE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
KAZ	4	-	127	15	-	-	-	-	-	57	4	-	207
KGZ	53	-	37	4	-	-	7	40	1	-	13	2	157
MON	-	-	-	-	-	-	60	-	-	-	-	-	60
PAK	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
PRC	80	-	177	56	477	-	-	99	30	-	-	18	937
TAJ	-	-	-	-	-	-	2	60	-	-	-	-	62
TKM	-	-	7	7	-	-	-	17	-	15	-	-	46
UZB	-	-	154	-	-	-	-	60	45	-	-	2	261
RUS	-	-	31	4	129	-	51	-	-	-	-	-	215
OTH	-	-	-	3	-	-	-	1	-	-	-	-	4
Всего	377	0	533	102	606	0	120	277	76	72	17	22	2,202

сельскохозяйственных продуктов на рынки.

- Трансграничная торговля Казахстана с соседями – Кыргызской Республикой и Узбекистаном, заключается в импорте сельскохозяйственных продуктов. Свежие фрукты и овощи из этих стран находят свой путь на рынки Казахстана. Существенно отличающаяся цена производителей сельскохозяйственной продукции дает возможность экспорту из Кыргызской Республики и Узбекистана конкурировать на крупнейших рынках Казахстана в Алматы и Шымкенте. Кроме того, Казахстан предоставляет транзитный маршрут для экспорта из Узбекистана и Кыргызской Республики в Россию, которая также является крупным рынком для сельскохозяйственной продукции. Для торговли с Россией водители из Кыргызской Республики пользуются субкоридором 1с, а водители из Узбекистана – субкоридором 6а.
- Помимо этих торговых потоков, узбекские водители используют субкоридор 3b для перевозки контейнеризованных грузов из Бендер-Аббаса через Туркменистан. Хлопок и текстиль экспортируются в более отдаленные пункты назначения, такие, как Стамбул, с использованием мультимодального транспорта – автомобильного и морского – с перевалкой между автотранспортными средствами и судами в порту Бендер-Аббас. По этому же маршруту в Узбекистан поступает широкий спектр импортных товаров для таких крупных рынков, как Ташкент, Самарканд и Бухара.
- Таджикистан импортирует большие объемы товаров из КНР, в особенности, машин и оборудования, и промышленных товаров. Популярный маршрут проходит через Кыргызскую Республику, при этом прямой

маршрут через перевал Кульма используется в период, когда открыт сезонный пункт пропуска. Таджикистан является важной транзитной страной для Международных сил содействия безопасности, а также для коммерческих грузов, направляющихся в Афганистан, и экспорта металлолома в Пакистан. Далее грузы следуют на грузовиках через ПП Пахтаабад – Сариосиё (Таджикистан–Узбекистан), и затем – по субкоридору 3b, и Коридорам 5 и 6с.

- Международные перевозки Монголии зависят от субкоридора 4b. Он является единственной магистралью, связывающей Монголию с КНР и Россией. Трансмонгольская железная дорога, протяженностью 1 000 км, обеспечивает доставку российского и китайского экспорта в нуждающуюся в импорте Монголию. Бум горнодобывающей промышленности в Монголии привел к значительному объему экспорта минералов (уголь, медная и золотоносная руда), значительная часть которого пересекает границу Монголия–КНР, направляясь в Гашун-Сухайт во Внутренней Монголии. Российские пиломатериалы и необработанная древесина также перевозятся в КНР по субкоридору 4b, а в обратном направлении отправляются разнообразные промышленные товары из КНР.

Эта структура торговых потоков, включая направления торговли, остается относительно неизменной в течение трех последних лет.

III. Индикаторы содействия торговле

В частном секторе компании управляют эффективностью своей деятельности, пользуясь набором ключевых индикаторов. ИМЭК также применяет определенный набор индикаторов, чтобы проиллюстрировать общую годовую эффективность шести коридоров ЦАРЭС. Это позволяет проводить сопоставления временных рядов для выявления тенденций и подтверждения тех или иных улучшений. В ИМЭК, для мониторинга и оценки воздействия инициатив по содействию транспорту и торговле в регионе, используются четыре индикатора высокого уровня:

- время, затрачиваемое на пересечение границы в часах (ИСТ1);
- издержки, понесенные при оформлении пересечения границы в долларах США (\$) (ИСТ2);
- издержки, понесенные при перевозке груза по участку коридора, измеряемые в \$ на 500 км для 20-тонного груза (ИСТ3);
- скорость движения по коридорам ЦАРЭС в километрах в час (км/ч) (ИСТ4).

В 2009 г. заседанием высокопоставленных официальных лиц ЦАРЭС была одобрена разработка Структуры результатов ЦАРЭС, в качестве основы для всестороннего ежегодного обзора "эффективности развития" с целью отслеживания прогресса и достижений. Индикаторы содействия торговле были обсуждены и одобрены в 2010 г. заседанием Регионального объединенного комитета по Содействию транспорту и торговле, состоявшимся в Ташкенте (Узбекистан). ИМЭК представляет эти индикаторы для Обзора эффективности развития ЦАРЭС в качестве средства измерения прогресса, достигнутого в этих приоритетных областях программы.

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 программы. Вместе с тем, вклад ЦАРЭС в содействие торговле может включать: (i) улучшение объектов в пунктах пересечения границы 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 и модернизации систем управления рисками контроля на границах.

Таблица 1: Индикаторы содействия торговле

			2012			2013		
			Ср.	Медиа	предел	Ср.	Медиа	предел
TFI1	Время прохождения ППГ (в часах)	Overall	10.9	4.2	± 0.7	10.0	5.3	± 0.5
		Road	8.9	3.4	± 0.7	5.6	4.2	± 0.2
		Rail	24.7	24.0	± 1.3	29.9	24.0	± 1.9
TFI2	Затраты на пересечение границы (в US\$)		157	76	± 5	235	120	± 10
			146	62	± 5	236	100	± 12
			280	145	± 21	229	165	± 15
TFI3	Затраты на перевозку по участку коридора (в US\$, на 500 км/ 20 тонн)		999	621	± 42	1,482	1,003	± 51
			1,068	670	± 50	1,612	1,135	± 58
			638	452	± 46	920	600	± 91
TFI4	Скорость движения по коридорам ЦАРЭС (в км/ч), ССЗ		22.9	25.0	± 2.1	19.9	18.2	± 2.2
			25.9	29.4	± 2.0	22.3	20.0	± 2.4
			14.5	10.0	± 4.6	12.8	8.5	± 4.1
SWOD	Скорость без задержек (в км/ч)		37.8	35.5	± 3.4	36.1	34.2	± 2.9
			39.4	35.5	± 3.9	37.8	35.3	± 2.9
			33.5	39.9	± 6.7	30.8	28.4	± 8.1

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

В 2013 г. общее среднее время на пересечение границы, составившее 10,0 часа, указывает на 8-процентное улучшение по сравнению с 2012 г., когда то время составило 10,9 часа. Однако общая тенденция, наблюдаемая с базового 2010 г., указывает на снижение эффективности (хотя и со снижающимся темпом) на 15% за четыре года, истекшие с момента установления базовых показателей.

Так же, как и в предшествующие годы, в 2013 г. Главным компонентом задержек – и при автомобильных, и при железнодорожных перевозках – являлось ожидание в очередях в связи со скоплением транспортных средств в популярных пунктах пропуска. Данные 2013 г. показывают, что автотранспортные средства затрачивали, в среднем, 4,6 часа просто ожидая очереди на переход через границу, тогда как для поездов средние задержки составили 31,5 часа.

Автомобильные перевозки

В 2013 г. данные по пересечению границ через автомобильные ПП показали значительное улучшение во всех коридорах, за исключением Коридора 4. Общее среднее время на пересечение границы сократилось с 8,9 часа до 5,6 часа (на 37%). Это объясняется, главным образом, улучшением перехода границ в Коридорах 1, 2 и 3, в которых время, затрачиваемое на переход, снизилось, соответственно, на 33%, 38% и 56%. Существенные улучшения в средней продолжительности перехода границ наблюдались в Иркештане (КНР) и Хоргосе (КНР) для автотранспортных средств, направляющихся в Казахстан. Несмотря на то, что задержки в этих китайских ПП по-прежнему были значительно более продолжительными, чем в других пунктах, были зарегистрированы заметные улучшения. Водители по-прежнему сталкивались с длительным временем ожидания и в некоторых других пунктах пропуска. В этом отношении, по-прежнему присутствует неблагоприятное воздействие Таможенного союза: некоторые отчеты показали, что автотранспортные средства простаивали в ПП Коргас до 120 часов.

Кроме того, несмотря на то, что по-прежнему имеют мест жалобы на сложности, связанные с автомобильными перевозками, судя по всему, они стали менее значительными. Данные о продолжительности пересечения границы также показали различную степень улучшения в следующих пунктах: Тажен (Казахстан), Торугарт (КНР), Айритом (Узбекистан) и Карамык (Кыргызская Республика).

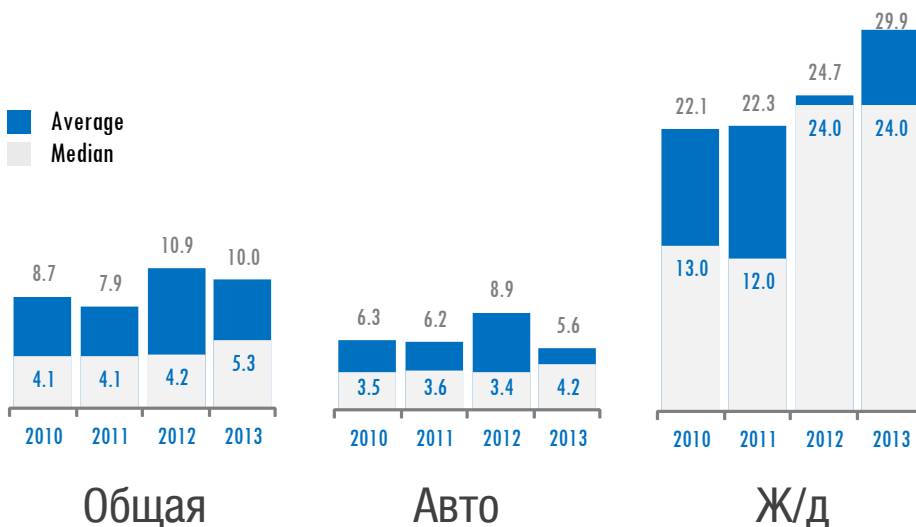
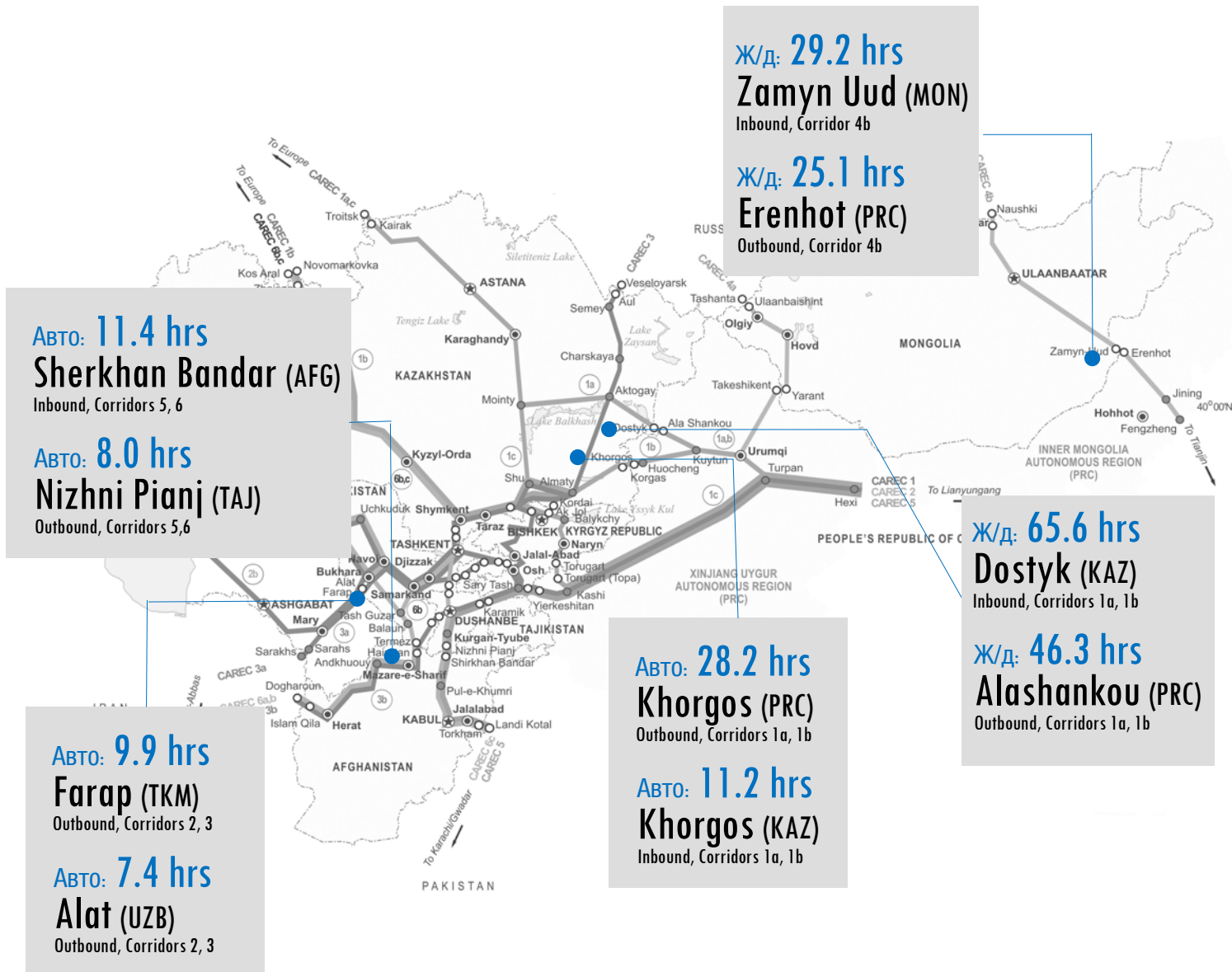
Железнодорожные перевозки

С другой стороны, время на пересечение границы при железнодорожных перевозках в 2013 г. продолжало ухудшаться, и увеличилось до 29,9 часа, по сравнению со средним временем на пересечение границы 24,7 часа в 2012 г. Это, в основном, обусловлено увеличением времени на пересечение границы в Коридоре 1, в частности, в ПП Достык (Казахстан) и Алашанькоу (КНР) для грузов, следующих в западном направлении. Причины этого включают задержки из-за скопления поездов у терминалов, нехватка порожних вагонов и сортировочные операции. Ключевым фактором является необходимость перегрузки грузов из одного вагона в другой из-за разницы в ширине железнодорожной колеи между странами. Открытие ПП Коргас для железнодорожных грузов (почти исключительно контейнеризованных) в субкоридоре 1b сняло напряженность в ПП Алашанькоу–Достык в субкоридоре 1a. Кроме того, заметно сократились задержки в пунктах пропуска Замын-Ууд (Монголия) и Эренхот (КНР) в Коридоре 4.

Таблица 2:

Время на прохождение через пункт пропуска, часов

	BCP	Country	Direction	Duration
АВТО	Khorgos	PRC	Outbound	28.2
	Sherkhan Bandar	AFG	Inbound	11.4
	Khorgos	KAZ	Inbound	11.2
	Farap	TKM	Outbound	9.9
	Yallama	UZB	Outbound	9.7
	Dautota	UZB	Outbound	9.7
	Sarahs	TKM	Inbound	8.8
	Sarahs	TKM	Outbound	8.7
	Tazhen	KAZ	Inbound	8.7
	Tazhen	KAZ	Outbound	8.4
	Irkeshtan	PRC	Inbound	8.2
	Nizhni Pianj	TAJ	Outbound	8.0
	Alat	UZB	Outbound	7.4
	Zamyn Uud	MON	Inbound	7.2
	Irkeshtan	KGZ	Inbound	7.1
	Konysbayeva	KAZ	Inbound	6.9
	Sarasiya	UZB	Outbound	6.9
	Keles	UZB	Inbound	6.9
	Yallama	UZB	Outbound	6.8
	Oibek	UZB	Outbound	6.6
	Chaldovar	KGZ	Inbound	6.6
	Farap	TKM	Inbound	6.6
	Merke	KAZ	Outbound	6.5
	Irkeshtan	PRC	Outbound	6.3
	Dautota	UZB	Inbound	6.1
	Erenhot	PRC	Outbound	5.9
Ж/Д	Keles	UZB	Outbound	5.7
	Kurmangazy	KAZ	Outbound	5.4
	Dusti	TAJ	Inbound	5.3
	Fotehobod	TAJ	Inbound	5.1
	Dostyk	KAZ	Inbound	65.6
	Ala Shankou	PRC	Outbound	46.3
	Erenhot	PRC	Inbound	30.6
	Zamyn Uud	MON	Inbound	29.2
	Erenhot	PRC	Outbound	25.1
	Sukhbaatar	MON	Inbound	19.0
	Naushki	RUS	Outbound	17.6
	Farap	TKM	Inbound	14.5
	Zamyn Uud	MON	Outbound	12.7



- В целом: улучшение на 8% с 10,9 часов, зарегистрированных в 2012 г.
- Общее среднее время на прохождение автомобильного ПП снизилось с 8,9 до 5,6 часа (улучшение на 37%)
- Пересечение границ по железной дороге продолжает ухудшаться.

Автомобильные перевозки

Средние издержки, понесенные в связи с прохождением через пункт пропуска в 2013 г. возросли в номинальном выражении на 50% – до \$235. Устойчивое снижение издержек с базового значения \$186, установленного в 2010 г., резко нарушилось. Данные ИМЭК показали увеличение затрат на пересечение границ в Коридоре 4, и, в меньшей степени – в Коридоре 1. Главной причиной увеличения этого индикатора явился скачок издержек в Коридоре 4 с \$172 до \$433 (или на 152%). Несмотря на то, что изменения средних издержек на пересечение границ в остальных коридорах были статистически незначительными, локальное повышение оплаты за автомобильные грузы отрицательно повлияло на значение общего индикатора. Дальнейший анализ показал, что промышленные и потребительские товары, импортируемые из России и КНР, облагаются относительно более высокими платежами за таможенное оформление на монгольской границе. В ПП Хиягт–Алтанбулаг на севере страны, платежи за таможенное оформление импортных товаров в Монголии составляли от \$450 до \$650. На южном ПП Эренхот – Замын-Ууд, оплата за таможенное оформление товаров, покидающих КНР, составляла от \$300 до \$400 в Эренхоте, а монгольская таможенная в Замын-Ууде взимала с товаров, прибывающих в страну, еще более высокие платежи за оформление, которые составляли от \$350 до \$650. Образцы показывают, что в некоторых случаях платежи за таможенное оформление в ПП Замын-Ууд были в два раза больше, чем в ПП Эренхот. В Коридоре 6, грузы, направляющиеся из КНР в Кыргызскую Республику, также облагались высокими таможенными платежами в ПП Иркештам на кыргызской стороне границы.

Кроме того, издержки на пересечение границы через ПП Хоргос (КНР) также оставались высокими в связи с большим объемом грузопотоков, особенно в пиковый сезон, которые превышали вместимость парковочных зон и создавали повышенную нагрузку на процедуры оформления перехода границы. Эти издержки дополняются неофициальными платежами в обмен на ускоренное оформление.

Китайский экспорт, направляющийся в Центральную Азию, все чаще проходит через ПП Коргас, находящийся на наиболее прямом маршруте к таким рынкам, как Алматы. Однако различия в весогабаритных стандартах (ограничения на вес, нагрузка на ось, технические характеристики транспортного средства, размеры поддона и контейнера, и т.д.) и ограниченные разрешения на транспортные средства указывают на то, что большинство водителей из КНР доставляют грузы лишь до китайского ПП Хоргос и разгружают их в склад временного хранения, и дальнейшая перевозка от этого пункта осуществляется казахскими перевозчиками. Водители из Казахстана могут забирать грузы из китайского ПП Хоргос, которые затем проходят таможенную очистку на границе и доставляются ими в Алматы.

Данные показывают, что значительных изменений в размере

платежей за таможенное оформление в 2013 г. не происходило, однако платежи за процесс погрузки и разгрузки грузов привели к тому, что совокупные издержки на переход границы значительно возросли с \$250 до \$450 в 2013 г.

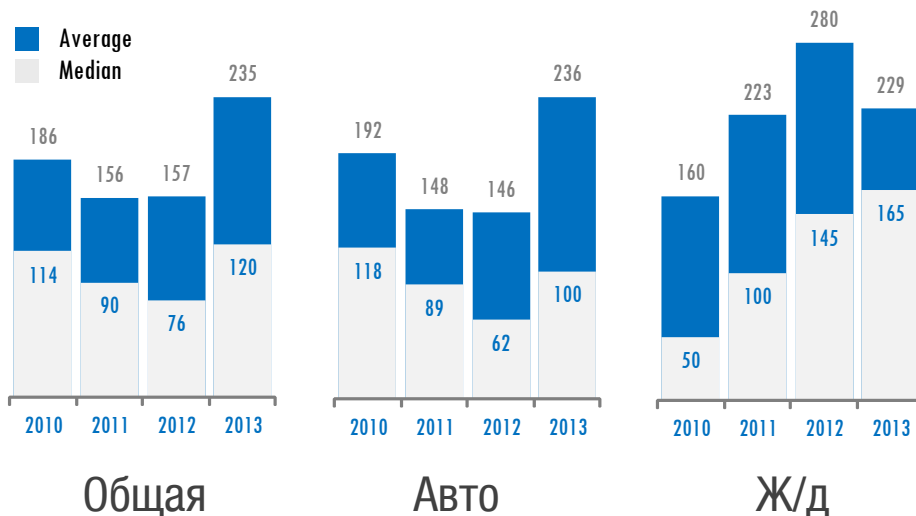
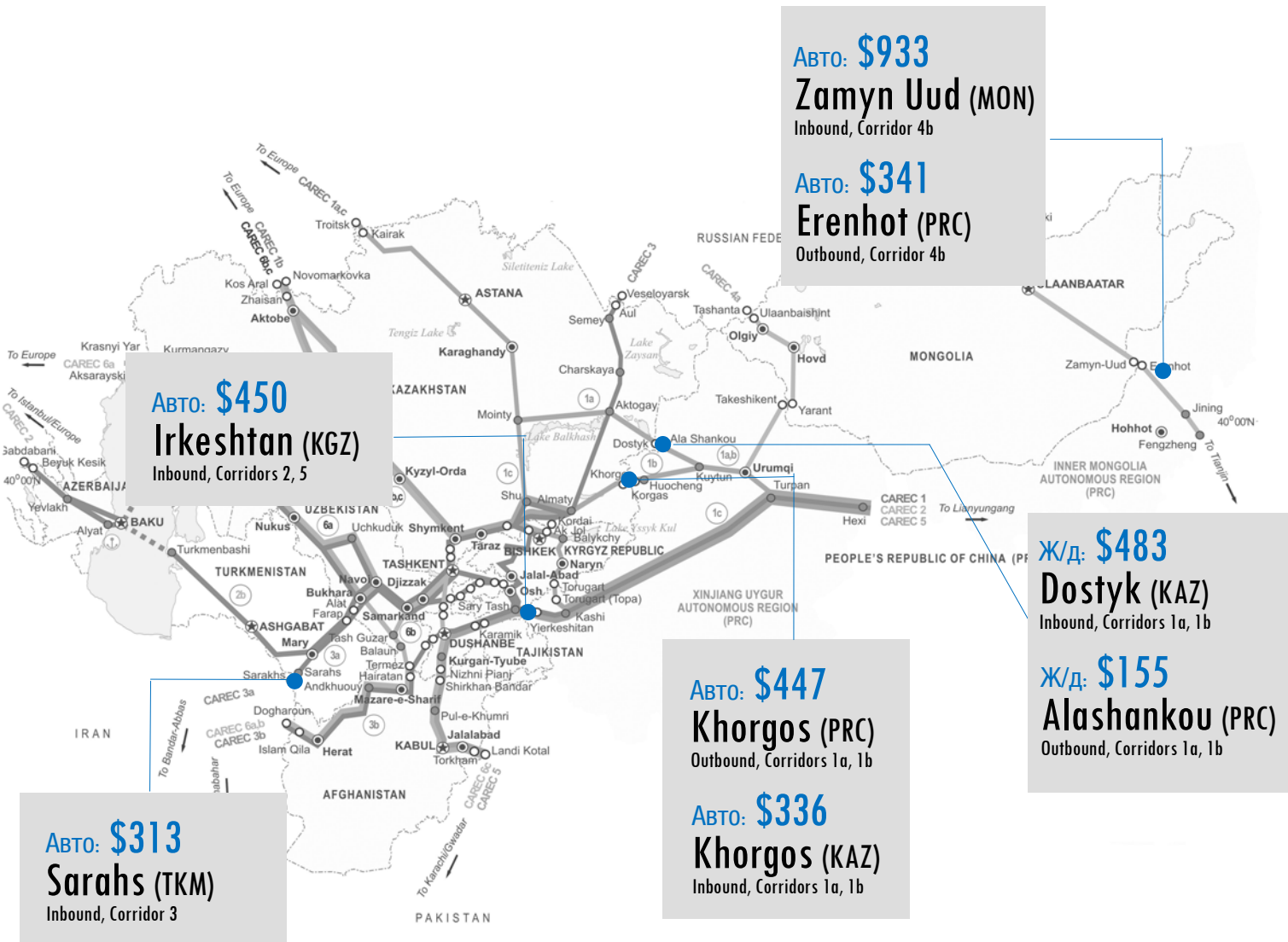
Железнодорожные перевозки

Индикаторы издержек на пересечение границ железнодорожными грузами показывают улучшение. Произошло значительное снижение платежей, взимаемых в ПП Достык (Казахстан), что положительно отразилось на индикаторе издержек для Коридора 1. Однако, ввиду того, что количество образцов автомобильных перевозок превышало железнодорожные образцы в четыре раза, общее изменение индикатора издержек является отрицательным.

Таблица 3:
Издержки при пересечении границы, \$

	BCP	Country	Direction	Cost
АВТО	Zamyn Uud	MON	Inbound	933
	Altanbulag	MON	Inbound	543
	Irkeshtan	KGZ	Inbound	450
	Khorgos	PRC	Outbound	447
	Erenhot	PRC	Outbound	341
	Khorgos	KAZ	Inbound	336
	Sarabs	TKM	Inbound	313
	Farap	TKM	Inbound	300
	Tazhen	KAZ	Inbound	248
	Konysbayeva	KAZ	Inbound	233
	Karamik	TAJ	Outbound	221
	Torkham	AFG	Inbound	198
	Sherkhan Bandar	AFG	Inbound	179
	Sherkhan Bandar	AFG	Outbound	166
	Hairaton	AFG	Inbound	160
	Karasu	KAZ	Outbound	153
	Chaldovar	KGZ	Inbound	140
	Tazhen	KAZ	Outbound	127
	Merke	KAZ	Outbound	112
	Karamik	TAJ	Inbound	105
Ж/Д	Dostyk	KAZ	Inbound	483
	Zamyn Uud	MON	Outbound	240
	Erenhot	PRC	Inbound	166
	Ala Shankou	PRC	Outbound	155
	Farap	TKM	Inbound	151
	Zamyn Uud	MON	Inbound	114

3 Таможенные склады временного хранения в казахстанском ПП Коргас пока не построены, поэтому китайские грузовики не могут там разгружаться. Для перевозки груза в Алматы им требуется разрешение, которое очень трудно получить, а количество разрешений регулируется системой квотирования. Эта проблема известна органам контроля границы Казахстана, и они занимаются строительством складов.



- В целом: Средние издержки в пункте пропуска увеличились в номинальном выражении на 50% до \$235.
- Индикатор издержек на пересечение границ по железной дороге указывает на улучшение.

Автомобильные перевозки

ИСТЗ (измеряемый в \$ на 500 км на 20-тонный груз) увеличился с \$712 в 2010 г. до \$1 482 в 2013 г., более чем удвоившись за четыре года. Основной причиной увеличения являются изменения в исходных образцах, особенно для Коридоров 2, 3 и 6. В 2011 и 2012 гг. значительных изменений издержек на перевозку по условному участку коридора не происходило. Однако в 2013 г. произошло настолько значительное изменение издержек, что значение ИСТЗ возросло на 48%, по сравнению с 2012 г. Согласно образцам, собранным в 2013 г., рост транспортных расходов был обусловлен: при автомобильных перевозках – повышением эксплуатационных расходов на транспортное средство в Коридоре 5; при железнодорожных перевозках – повышением транзакционных расходов в Коридоре 4.

В 2013 г. ИСТЗ для автомобильных перевозок возрос до \$1 612 с \$1 067 в 2012 г., т.е. на 51%. ИСТЗ для железнодорожных перевозок возрос на 44% – до \$920 в 2013 г., по сравнению с \$638 в 2012 г. В совокупности это привело к увеличению индикатора ИСТЗ почти на 50%.

В Коридоре 5 ИСТЗ – транспортные издержки на участок коридора – возросли до \$2 393 с \$1 580 в 2012 г., т.е., увеличение на 81%. Грузы перевозятся по коридору от ПП Каши–Иркештам до Душанбе, либо до Нижнего Пянджа, если они направляются в Кабул. В 2013 г. на этих маршрутах произошло резкое увеличение эксплуатационных расходов на транспортные средства, в среднем, до \$2 305 на 500 км, по сравнению с \$1 379 в 2012 г. Обычно, китайские водители доставляют товары в Каши, где они разгружаются. Кыргызские водители забирают товары и везут их дальше на запад. Водители из Таджикистана могут проехать не дальше Иркештама, где они забирают свои грузы. Кроме того, образцы показывают, что ставки оплаты за транспортные услуги в Таджикистане могут изменяться в значительных пределах, в зависимости от сезона и объемов перевозок. В случае высокого спроса, перевозчики могут устанавливать весьма высокие цены. В 2013 г. охват ИМЭК был расширен, чтобы обеспечить сбор данных по прямому маршруту, связывающему КНР с Таджикистаном через перевал Кульма. Эксплуатационные расходы на транспортные средства на этом маршруте составили, в среднем, \$2 294 на 500 км – аналогично расходам на маршруте через Иркештам.

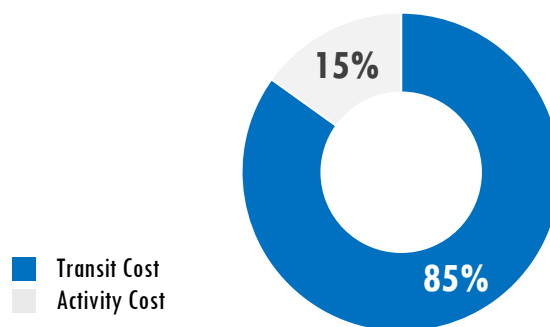
Железнодорожные перевозки

При железнодорожных перевозках, основное увеличение издержек было связано с Коридором 4. ИСТЗ в 2013 г. увеличился до \$876 с \$427 в 2012 г. Значительная часть этого увеличения была обусловлена дополнительной наценкой, налагаемой китайской железнодорожной компанией на все транзитные грузы. Наценка зависит от типа контейнеров (\$300 за двадцатифутовый эквивалент, и \$600 за сорокафутовый эквивалент). Транспортные расходы для грузов российского леса в КНР через Монголию остались без изменений.

Таблица 4:

Издержки на перевозку по 500-км участку коридора, \$

	Average			Percentage	
	Total	Transit	Activity	Transit	Activity
Общая					
Общая	1,482	1,278	227	85%	15%
1	1,344	1,138	240	83%	17%
2	616	510	220	70%	30%
3	2,167	2,079	98	95%	5%
4	1,156	894	263	77%	23%
5	2,393	2,131	262	89%	11%
6	1,149	937	224	81%	19%
Авто					
Общая	1,612	1,384	248	85%	15%
1	1,538	1,290	249	84%	16%
2	616	510	220	70%	30%
3	2,245	2,153	98	96%	4%
4	1,437	982	454	68%	32%
5	2,393	2,131	262	89%	11%
6	1,153	941	224	81%	19%
Ж/д					
Общая	920	822	123	87%	13%
1	1,009	874	216	80%	20%
2	-	-	-		
3	403	403	-	100%	0%
4	876	805	71	92%	8%
5	-	-	-		
6	93	93	-	100%	0%

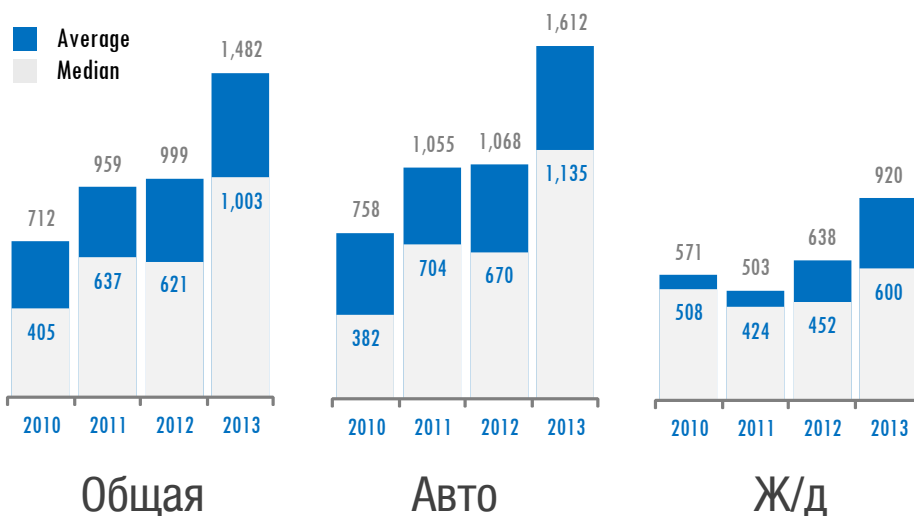
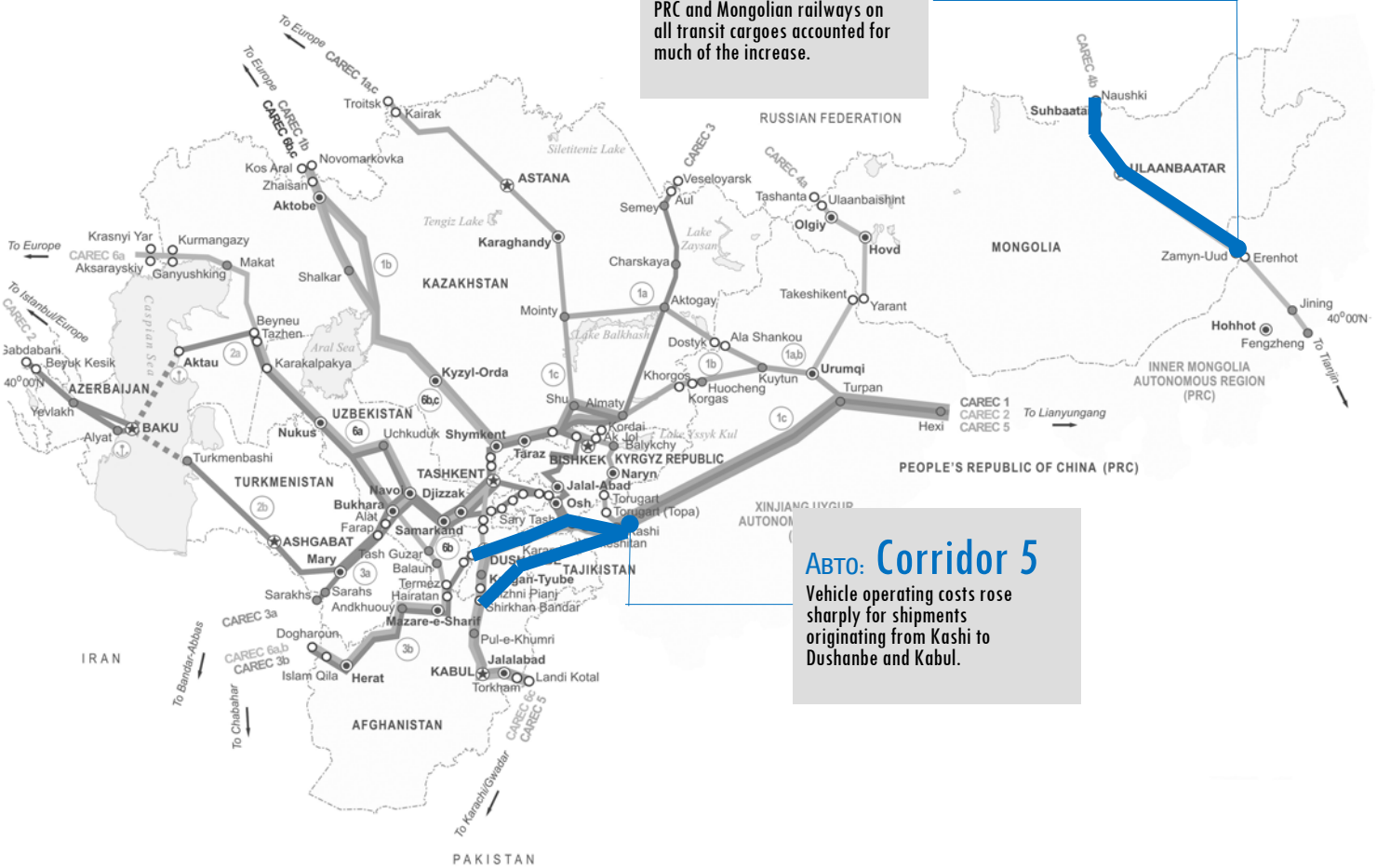


Ж/Д: Corridor 4

Additional surcharge imposed by PRC and Mongolian railways on all transit cargoes accounted for much of the increase.

АВТО: Corridor 5

Vehicle operating costs rose sharply for shipments originating from Kashi to Dushanbe and Kabul.

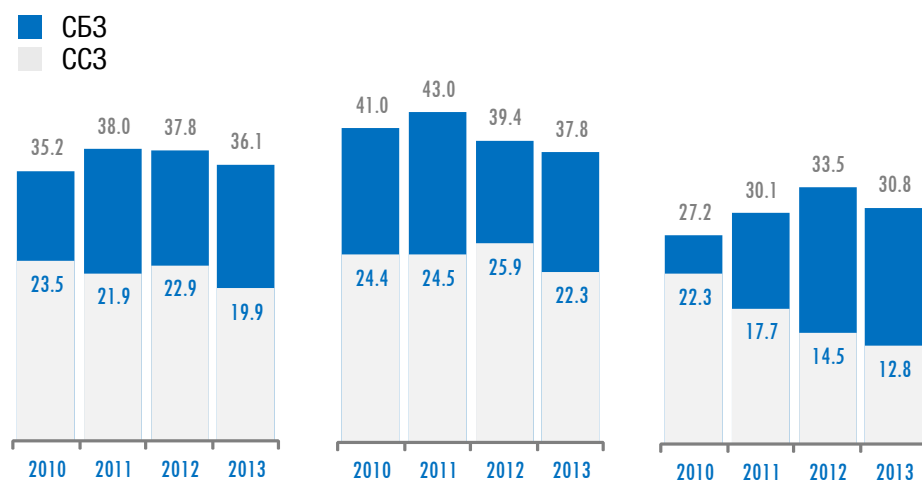


- ИСТЗ увеличился с \$712 в 2010 г. до \$1 482 в 2013 г., удвоившись за четыре года.
- ИСТЗ для автомобилей увеличился с \$1 068 в 2012 до \$1 612 в 2013 г. - увеличение на 51%.
- ИСТЗ для ж/д увеличился на 44%.

В 2013 г., как для автомобильных, так и для железнодорожных перевозок, индикаторы скорости с учетом задержек (ССЗ) ухудшились. ССЗ рассчитывается, как средняя скорость движения по участку коридора ЦАРЭС протяженностью 500 км, с учетом задержек на пересечение границ и промежуточных остановок. Среднее значение ССЗ в 2013 г. снизилось до 19,9 км/ч с 22,9 км/ч в 2012 г., т.е., произошло снижение на 13%. Показатель скорости улучшился в Коридорах 1, 2 и 6, благодаря улучшению состояния дорог в течение года, однако время в пути при движении по Коридору 4 заметно возросло, что отрицательно отразилось на общем индикаторе для автомобильных перевозок. Несмотря на то, что ранее в Коридоре 4 постоянно регистрировались самые низкие оценки скорости автотранспортных средств, ситуация в Монголии продолжала ухудшаться из-за ухудшения состояния дорог и интенсивности движения. Ожидается, что после завершения строительства трансмонгольского шоссе (Коридор 4b) в конце 2013 г., показатели скорости движения улучшатся. Показатели скорости по железной дороге также требуют внимания. Товарные поезда, следующие через Монголию из России в КНР, движутся со средней скоростью ССЗ 18,3 км/ч, что значительно ниже среднего значения для ЦАРЭС, составляющего 38–45 км/ч. Предлагаемые инвестиции, если проекты будут реализованы, смогут повысить эффективность.

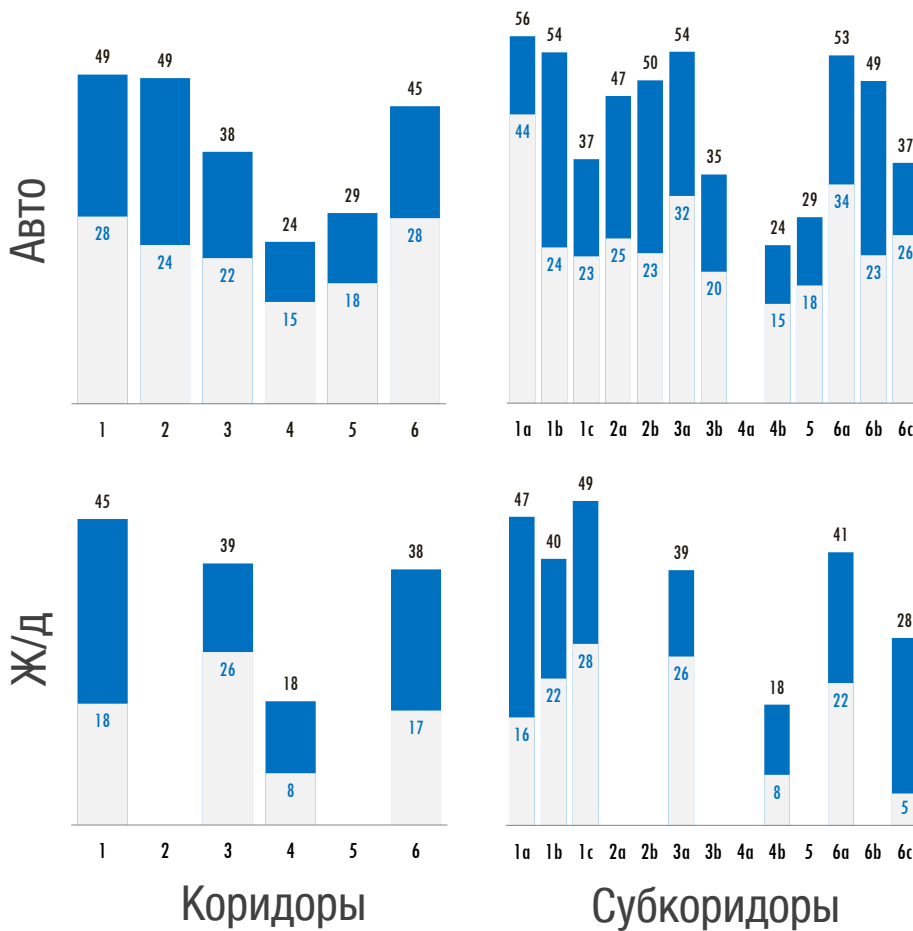
Благодаря заметному сокращению времени на пересечение границ в пунктах пропуска в Коридорах 1, 2, 3 и 5, "провалы" в оценках ССЗ несколько уменьшились, но, тем не менее, задержки на границах внесли свой вклад в общее снижение скорости. Несмотря на то, что в некоторых автомобильных и железнодорожных коридорах наблюдались различные уровни улучшения показателей, статистические тесты показали, что их изменения не отклоняются существенно от тенденций, наблюдавшихся в 2012 г. Коридор 4 остается исключением. Ухудшение состояния автомобильных и железных дорог в Монголии, в сочетании с серьезными, хотя и уменьшившимися задержками в ПП Замын-Ууд (Монголия) и Эренхот (КНР), внесли значительный вклад в ухудшение, в остальных отношениях стабильной, тенденции общей скорости автомобильных и железнодорожных перевозок в регионе ЦАРЭС.

4 ИСТ4 измеряет скорость движения по коридорам ЦАРЭС с задержками (ССЗ) и скорость без задержек (СБЗ). ССЗ рассчитывается с учетом времени, затраченного на пересечение границы.



■ Средняя ССЗ снизилась на 13%, т.е., с 22,9 км/ч в 2012 г. до 19,9 км/ч в 2013 г.

Индикаторы скорости для автомоб. и ж/д транспорта



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.

■ СБЗ
■ ССЗ

Изменчивость оценок скорости по коридорам

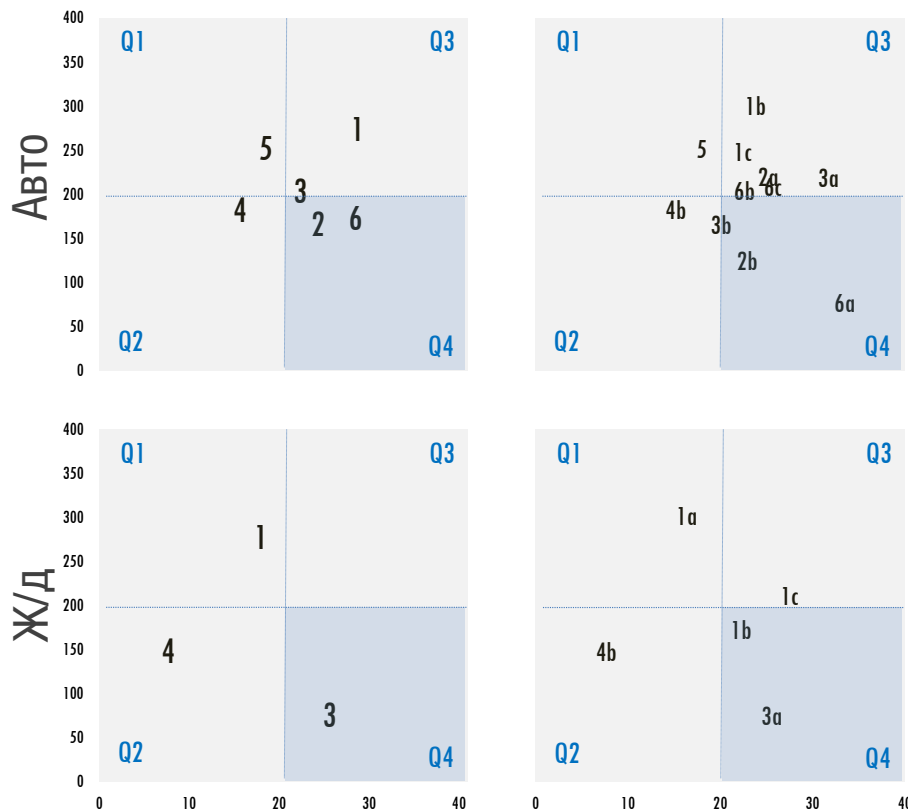


График надежности скорости

■ **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.

IV. Результаты ИМЭК

В этом разделе рассматриваются индикаторы времени, скорости и издержек, измерение и мониторинг которых осуществляются в рамках ИМЭК, а также ключевые препятствия для движения, выявленные в пунктах пропуска. Представлены также описательные статистические характеристики, такие, как оценки средних, медиан и изменчивости.

А. Скорость/длительность перевозки

Автомобильные перевозки

В 2013 г. индикаторы скорости от коридора к коридору варьировались в широких пределах. По показателю скорости без учета задержек (СБЗ), Коридоры 1 и 2, как и ранее, были в числе наиболее быстрых, со средней скоростью 49 км/ч в обоих коридорах, за которыми, с небольшим отставанием, следует Коридор 6. По показателю скорости с учетом задержек (ССЗ), картина была аналогичной – средняя скорость 28 км/ч в Коридорах 1 и 6, тогда как в Коридоре 2 средняя скорость составила 24 км/ч. Данные по субкоридорам показали, что по субкоридору 1а автотранспортные средства двигались немного быстрее, чем по 1b и 3b.

Коридор 1, несмотря на низкую скорость в 1с, по-прежнему остается самым быстрым маршрутом среди коридоров ЦАРЭС. На другом конце спектра, Коридоры 4b и 5 остаются самыми медленными. Это объясняется, главным образом, слабой транспортной инфраструктурой и сложным рельефом местности. Ситуация усугубляется суровыми погодными условиями, сезонными всплесками интенсивности движения и затруднениями при пересечении границ.

Если учитывать задержки на границах и остановки в крупных городах, в субкоридорах 1b и 6b по-прежнему наблюдается значительный перепад между двумя индикаторами скорости. Дальнейшее изучение показало, что основной вклад в задержки вносят перегруженные пункты пропуска с неэффективными процедурами. В субкоридоре 1b задержки происходили в ПП Хоргос, который известен, как пункт, наиболее трудный для прохождения, и имеющий наибольший объем грузопотоков. Завершение строительства новой дороги от Алматы до ПП Коргас в 2016 году уменьшит задержки, чему будут способствовать новые технические средства в пункте пропуска. Новый автомобильный переход, который будет сооружен вблизи недавно введенного в действие железнодорожного перехода, обеспечит новым объектам мультимодальные возможности. Эти улучшения, наряду с Международным центром приграничного сотрудничества в ПП Коргас, созданным совместно Казахстаном и КНР, должны сократить время, затрачиваемое на пересечение границы и обеспечить пропуск большого объема грузопотоков. В субкоридоре 6b автотранспортные средства, проходящие через ПП Яллама–Конысбаева (Узбекистан–Казахстан), по-прежнему сталкиваются со скоплениями автомобилей и длинными очередями.

Железнодорожные перевозки

Данные о железнодорожных перевозках в ЦАРЭС, несмотря на их существенность, неохотно предоставляются операторами железнодорожных перевозок региона. В связи с ограниченным доступом к данным, подготовка отчетности об эффективности

железнодорожных перевозок представляет трудную задачу. В настоящее время железнодорожные перевозки осуществляются лишь по четырем коридорам (1, 3, 4 и 6). Программа ИМЭК усилила внимание на железнодорожных перевозках, что обусловлено введением концепции выделенных железнодорожных коридоров в уточненной СТСТ 2020, и, с 2014 г. г. предпринимает более координированные усилия по сбору и анализу железнодорожных данных.

По сравнению с автомобильными, железнодорожные перевозки характеризуются меньшим диапазоном разброса индикаторов СБЗ и ССЗ. Обычно, поезда простаивают дольше, чем автотранспортные средства, в ожидании очереди на переход границы, и задерживаются на крупных железнодорожных терминалах. Различия в ширине колеи приводят к необходимости перегрузки грузов, имеются трудности с управлением и наличием подвижного состава, кроме того, приоритет на путях предоставляется пассажирским поездам, что создает дополнительные задержки. Это приводит к более значительному перепаду между индикаторами скорости поездов, по сравнению с автомобильным транспортом. В 2013 г. перепад между индикаторами скорости при автомобильных перевозках составил, в среднем, 41%, тогда как на железных дорогах снижение скорости при учете задержек составило 53%.

Среди наименее эффективных субкоридоров, два железнодорожных маршрута – по субкоридорам 4b и 6с – вновь требуют внимания из-за постоянной низкой эффективности. В субкоридоре 4b, как уже отмечалось в предыдущих годовых отчетах, основными причинами по-прежнему остаются: (i) задержки в порту Тяньцзинь, достигающие 4–5 суток для грузов, направляющихся в/из Монголии, так как приоритет отдается китайским грузам; (ii) смена колеи в ПП Эрэнхот–Замын-Ууд (КНР–Монголия); и (iii) нехватка локомотивов и подвижного состава в Монголии, которая снижает эффективность станционной работы. Как следствие, время простоя в Чоире и Саиншанде в 2013 г. увеличилось.

Вариация значений в выборке

Как отмечалось выше, в Коридорах 1 и 6 при автоперевозках была зарегистрирована наибольшая скорость с задержками. При этом более низкое значение оценки коэффициента вариации (КВ) для Коридора 6 показывает, что он является более надежным из двух коридоров. Субкоридор 6a, в особенности, имеет хорошие показатели, как скорости, так и надежности. И, наоборот, по Коридору 5 автотранспортные средства двигались с низкой скоростью и очень высокой изменчивостью скорости, что затрудняет прогнозирование времени груза в пути. При железнодорожных перевозках, по субкоридору 3a поезда шли с высокой скоростью и более высокой надежностью, тогда как в субкоридоре 1a была зарегистрирована самая низкая скорость и более высокая степень неопределенности времени в пути. В Разделе В рассмотрены факторы, оказывающие влияние на коэффициент вариации в коридорах ЦАРЭС.

5 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.

АВТО

Ж/д

В. Задержки и факторы времени в коридорах ЦАРЭС

В предшествующих разделах данного отчета были рассмотрены аспекты низкой эффективности, связанные с перемещением грузов в Центральной Азии. Данные ИМЭК, собранные за прошедшие годы, составляют основательную базу данных для определения корневых причин низкой эффективности, а также соответствующих колебаний продолжительности перевозки и задержек, в частности, при пересечении границ в коридорах ЦАРЭС. Эти различия часто являются результатом сложных и дублирующихся процедур оформления, применяемых таможен и другими ведомствами на обеих сторонах границы, которые усугубляются недостаточной инфраструктурой. Кроме того, могут быть выявлены и (в конечном счете) уменьшены недостатки, связанные с политиками, нормативно-правовыми актами и процедурами. Есть надежда, что гармонизация, стандартизация, региональное сотрудничество и автоматизация смогут преодолеть эти препятствия, прокладывая гладкую дорогу, как для грузов, так и для пассажиров.

Существует еще один, не менее важный источник задержек в коридорах ЦАРЭС – естественные причины. Большие высоты над уровнем моря и низкие температуры – лишь некоторые из условий, неподвластных контролю человека. В Кыргызской Республике и Таджикистане высота участков Коридора 5 достигает более 4 000 м над уровнем моря, а температура в некоторых районах, обслуживаемых Коридором 4, может опускаться до -40°C.

Ниже подробно рассматриваются главные "узкие места" и препятствия для автомобильных и железнодорожных перевозок по коридорам ЦАРЭС.

Автомобильные перевозки

Таблица 5 показывает, что ожидание в очередях и таможенное оформление являются частыми и продолжительными действиями. Данные по "ожиданию в очереди" показывают время, которое транспортное средство проводит в ожидании за пределами, вблизи или внутри пункта пропуска. Плохо разработанные процессы или компоновка пунктов пропуска, неэффективные процедуры, несовпадение времени работы по разные стороны границы и чрезмерное применение физических досмотров могут быстро привести к скоплению транспортных средств и длительному времени ожидания (например, если не применяется стратегия управления рисками, то водители должны разгрузить весь груз для физического досмотра, а затем загрузить его обратно). "Длительность таможенного оформления" означает время, затраченное сотрудником таможни на рассмотрение документации и выполнение всех необходимых процедур для выдачи разрешения на въезд или выезд из страны (это, однако, не означает, что товары выпущены на рынок, поскольку такое окончательное разрешение выдается таможней внутри страны). К увеличению продолжительности оформления могут также приводить отсутствие гармонизированных стандартов, процедур проверки и выпуска "с одной остановкой" с применением системы единого окна (Азербайджан является единственным исключением из этого правила) и распространенность неофициальных платежей.

Заслуживают упоминания также менее частые, но связанные с затратами времени действия, такие, как погрузка и разгрузка, и

Таблица 5:
Наиболее частые и продолжительные действия

АВТО

Count		Duration (hr)		
1	Border Security	3,427	Waiting in Queue	4.6
2	Customs Clearance	3,203	Loading/Unloading	3.0
3	Phytosanitary	2,153	Customs Clearance	1.9
4	Waiting in Queue	1,862	Emergency Repair	1.5
5	Vehicle Registration	1,701	Escort/Convoy	0.9

Ж/д

Count		Duration (hr)		
1	Border Security	3,427	Waiting in Queue	4.6
2	Customs Clearance	3,203	Loading/Unloading	3.0
3	Phytosanitary	2,153	Customs Clearance	1.9

формирование конвоев с сопровождением для обеспечения безопасности. Погрузка/разгрузка обычно производится в связи с каботажными нормативными требованиями, которые не разрешают иностранным транспортным средствам свободно въезжать в страну и оказывать в ней транспортные услуги. Например, значительные объемы грузов перевозятся из Урумчи в Алматы через субкоридор 1b. Однако, для того, чтобы китайские грузовики могли доставить груз в Алматы, на них необходимо получить специальное разрешение, которое нелегко получить в Казахстане. Поэтому, китайские транспортные средства обычно доставляют товары в ПП Хоргос (КНР) и оставляют их в таможенном складе временного хранения. Казахские транспортные средства прибывают на этот узел, загружают товары, и возвращаются в ПП Коркас (Казахстан) для их оформления, прежде чем продолжить путь в Алматы. На разгрузку и погрузку затрачивается значительное время и значительно увеличивает расходы грузоотправителей. Вместе с тем, различия в весогабаритных стандартах для транспортных средств, такие, как допустимая нагрузка на ось, означают, что это препятствие будет нелегко устранить. Автотранспортным средствам из КНР редко разрешают въезжать на территорию других стран ЦАРЭС, поскольку автомобильные дороги в сопредельных странах не приспособлены к более тяжелым грузам, которые допускаются для транспортных средств в КНР.

Несмотря на то, что сопровождение и конвой нечасто встречаются в образцах, они могут добавить значительное время к общей продолжительности рейсов. Эти виды действий в данных ИМЭК характерны только для пунктов Карамык и Ширхан-Бандар. Следует подчеркнуть, что (также из соображений безопасности) в двух других узловых пунктах в Пакистане – Кветте и Пешаваре – предъявляются обязательные требования по сопровождению и движению в конвое. Большие объемы коммерческих грузов перевозятся из Карачи в Кабул и Кандагар, с использованием продолжения Коридора 5. При перевозке грузов в Кандагар, автотранспортные средства ожидают в очереди формирования конвоя в Кветте. Для грузов, следующих в Кабул, грузовики ожидают сопровождение/конвой в Пешаваре. В обоих случаях, чаще всего, транспортные средства проводят на стоянке более 24 часов, ожидая включения в конвой. Поскольку граница закрыта в ночное время, транспортные средства, прибывшие к концу рабочего дня, вынуждены парковаться на ночь. Кроме того, грузовики с топливом и энергоносителями обычно пользуются приоритетом. Для автотранспортных средств,

перевозящих другие товары, это приводит к дополнительным задержкам.

Железнодорожные перевозки

С точки зрения частоты и продолжительности задержек, наиболее значительной причиной является ожидание очереди. Задержки обычно происходят при пересечении границ, но могут также происходить на крупных железнодорожных терминалах, где производится сортировка и перестановка вагонов. Наибольшая продолжительность ожидания наблюдается в Коридорах 1 и 4.

Поезда, проходящие через Алашанькоу–Достык (КНР–Казахстан), сталкиваются с длительным ожиданием. Этот узел до недавнего времени являлся единственными воротами для железнодорожных грузов, перевозимых между КНР и другими странами ЦАРЭС. Важным событием стало открытие ПП Хоргос для железнодорожных грузов. Строительство железнодорожной линии протяженностью 293 км от Жетыгена (обслуживающего Алматы) до ПП Хоргос было завершено в декабре 2011 г. В ПП Хоргос в декабре 2012 г. было введено в действие оборудование для перегрузки грузов, что позволило стыковать железнодорожные сети КНР и Казахстана. Поезда отправляются из Цзинхэ в ПП Хоргос, откуда переходят на территорию Казахстана на станции Алтынколь. Перегрузка грузов может занимать от 2 часов до 7 суток. После таможенной очистки поезда следуют в Жетыген. Длительное ожидание в ПП Достык–Алашанькоу по-прежнему имеет место, однако, после открытия движения поездов через ПП Коркас, время ожидания в Алашанькоу заметно сократилось. Если в 2012 г. длительность ожидания составляла 30–40 часов, то в 2013 г. она сократилась до 10–12 часов. ПП Алашанькоу–Достык будет и в дальнейшем обрабатывать навалочные и сыпучие грузы, тогда как ПП Хоргос–Алтынколь ориентирован на контейнерные грузы. Контейнеризация не получила широкого распространения в большинстве стран ЦАРЭС, поэтому, будущее покажет, сможет ли пропускная способность перевалочного оборудования, установленного в ПП Хоргос–Алтынколь, стимулировать ее рост и популярность.

В Коридоре 4 значительное время ожидания занимает в ПП Эрэнхот–Замын-Ууд (КНР–Монголия) и Наушки–Сухэ-Батор (Россия–Монголия). Значительные грузопотоки увеличивают время ожидания в ПП Эрэнхот–Замын-Ууд (КНР–Монголия), поскольку они обслуживают движение в обоих направлениях, а также транзитную торговлю с Россией (например, пиломатериалы), тогда как ПП Наушки–Сухэ-Батор (Россия – Монголия) пропускают, в основном, товары, отгружаемые из России в Монголию. В настоящее время Монголия испытывает трудности из-за недостаточной пропускной способности железной дороги и грузовых терминалов, и их производительность, вероятно, останется в состоянии застоя, если не будут реализованы значительные эксплуатационные улучшения и инфраструктурные инвестиции для повышения пропускной способности. Часть задержек в Замын-Ууде объясняются плохим техническим состоянием грузовых терминалов Улан-Батора. Министерство автомобильных дорог и транспорта планирует создание крупного логистического центра общего пользования в Улан-Баторе, в сочетании со строительством уланбаторской объездной дороги. Однако на реализацию этих проектов потребуется время, в то время как текущие эксплуатационные улучшения могли бы высвободить мощности и обеспечить некоторое повышение эффективности.

В 2013 г. пользователи данных ИМЭК высказали беспокойство в отношении неясного характера причин простоев. Существующая методология предусматривает, что поезда могут простаивать либо до прибытия в пункт пропуска или на подходе к нему, либо задерживаться из-за отсутствия подвижного состава. В ответ на запросы, команда ИМЭК разрабатывает и испытывает новые инструменты сбора данных ИМЭК, с тем, чтобы устанавливать более детально причины простоя и внести больше ясности в их характер. Информация будет представлена в квартальных и годовой публикациях ИМЭК за 2014 г..

Таможенное оформление является еще одной важной причиной задержек. Комитет таможенного сотрудничества, состоящий из глав таможенных администраций 10 стран ЦАРЭС, является региональным форумом для решения общих вопросов, таких, как продвижение гармонизации и стандартизации таможенной практики. Разработчики политики и старшие должностные лица таможи проводят ежегодные заседания для обсуждения и согласования важных инициатив, таких, как внедрение национальных систем единого окна, присоединение к Пересмотренной Киотской конвенции и принятие программ уполномоченных экономических операторов. Несмотря на то, что Грузия не входит в состав этой группы, ее опыт реализации таможенной реформы является хорошим примером для стран ЦАРЭС (см. Врезку 2).

Азербайджан – единственная страна, внедрившая национальное единое окно. Система добилась успеха в сокращении среднего времени на пересечение границы с 3 часов в 2007 г. до 10 минут в 2012 г. Несмотря на то, что все страны выразили заинтересованность во внедрении рационализированной системы, необходимо прежде устранить ряд глубоко залегающих препятствий. К числу основных препятствий относятся: межведомственный характер этого начинания, необходимые изменения в законодательстве (такие, как принятие электронных документов и цифровой подписи в рамках национального единого окна), нежелание привлекать частный сектор к разработке систем и финансированию их проектирования и реализации. Кроме того, для успешной реализации единого окна, ведомствам, участвующим в едином окне, потребуются переработка бизнес-процессов, новое аппаратное и программное обеспечение, и сетевые инструменты.

Разница в ширине колеи на границах КНР с сопредельными странами ЦАРЭС, включая Монголию, является структурной проблемой. Железные дороги КНР используют международный стандарт (колея шириной 1 435 мм), тогда как сопредельные страны ЦАРЭС используют российский стандарт с шириной колеи 1 520 мм. Среди стран ЦАРЭС, лишь Казахстан и Монголия имеют непосредственные сопряжения железных дорог с КНР, а Кыргызская Республика рассматривает предложения о строительстве железной дороги, связывающей КНР с Узбекистаном. В этом отношении, данные ИМЭК также показывают продолжительность операций по перегрузке груза в пунктах смены колеи – Алашанькоу–Достык (КНР–Казахстан) и Эрэнхот–Замын-Ууд (КНР–Монголия). В настоящее время собираются данные по ПП Хоргос.

В случаях изменения ширины колеи возникает необходимость перегрузки груза. Правила Организации сотрудничества железных дорог предусматривают, что перегрузка должна осуществляться "импортирующей страной". Например, если поезд, загруженный рудой, направляется из Казахстана в КНР, он остановится в Алашанькоу, и руда будет перегружена в китайские вагоны. И наоборот, поезд с потребительскими

Врезка 2: Таможенная реформа в Грузии

Реформа таможенной, реализованная в Грузии, привела к значительному повышению производительности и эффективности. Были реализованы пять главных стратегий: (i) улучшение деятельности таможенной, как, например, введение единого электронного окна; (ii) пересмотр и рационализация процедур пересечения границы; (iii) введение совместного таможенного контроля; (iv) развитие и модернизация инфраструктуры и оборудования; и (v) наращивание потенциала персонала таможенной и пограничной службы. Эти стратегии хорошо известны, однако трудность заключается в их реализации. Наличие сильной политической воли и беспощадная эффективность позволили Грузии реализовать все стратегии за короткое время.

Ключевым компонентом повестки дня грузинской реформы являлась задача пересмотра и рационализации налоговой и таможенной администраций. Большинство стран бывшего Советского Союза унаследовали советскую систему управления таможенной, ориентированную на сбор налоговых поступлений и сплошной досмотр. Когда концепция таможенной, как органа содействия торговле приобрела широкое признание, правительство приняло решение о полном пересмотре структуры таможенных и налоговых органов. Ранее, функции надзора за торговлей осуществляли восемь ведомств. Длинная цепочка процедур и участие различных сторон неизбежно приводили к низкой эффективности и способствовали коррупции.

Правительство пересмотрело всю структуру. Грузоотправителям и перевозчикам теперь приходится иметь дело только с двумя организациями – грузинской Службой доходов и Патрульной полицией. Кроме того, правительство сделало акцент на инвестициях в информационные и коммуникационные технологии для дальнейшего совершенствования процесса. В настоящее время могут использоваться электронные декларации. Например, импортер в Батуми может представить электронные данные для оформления груза, который физически находится в Тбилиси. Применение технологий в качестве инструмента содействия приводит к необходимости рационализации рабочего процесса и документооборота. О достигнутых успехах можно судить по количеству документов, требуемых для импорта или экспорта: если в 2005 г. их требовалось 54, то в 2013 г. количество документов сократилось до двух.

Помимо совершенствования таможенных систем и процедур, Грузия также внесла изменения во взаимодействие с внешними сторонами. Грузия в настоящее время работает совместно с Азербайджаном над организацией совместного таможенного контроля для ускорения пересечения границ. Кроме того, в соответствии с Рамочными стандартами безопасности и упрощения мировой торговли SAFE Всемирной таможенной организации, Грузия внедрила национальный "золотой список". Он, по существу, является системой уполномоченных экономических операторов, в которой уполномоченные компании пользуются упрощенным процессом перемещения грузов. Для включения в список, компании должны удовлетворять ряду критериев, таких, как ежегодная уплата не менее 900 000 лари (около \$515 000) в виде таможенных платежей, ввоз/вывоз товаров стоимостью не менее 5 млн лари в год и отсутствие серьезных нарушений таможенных правил за последние шесть месяцев.

Эти уроки, хотя и не являются новостью, бесценны для стран ЦАРЭС. Например, Казахстан и Кыргызская Республика ранее предпринимали попытки совместного таможенного контроля в ПП Акжол–Кордай, однако они были прекращены. Идея единого электронного окна вызвала интерес еще в 2000 г., однако многие страны по-прежнему не могут решиться, и предпочитают проводить дополнительные технические исследования, чтобы подкрепить решение.

Адаптировано из "На границе и за пределами границ: Интегрированное содействие торговле — реформы и реализация". Этот отчет ЦАРЭС был основан на семинаре, проведенном в Тбилиси 10–14 апреля 2013 г. для стран ЦАРЭС.

Рисунок 2:
Процесс перегрузки в Алашанькоу



товарами из КНР в Казахстан остановится для перегрузки груза в Достыке. Использование подъемных кранов, помимо вилочных погрузчиков и передвижных кранов, может повысить эффективность перегрузки.

На Рисунке 2 показан процесс перегрузки на терминале в Алашанькоу: пути слева – китайские, справа – казахские. Груз только что прибыл из Алматы. Портальный кран переносит груз на китайскую железнодорожную платформу. Порожняя платформа справа возвратится в Достык, а доставленный на ней груз отправится из Алашанькоу в Урумчи – ближайший крупный железнодорожный терминал в Синьцзян-уйгурском автономном районе (СУАР).

Эффективность перегрузки зависит от количества единиц оборудования и его наличия. Недостаточные мощности могут привести к длительному ожиданию. Например, ПП Алашанькоу имеет четыре перегрузочных парка, каждый из которых оборудован краном грузоподъемностью 36 тонн. Годовая пропускная способность – 200 000 двадцатифутовых эквивалентов (ДФЭ). Однако в Достыке имеется лишь один перегрузочный парк и один кран. Перегрузка занимает длительное время, в особенности, в пиковый сезон. Неисправность перегрузочного оборудования приводит к увеличению времени простоев.

6 Девять из десяти стран ЦАРЭС являются членами ОСЖД, штаб-квартира которой находится в Варшаве.

С. Факторы издержек в коридорах ЦАРЭС

Автомобильные перевозки

Одна из задач Программы ИМЭК – определение транспортных расходов и издержек, связанных с пересечением границ. В этом процессе ИМЭК стремится представить точные базисные данные и проводить сравнения временных рядов и сопоставления между шестью коридорами ЦАРЭС. Данные о коридорах могут быть не очень полезны для экспедиторов и перевозчиков, поскольку их обычно интересуют условия на конкретных маршрутах.

Транспортные расходы могут колебаться в значительных пределах для одних и тех же пунктов отправления и назначения. Например, стоимость перевозки 20 тонн товаров от Алматы до ПП Коргас может составлять от \$2 500 до \$4 000, в зависимости от перевозчика и сезона. Порожний обратный пробег также существенно увеличивает издержки. Перевозчик может включить стоимость обратного пробега в первоначальную перевозку. В качестве примера, транспортные расходы в СУАР высоки из-за больших расстояний и несбалансированной структуры торговли, из-за которой водители обычно перевозят груз из Урумчи в ПП Хоргос, но возвращаются порожними. Это связано с тем, что Казахстан обычно экспортирует по железной дороге навалочные грузы, такие, как железная руда и металлолом. Для минимизации порожних обратных пробегов, некоторые грузоотправители продают контейнеры покупателю их содержимого. В других случаях, железные дороги в регионе ЦАРЭС используют полувагоны с открытым верхом для перевозки контейнеров. После доставки контейнеров, порожние полувагоны могут использоваться для перевозки навалочных грузов, таких, как минералы, на обратном пробеге. Это отчасти объясняет практику перевозки контейнеров в полувагонах в регионе ЦАРЭС, даже несмотря на то, что контейнеры в них не закрепляются (отсутствуют штифтовые замки, предусмотренные на обычных платформах). Боковое раскачивание и удары из-за наличия просветов могут привести к значительным повреждениям, как груза в контейнере, так и самого контейнера.

Особое значение имеет возможность ИМЭК определять издержки, связанные с пересечением границ. В отличие от транспортных расходов, которые находятся под влиянием рыночных сил, расходы на пересечение границы в большей степени определяются нормативными положениями, практикой и пропускной способностью. Есть надежда, что помощь со стороны партнеров ЦАРЭС по развитию сможет минимизировать такие "нетарифные барьеры в торговле" и распространить конкурентоспособность на основе снижения производственных затрат.

Таможенное оформление является наиболее частой операцией, связанной с наибольшими издержками. В отличие от развитых стран с диверсифицированными государственными доходами, значительная доля доходов во многих странах ЦАРЭС по-прежнему поступает от таможенных платежей, пошлин и налогов. Маловероятно, что меры по диверсификации источников государственных доходов смогут заменить таможенные поступления в кратко- и среднесрочной перспективе. Необходимо обеспечить большую степень контроля за таможней за счет административных и операционных улучшений в рабочих процессах таможни, таких, как введение национального единого окна, управления рисками, а также

Таблица 6:

Наиболее частые действия с наибольшими издержками

АВТО

Count		Cost (\$)		
1	Customs Clearance	2,664	Customs Clearance	230
2	Border Security	1,725	Escort/Convoy	91
3	Health/Quarantine	1,556	Loading/Unloading	80
4	Phytosanitary	1,219	Road Toll	33
5	Weight/Standard	1,036	(Various)	19

Ж/д

Count		Cost (\$)		
1	Break in Gauge	371	Break in Gauge	148
2	Customs Clearance	310	Customs Clearance	140
3	Loading/Unloading	180	Loading/Unloading	139

рационализации процесса и гармонизации процедур с международными стандартами. ЦАРЭС продолжает поддержку этих инициатив. На 9-м заседании Комитета таможенного сотрудничества в Токио была поставлена цель – присоединение всех стран-членов к Пересмотренной Киотской конвенции к 2015 г. Пять стран ЦАРЭС пока находятся в процессе присоединения – Афганистан, Кыргызская Республика, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Изучение воздействия присоединения на трансграничную торговлю может поставить перед ИМЭК задачу еще одного исследования с использованием собираемых данных.

Следующими по порядку убывания издержек на пересечение границы операциями являются: пограничный контроль, оформление визы/иммиграции и транспортная инспекция. Приведенные цифры отражают только официальные издержки. Неофициальные издержки рассмотрены в следующем разделе "Неофициальные платежи".

Сравнение издержек в шести коридорах позволяет сделать некоторые очевидные выводы в отношении:

- Частоты: судя по всему, в Коридорах 4, 5 и 6 происходят больше действий, связанных с издержками.
- Величины издержек: самые высокие издержки наблюдаются в Коридорах 1, 2 и 4.

Эти наблюдения будут рассмотрены позднее, в разделе "анализ коридоров" данного отчета.

Железнодорожные перевозки

Транспортные расходы для железных дорог подразумевают тарифы, уплачиваемые за перевозку товаров от пункта отправления до пункта назначения. Расчет тарифа весьма сложен, и, в связи со сборами, налагаемыми государством, экспедитор или грузоотправитель не могут его изменить. В задачи ИМЭК не входит анализ железнодорожных перевозок и разработка операционных улучшений. Задача, скорее, состоит в рассмотрении систематических факторов и препятствий при пересечении границ.

В первую тройку причин задержек на железных дорогах с точки зрения частоты и затрат входят: смена железнодорожной колеи, таможенное оформление и погрузка/разгрузка.

D. Неофициальные платежи

Неофициальные или неформальные платежи упоминаются в разнообразных международных исследованиях. Этот "нетарифный барьер в торговле" представляет собой дополнительные расходы, и создает неопределенность в отношении общей стоимости перевозки. Ввиду их неблагоприятного воздействия на экономический рост, неофициальные платежи следует разоблачать и искоренять. Вместе с тем, было бы наивно считать, что эта, зачастую, глубоко укоренившаяся проблема, может быть ликвидирована за один день. Неэффективные и недружелюбные к бизнесу торговые процедуры, низкие ставки оплаты должностных лиц, занимающихся управлением границей и высокая стоимость оформления пересечения границы, как сговорившись, стимулируют погоню за рентой. Имеются примечательные примеры успешного искоренения проблемы, такие, как в Сингапуре, и совсем недавно – в Грузии, когда применялись драконовские меры. Казахстану удалось достичь таких же результатов путем удаления ключевых таможенных служащих в пунктах пропуска, однако через некоторое время неофициальные платежи возобновились. Устойчивые улучшения требуют всесторонних усилий, сочетающих политическую волю, повышение зарплат персоналу, пересмотр и снижение официальных тарифов и сборов, и принятие более эффективных процедур и систем, таких, как электронное единое окно для облегчения перемещения грузов.

"То, что нельзя измерить, нельзя улучшить". Программа ИМЭК, руководствуясь этой аксиомой, с самого начала включила методологию численного измерения масштабов неофициальных платежей. Водители представляют первичные данные, сообщая о неофициальных платежах в ключевых узлах и пунктах пропуска. Эти результаты проверяются путем интервью с ассоциациями перевозчиков. Для численного представления неофициальных платежей, от водителей требуется подразделять платежи на официальный и неофициальный компоненты. Для измерения серьезности проблемы, ИМЭК измеряет частоту и ожидаемые размеры неофициальных платежей, разбивая данные по видам операций и коридорам. В результате этого, ИМЭК в состоянии ответить на следующие вопросы:

- насколько часто производятся неофициальные платежи в коридорах ЦАРЭС?
- каков ожидаемый (средний) размер неофициального платежа?
- какие операции наиболее подвержены неофициальным платежам?
- где они происходят (в каких коридорах)?

Анализ неофициальных платежей в настоящее время фокусируется на автомобильных перевозках. Для этого есть две причины. Во-первых, грузы, перевозимые автомобилем, в большей степени подвержены вымоганию неофициальных платежей. Железнодорожные грузы обычно перевозятся крупными национальными операторами железных дорог, которые либо являются государственным предприятием, либо контролируются. Кроме того, гораздо легче остановить грузовик, чем поезд. Поскольку автоперевозчики – маленькие и частные компании (и, чаще всего принадлежат индивидуальному владельцу), у них отсутствует возможность торговаться с позиции силы в случае требования неофициального платежа.

Водители, перевозящие скоропортящиеся продукты, такие, как фрукты и овощи, наиболее подвержены вымогательству. Разговоры с водителями и транспортными компаниями подтвердили эту теорию. Во-вторых, в настоящее время ИМЭК не имеет достаточного количества образцов железнодорожных перевозок, что препятствует проведению значимого анализа.

Насколько часты неофициальные платежи в коридорах ЦАРЭС?

Количество случаев требования неофициальных платежей регистрируется по видам действий или операций, и сравнивается с общим количеством случаев совершения этих действий (с неофициальными платежами и без них). Вероятность неофициальных платежей по каждому виду действий

Таблица 7:

Анализ неофициальных платежей: Частота и вероятность

Count		Probability		
1	Customs Clearance	3,324	Escort/Convoy	83%
2	Police Checkpoint	2,663	Border Security/Control	46%
3	GAI/Traffic Inspection	2,392	Vehicle Registration	37%
4	Road Toll	2,154	Visa/Immigration	30%
5	Border Security/Control	2,050	Customs Clearance	28%

вычисляется путем деления частоты неофициальных платежей на общее количество образцов.

Таблица 7 показывает, что действия, осуществляемые при перевозке по коридору имеют различный рейтинг с точки зрения частоты неофициальных платежей и вероятности того, что платеж придется произвести. Например, таможенное оформление занимает первое место с точки зрения абсолютного количества платежей в группе образцов. Это не удивительно, поскольку любое пересечение границы предусматривает таможенное оформление. Однако это действие спускается на пятое место с точки зрения вероятности неофициальных платежей. С вероятностью 28% и экстраполируя образцы, это означает, что в 28 из 100 рейсов в Центральную Азию будут производиться неофициальные платежи. С другой стороны, сопровождение/конвой встречаются реже, однако вероятность того, что эти действия будут связаны с неофициальными платежами, составляет 83%, и с точки зрения вероятности, они рассматриваются, как наиболее вероятные. Это не удивительно. Водители часто предпочитают дать должностным лицам "на чай", чтобы их грузовик получил предпочтительное место в конвое. В случае неуплаты грузовик может остаться на парковке еще на сутки или двое, в ожидании отправления следующего конвоя.

Интересно отметить, что, за исключением сопровождения/конвоя, большинство случаев неофициальных платежей связаны

- 7 Этот аспект рассматривается в отчетах "Ведение бизнеса" Всемирного банка. Ежегодно, большинство стран ЦАРЭС попадают в конец списка в разделе Торговля через границу, что указывает на чрезмерное административное бремя и неэффективность перемещения контейнерного груза из ближайшего порта в столицу. Несмотря на то, что эта методология критикуется, поскольку страны, имеющие морской порт получают преимущество, грузоотправители в странах ЦАРЭС признают наличие проблем в трансграничной торговле.
- 8 Некоторые неофициальные платежи сотрудникам таможи не регистрируются перевозчиками, участвующими в ИМЭК. Как пример, некие владельцы груза в легковых автомобилях сопровождали конвой грузовиков, перевозящих их груз из КНР в Кыргызскую Республику, и напрямую заплатили кыргызским таможенникам, без участия перевозчика. Другой пример – перевозчик, перевозящий токи с товарами мелких торговцев из

Таблица 8:
Средний размер неофициального платежа

Average Cost (\$)	
1 Customs Clearance	202
2 Loading/Unloading	85
3 Escort/Convoy	76
4 Road Toll	24
5 Health/Quarantine	22

с действиями/операциями, осуществляемыми в пунктах пропуска.

Каков ожидаемый (средний) размер неофициальных платежей?

Это зависит, главным образом, от характера действия и его местонахождения. Был проведен расчет агрегированного показателя для каждого из действий в пределах всего региона ЦАРЭС. Его результаты представлены в Таблице 8.

Таможенное оформление характеризуется самым большим средним размером неофициальных платежей (\$202). Дополнительное изучение данных ИМЭК показало, что высокий сборы за таможенное оформление обычно взимаются с китайского экспорта на границе сопредельного государства. При перемещении грузов из КНР через границу в Казахстан, Кыргызскую Республику и Монголию, таможенные платежи составляют от нескольких сот до тысячи долларов США. Их значительная величина создает условия для неофициальных платежей для ускорения прохождения груза. Погрузка/разгрузка и сопровождение/конвой обходятся в \$76 – \$86, а дорожный сбор и санитарный контроль – в \$22 – \$24. Фактические платежи за индивидуальные автотранспортные средства могут значительно отличаться, поскольку значения, представленные в отчете были агрегированы и усреднены.

Следует подчеркнуть, что каждый коридор ЦАРЭС представляет картину, отличную от других. Исходя из данных ИМЭК за 2013 г., водители транспортных средств, проходящие таможенное оформление в Коридорах 4, 5 и 6 более часто сталкиваются с неофициальными платежами, чем в других коридорах. Полицейские КПП также являются еще одним источником беспокойства. В Коридорах 1 и 3 самой распространенной причиной неофициальных платежей является автоинспекция. Для автоперевозчиков, использующих Коридор 2, главные проблемы создает весогабаритный контроль. Во всех коридорах имеют место требования неофициальных платежей со стороны служб охраны границы и пограничного контроля, других контролирующих ведомств, таких, как таможня, санитарно-карантинные службы, а также при решении вопросов оформления виз/иммиграции.

Как действуют грузоотправители ЦАРЭС в отношении неофициальных платежей? Для неопытного грузоотправителя лучшим вариантом является привлечение опытного экспедитора или водителя грузовика для перевозки груза. Благодаря знакомству с конкретными условиями и персоналом вдоль каждого маршрута и в пунктах пропуска, водитель сможет дать хорошую сметную оценку неофициальных поборов. Они рассматриваются, как часть "эксплуатационных расходов". Руководство компании выдает водителям наличные деньги для неофициальных платежей. Вместе с тем, случаются непредвиденные обстоятельства, и в некоторых случаях требования могут оказаться намного выше нормы, что приводит к задержке груза, либо вынуждает экспедитора понести дополнительные расходы.

Врезка 3: Неофициальные платежи в Центральной Азии

Сулейманов водит большой автофургон местной транспортной компании. Это нелегкая работа. Зимой Сулейманову приходится бросать вызов морозу и водить машину по узким дорогам, часто покрытым гололедом. Время от времени, водителю – уроженцу Центральной Азии – приходится осторожно ездить по высокогорной местности или пробираться по узким проездам в жилых районах, ведущим к контейнерным площадкам. Тем не менее, капризы погоды или горной местности – не самая большая трудность, с которой он сталкивается. Что заставляет Сулейманова испытывать обиду и беспомощность – это когда ему приходится сталкиваться с уплатой неформальных платежей в пунктах пропуска.

Однажды летом, Сулейманов перевозил груз томатов в другую страну. Поездка была спокойная, по хорошей погоде. На границе, Сулейманов присоединился к длинной очереди грузовиков, ожидающих очереди на переход границы. Это обычная картина, особенно в летнее время. После прохождения через первый пункт пропуска, он направился к следующему. Кошмар начался именно там.

Пограничник открыл въездной шлагбаум и разрешил Сулейманову въехать в таможенную зону. После прохождения через иммиграционную службу и фитосанитарный контроль, он направился в таможенный офис, где сотрудник таможни отказался оформлять его документы. Не глядя на Сулейманова, таможенник сделал ему знак рукой отойти и указал на человека, сидящего в углу. Расспросив других водителей, Сулейманов понял, что его документы не приняли, потому что "многие водители не знают, как правильно заполнять документы". Поэтому, таможенник предложил, каждому из них чтобы "брокер" в углу сделал это за них. Сулейманов подошел к человеку в углу.

"Да, я могу заполнить твои документы. Это можно сделать быстро. Только это будет стоить тебе 500 долларов". - Человек улыбнулся.

"Сколько? Это слишком много!" - возразил Сулейманов.

"Ну, как хочешь ..." – человек пожал плечами – "Тогда можешь ждать хоть три дня, и таможенник, может быть, тебя пропустит. А сейчас меня ждут другие водители, так что, извини" Человек заговорил со следующим водителем.

Сулейманов вернулся к грузовику, растерянный и подавленный. Сидя в кабине, он вспомнил, что ему приходилось слышать о таких инцидентах раньше, и что босс дал ему несколько сот долларов, чтобы утрясать такие ситуации. Если он уступит, то ему, наверно, не хватит денег на неформальные платежи на обратном пути. Он позвонил своему боссу, и тот распорядился ждать.

Сидя в своем офисе, Тимур, его начальник, обдумывал неприятную новость. Он знал о проблеме "толкачей" – нового способа получения неформальных платежей. Судя по всему, таможенники подталкивали водителей воспользоваться "брокером" для заполнения документов за непомерную плату. Неужели он потеряет деньги на этом грузе? Что, если помидоры придут в нетоварном виде из-за задержки? Стоит ли заплатить неформальный платеж? Эта дилемма не давала Тимуру уснуть до утра.

C1

Коридор 1: Европа–Восточная Азия

Коридор 1 – это стратегическое связующее звено, обеспечивающее транзитные перевозки между Азией и Европой. В этом коридоре расположены крупнейшие железнодорожные и автомобильные терминалы. Неуклонный рост грузопотоков между Синьцзян-уйгурским автономным районом (СУАР) КНР и Казахстаном свидетельствует о важности и потенциала этого коридора. В 2013 г. объем торговли между СУАР и Казахстаном вырос на 13,4%, по сравнению с предыдущим годом, до 22,81 млрд. долларов, что составляет 51,1% общего объема торговли автономного района. Экспорт из СУАР в Казахстан вырос на 12,8% до \$9,95 млрд., тогда как импорт из Казахстана увеличился на 13,8% -- до \$12,85 млрд.

Этот коридор поддерживает конкуренцию между автомобильными и железнодорожными перевозками. Оба вида транспорта, однако, сталкиваются с трудностями помимо конкуренции за грузопотоки. Создание Таможенного союза России, Казахстана и Беларуси привело к более строгим пограничным проверкам, что обусловило появление длинных очередей транспортных средств. К этому присовокупилось приостановление Россией привилегий, предоставляемых транспортным средствам, пересекающим границы с книжкой МДП (TIR). Проблема стала настолько серьезной, что Международный союз автомобильного транспорта издал предупреждение, требующее, чтобы Россия отменила все "незаконные пограничные досмотры и сборы", иначе ее ожидает исключение из системы МДП. Несмотря на то, что российско-казахские границы не охватываются исследованием ИМЭК, установлено, что более тщательные досмотры в ПП Коргас (КНР–Казахстан) уже занимают больше времени, чем сообщалось в предшествующих отчетах ИМЭК. Это привело к тому, что автоперевозчики сталкиваются с еще большей неэффективностью работы ПП Коргас.

Кроме того, хотя железнодорожные перевозки выиграли от новых начинаний, таких, как контейнерные экспресс-поезда, исследованием ИМЭК было обнаружено, что растущие железнодорожные тарифы значительно увеличили стоимость железнодорожной перевозки грузов по Коридору 1. Даже российская Транссибирская магистраль снизила свои ставки, пытаясь привлечь грузы. Шанхайский индекс контейнерных грузов показывает, что избыток мощностей судов-контейнеровозов привел к снижению фрахтовых ставок на морские перевозки. Повышение железнодорожных тарифов и снижение ставок на морские перевозки может оттолкнуть грузоотправителей от отгрузки товаров по железной дороге через Коридор 1.

Автомобильные перевозки

В 2013 г. Коридор 1 занял первое место по показателю скорости – СБЗ составила, в среднем, 49 км/ч, и ССЗ – 28 км/ч. Однако

Коридор ЦАРЭС 1



скорости в трех его субкоридорах и на различных участках коридора, варьируются в широком диапазоне. На основе данных 2013 г., на иллюстрации показаны скорости на различных участках, чтобы продемонстрировать, где движение происходило с высокой скоростью, и где оно замедлялось. Картина скоростей по субкоридорам раскрывает интересную информацию:

■ Если автотранспортные средства движутся по 1a и 1b со средней скоростью более 50 км/ч, то по 1c скорость транспортных средств составляет лишь 37 км/ч.

Иллюстрация объясняет причины этого. Участки дорог в КНР обычно имеют хорошее качество, так же, как и главная дорога, связывающая Алматы с Астаной (1a). Однако, горная местность и инфраструктура плохого качества не позволяют автомобилям развивать более высокую скорость (1c).

■ Сравнение чистых скоростей (ССЗ) в 1b и 1c показывает, что они аналогичны. Скорость резко падает в 1b в связи с трудностями пересечения границы через ПП Хоргос (КНР–Казахстан).

Пункты пропуска и "узкие места"

Коридор 1b является ключевым автомобильным коридором, который быстро становится также важным коридором для железнодорожных контейнерных перевозок. Ключевым узлом является ПП Хоргос (КНР–Казахстан), который нарастил свои возможности и потенциал, чтобы превратиться в интегрированный мультимодальный хаб для перевозок по региону ЦАРЭС. Его значение можно проиллюстрировать ростом объемов и стоимости грузов. В 2013 г. ПП Хоргос в общей

Рисунок 3:
Разные скорости на разных участках Кордора 1



сложности обработал 780 400 тонн товаров – на 32,5% больше, чем в 2012 г. Объем экспорта составил 731 000 тонн (прирост на 29,86%) и импорта – 49 300 тонн (прирост на 90 35%). Статистика показывает, что торговые потоки движутся преимущественно с востока на запад.

К сожалению, данный пункт пропуска является также одним из наименее эффективных. Каждый год данные ИМЭК показывают длительное время на пересечение границы. Китайские транспортные средства могут въезжать на территорию Казахстана только с Разрешением А. Ограниченные квоты и трудность получения разрешений этого класса, в сочетании с различиями в стандартах транспортных средств, чрезвычайно затрудняют доставку товаров китайскими транспортными средствами напрямую из Урумчи до Алматы. В связи с этим, китайские транспортные средства доставляют товары (обычно, закупленные участниками ВЭД в Урумчи) в ПП Хоргос, после чего казахские транспортные средства забирают их и оформляют на китайской стороне границы.

Рейс казахского грузовика, забирающего груз из ПП Хоргос и возвращающегося в Алматы, включает первый этап из Алматы до ПП Коргас, который обычно занимает 4–5 часов и покрывает расстояние 350 км. Казахский грузовик очень быстро проходит через ПП Коргас (на казахской стороне границы), завершая все формальности в пределах 4 часов. Однако низкая эффективность проявляется, когда грузовик прибывает в ПП Хоргос (КНР). Прибывающие транспортные средства затрачивают почти 20 часов, чтобы въехать на таможенную территорию, из которых 50% проводятся в ожидании. На погрузку товаров затрачиваются 4 часа, и еще по 4 часа на таможенное оформление и санитарно-карантинный контроль. Главная задержка обусловлена длинной очередью транспортных средств в зон ожидания на китайской стороне, где среднее время ожидания составляет 32 часа. В связи с тем, что на казахской стороне площадь парковочной площадки меньше, сотрудники таможни останавливают движение, если в зон

ожидания скапливается слишком много транспортных средств. После возвращения на казахскую сторону границы, грузовик проведет еще 6 часов, в среднем, в ожидании, и еще 5 часов будет затрачено на очистку товаров.

С точки зрения издержек, данные ИМЭК показывают, что погрузка/разгрузка является наиболее дорогостоящей операцией в пункте пропуска. На китайской стороне количество складов временного хранения ограничено, поэтому временное хранение может быть относительно дорогим. На казахской стороне в настоящее время отсутствуют склады временного хранения. Это означает, что грузоотправители или экспедиторы не имеют возможности консолидировать груз и использовать грузовик большей грузоподъемности для отправки груза из ПП Коргас в Алматы.

Новая дорога между ПП Коргас и Алматы, завершение строительства которой намечено на конец 2015 г., должна быть оборудована новыми объектами для пересечения границы, которые будут расположены вблизи пункта пропуска, обслуживающего железнодорожные грузы. Они будут находиться в нескольких километрах к югу от "Международного центра приграничного сотрудничества" (МЦПС). МЦПС будет располагать складами большой вместимости, строительство которых уже завершается, поэтому, любые операции по консолидации/расконсолидации грузов, предположительно, будут осуществляться там. Новые объекты, вероятно, будут поддерживать интермодальные транзитные перевозки. В отношении доступа к МЦПС, таможня Казахстана в настоящее время работает над организацией обслуживания с одной остановкой, поэтому от водителей не потребуются предпринимать отдельные шаги для таможенного оформления, оформления визы/иммиграции, санитарного/карантинного контроля и инспекции транспортного средства. Новый МЦПС будет оснащен передовыми КПП, где водители будут использовать идентификационные карты для ускорения идентификации и разрешения на въезд и выезд. Воздействие этих мероприятий должно стать заметным в 2016 г.

Рисунок 4:
Очередь казахских грузовиков в Хоргосе (КНР) на выезд в Казахстан.



■ **Строительство нового склада в Хоргосе (Казахстан).** Объект площадью 40 000 кв. футов будет введен в действие в 2014 г. Он будет использоваться для консолидации и разбивки крупных партий потребительских товаров.



■ **Новая система управления въездом/выездом грузовиков в Хоргосе (Казахстан).** Водители проезжают через шлагбаум с помощью идентификационных карт, что снижает бумажную работу.⁹



благоприятными для Кыргызской Республики, являются сходство стандартных требований к грузовым автомобилям и фитосанитарных стандартов. Кыргызские транспортные средства могут двигаться по территории Казахстана с незначительными ограничениями, и для них открыт доступ к рынкам Казахстана и России. По этой причине, Кыргызская Республика может экспортировать фрукты и овощи в такие отдаленные пункты назначения, как Екатеринбург, Москва и С. Петербург. Однако эти торговые потоки, вероятно, изменятся, если Кыргызская Республика вступит в Таможенный союз.

Железнодорожные перевозки

Ранее упоминалось, что объем внешней торговли СУАР с Казахстаном в 2013 г. вырос до \$22,81 млрд. В течение того же года ПП Алашанькоу–Достык обработал грузы на общую стоимость \$17,42 млрд., на 7% больше, чем в 2012 г. Это позволяет предположить, что 76% всего объема торговли через границу КНР–Казахстан прошли через этот пункт пропуска, при этом импорт возрос на 10,9% - до \$13,32 млрд, а экспорт сократился на 3,8% до \$4,1 млрд. Это расхождение можно объяснить снижением экспорта автомобилей. Согласно данным Синьцзянского департамента инспекции и карантина, в 2013 г. автомобильный экспорт сократился на 5,2% - до \$22,91 млн, тогда как экспорт трудоемких товаров, таких, как текстиль, вырос на 26,2%, электромеханических изделий - на 4,2%, и экспорт стали - на 3%. Это, однако, является результатом применения тарифных и нетарифных барьеров некоторыми странами ЦАРЭС и Россией. Казахстан принял стандарты Евро III и IV, в то время как Узбекистан объявил о повышении на 50% налога на импортные легковые автомобили с 2014 г., что привело к ослаблению спроса на китайские автомобили, поскольку импортеры начали сокращать свои заказы во второй половине 2013 г. Вместе с тем, имеется еще одно возможное объяснение роста импорта и сокращения экспорта.

В 2013 г. грузоотправители и экспедиторы сообщили о повышении тарифа на железнодорожные перевозки по Коридору 1. Распространенное мнение объясняло это либерализацией железнодорожного рынка в Казахстане. Национальный оператор железных дорог "Казахстан Темир Жолы" был реорганизован, чтобы стать национальной интегрированной логистической компанией, при этом на рынок вступили новые организации, такие, как "Казахстан ТемирТранс" и "Кедентранссервис". Подобная либерализация, если она была разработана и реализована таким образом, чтобы создать конкуренцию, должна была позитивно отразиться на отрасли. Поэтому, на начальном этапе, отрицательный отклик озадачивал. Использование данных ИМЭК за 2013 г. позволило протестировать, были ли жалобы обоснованными, и убедиться, действительно ли повысился тариф, вместо снижения по мере открытия рынка.

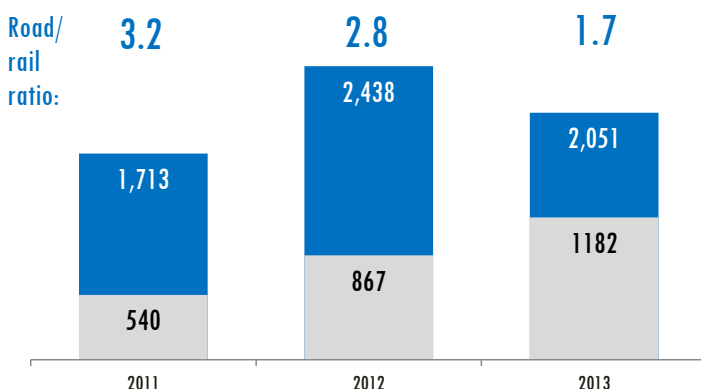
С этой целью были использованы наборы образцов за три года – с 2011 по 2013 г.. Транспортные расходы – сложная концепция, поэтому для теста был использован ИСТЗ, поскольку он является агрегированной мерой транспортных расходов, нормализованной к расстоянию 500 км и 20-тонному грузу. Для исследования железнодорожных расходов был выбран ИСТЗ для субкоридора 1с, так как ПП Алашанькоу–Достык находится в этом субкоридоре, и торговая статистика показывает, что большая часть железнодорожных грузов проходит через этот пункт. Чтобы сделать оценку более интересной, были включены также

Кроме ПП Хоргос, важными пунктами пропуска являются ПП Торугарт–Торугарт (КНР–Кыргызская Республика), Акжол–Кордай (Кыргызская Республика – Казахстан) и Ак-Тилек – Карасуу (Кыргызская Республика–Казахстан). В этих пунктах пропуска в 2013 г. не были зарегистрированы серьезные проблемы. время ожидания ограничивалось 2 часами, и процедуры перехода границы завершались в течение 4 часов. Коридор 1с особенно важен для региональной торговли Кыргызской Республики, которая является ключевым торговым узлом благодаря двум факторам: успехам ее текстильной/швейной промышленности и благоприятному налоговому режиму. Оптовые центры, такие, как Дордой и Мадина в Бишкеке, специализируются на швейных изделиях, создавая экономию масштаба. Это привлекает импортеров из России и других стран ЦАРЭС, покупающих швейные изделия из-за возможности получения хорошей прибыли, благодаря низкой таможенной пошлине. Почему? На границе КНР и Кыргызской Республики упрощенное обложение таможенной пошлиной привело к применению ставок пошлины от 1% до 5% *адвалорного* эквивалента, поскольку импортируемые китайские товары облагаются по весу, а не на основе фактической стоимости продукта. Это намного ниже средней ставки от 30% до 60% комбинированной таможенной пошлины и налога на добавленную стоимость (НДС), применяемой Таможенным союзом. Таким образом, покупка китайского экспорта в Кыргызской Республике и его последующий реэкспорт в другие страны ЦАРЭС и Россию является прибыльным бизнесом. Значительная экономия на налогах превышает дополнительные транспортные издержки в такой торговле. Другими факторами,

9 Система идентификационных карт для управления доступом водителей доказала свою эффективность за счет уменьшения очередей и времени ожидания в пограничных пунктах пропуска. Например, водители, пересекающие границу через Перевал дружбы в Пинсяне (пункт пропуска Гуанси на китайско-вьетнамской границе) затрачивают всего 10 минут на выполнение всех формальностей.

10 Часть проблем, связанных с ПП Хоргос, объясняется временным переносом объектов. Первоначально, пункт пропуска находился на том месте, где сейчас расположен МЦПС. Временные объекты находятся в нескольких километрах к северу от МЦПС. К концу 2015 г. будут завершены новые постоянные объекты, которые свяжут дорогу Алматы–Коргас с дорожной сетью КНР.

Рисунок 5: Сравнение ИСТЗ для авто и ж/д в Коридоре 1, \$



расходы на автомобильные перевозки, а, поскольку автотранспортные средства проходят через ПП Коргас, был использован также ИСТЗ для субкоридора 1b. С использованием значений для автомобильных и железнодорожных перевозок можно было вычислить соотношение расходов авто/жел.дор., и проверить, изменялось ли это соотношение. Если бы и автомобильные, и железнодорожные расходы сходились, их отношение должно было уменьшиться (означая, что, либо автомобильные расходы снизились, либо железнодорожные расходы повысились, либо и то, и другое). Если бы и автомобильные, и железнодорожные расходы расходились, их отношение должно было увеличиться (означая, что, либо автомобильные расходы повысились, либо железнодорожные расходы снизились, либо и то, и другое).

Результаты представлены на Рисунке 5.

- За трехлетний период автомобильные расходы повысились в 1,2 раза – с \$1 722 до \$2 051. Железнодорожные расходы выросли в 2,2 раза – с \$540 до \$1 182.
- Происходили колебания автомобильных расходов, однако железнодорожные возрастали монотонно.
- Отношение расходов авто/жел.дор. снизилось с 3,19 до 1,74. Эта разница делает использование железной дороги, как средства для перевозок, менее привлекательным для грузоотправителей.

Таким образом, данные ИМЭК, судя по всему, поддерживают наблюдение о повышении железнодорожных тарифов. Было бы интересно продолжить мониторинг этих событий, который, с учетом открытия железнодорожного сообщения через ПП Хоргос,

мог бы объяснить, почему сократился китайский экспорт через Алашанькоу–Достык в 2013 г. Мониторинг мог бы также показать, что грузы могут отправляться по альтернативным маршрутам, таким, как Транссибирская железная дорога, или Коридор 4, через Монголию.

Пункты пропуска и "узкие места"

Пункт пропуска Алашанькоу – Достык (КНР–Казахстан) обрабатывает грузы в обоих направлениях, однако результаты ИМЭК указывают на то, что грузы, следующие из КНР в Казахстан, сталкиваются с большим количеством трудностей. Основной причиной является меньшая пропускная способность ПП Достык, по сравнению с Алашанькоу. Холмистый рельеф местности в районе станции Достык также ограничивает возможность ее расширения. В 2013 г. поезда, отправляющиеся из Алашанькоу, проводили 42 часа в ожидании, и затрачивали 3 часа на таможенное оформление. По прибытии поездов в Достык, они проводили, в среднем, 65 часов в ожидании. С другой стороны, поезда, отправляющиеся из Достыка, простаивали в ожидании 12 часов.

Неэффективность перехода через границу обусловлена строгими проверками документации казахской таможней. На пограничных переходах и в крупных железнодорожных терминалах применяются международные товарные накладные. Ошибки могут возникать, когда грузы проходят через мелкие железнодорожные станции в КНР, уполномоченные работать только с внутренними грузами. Эти станции используют внутренние китайские товарные накладные для записи позиций. Следовательно, существует необходимость сменить товарные накладные, однако это может привести к увеличению вероятности ошибок. Кроме того, таможни КНР и Казахстана могут иметь разногласия в отношении надлежащей классификации того или иного продукта, что будет означать разницу в оценке стоимости. Некоторые страны для идентификации позиций применяют восьмизначные классификационные коды Организации сотрудничества железных дорог. Существует насущная необходимость в гармонизации процесса на китайско-казахской границе.

Врезка 4: Инвестиции в железные дороги в Коридоре 1

Конкурентоспособность Коридора 1 в значительной мере зависит от эффективного предоставления железнодорожных услуг. Железная дорога с точки зрения тоннажа и стоимости груза превосходит другие виды транспорта. Кроме того, способность СУАР КНР и Казахстана экспортировать на новые рынки зависит от железнодорожных услуг.

Сознавая это, КНР и Казахстан осуществляют крупные инвестиции в развитие железнодорожного сектора. КНР упростила Министерство железных дорог и инициировала реструктуризацию "Китайской железнодорожной корпорации". Ожидается, что неосновные виды деятельности, такие, как

экспедиторская и таможенная брокерская деятельность, будут переданы частным предприятиям.

Управление эксплуатационной деятельностью ПП Алашанькоу осуществляется "Китайской корпорацией железнодорожных контейнерных перевозок с ограниченной ответственностью". При существующей годовой пропускной способности 200 000 ДФЭ, компания планирует будущее и осуществляет инвестиции в расширение станции. Например, в настоящее время ведется строительство крупного железнодорожного перегрузочного центра в Алашанькоу для решения проблем смены колеи на китайско-казахской границе.

Ключевым достижением является успешный ввод в действие маршрутных контейнерных поездов. В сотрудничестве с "Российскими железными дорогами" и "DB Schenker",

"Китайская железнодорожная корпорация" осуществляет эксплуатацию маршрутных контейнерных поездов (или "Ю Синь Оу" по-китайски) Чончин–Дуйсбург. Сорокафутовый контейнер может быть доставлен в Дуйсбург за 16 суток, с транспортными расходами \$9 600. Исследование, проведенное Институтом транспортных исследований при Национальном комитете развития и реформ КНР, показало, что при воздушных перевозках доставка груза занимает обычно от 3 до 6 суток, включая таможенное оформление, однако стоимость перевозки в шесть раз выше, по сравнению с железнодорожной, а выбросы углерода в атмосферу – в 25 раз.

Благодаря меньшим транспортным расходам, по сравнению с воздушными перевозками, и более быстрой доставкой, по сравнению с морскими перевозками, контейнерные экспресс-поезда весьма привлекательны для перевозки срочных грузов, таких, как бытовая электроника. Однако для обеспечения успеха инициативы, необходимо, чтобы поезда возвращались загруженными европейскими товарами для КНР. Несбалансированная структура торговли между КНР и Европой и холодные погодные условия на маршруте в зимнее время, повышают трудность задачи. Этот маршрут в значительной степени субсидируется при перевозках в западном направлении. Регулярные, но менее частые и не субсидируемые перевозки при обратном пробеге были введены в действие лишь в мае 2014 г. Порожные контейнеры китайской железнодорожной компании отправляются поездом обратно в КНР. Контейнеры, принадлежащие морским перевозчикам, возвращаются в их европейский пул, и могут быть отправлены в любом направлении, включая Латинскую Америку.

Данные ИМЭК выявили значительные задержки на станциях Алашанькоу–Достык, однако контейнерные экспресс-поезда пользуются специальным режимом и избегают обычных длительных простоев в этом пункте, благодаря соглашению об упрощении процедур между участвующими странами. При движении экспресс-поезда по маршруту, он не подлежит сортировке вагонов и техническим инспекциям, обычным при длительных рейсах. Данные показывают, что для обычных поездов внутренние задержки на крупных станциях, таких, как

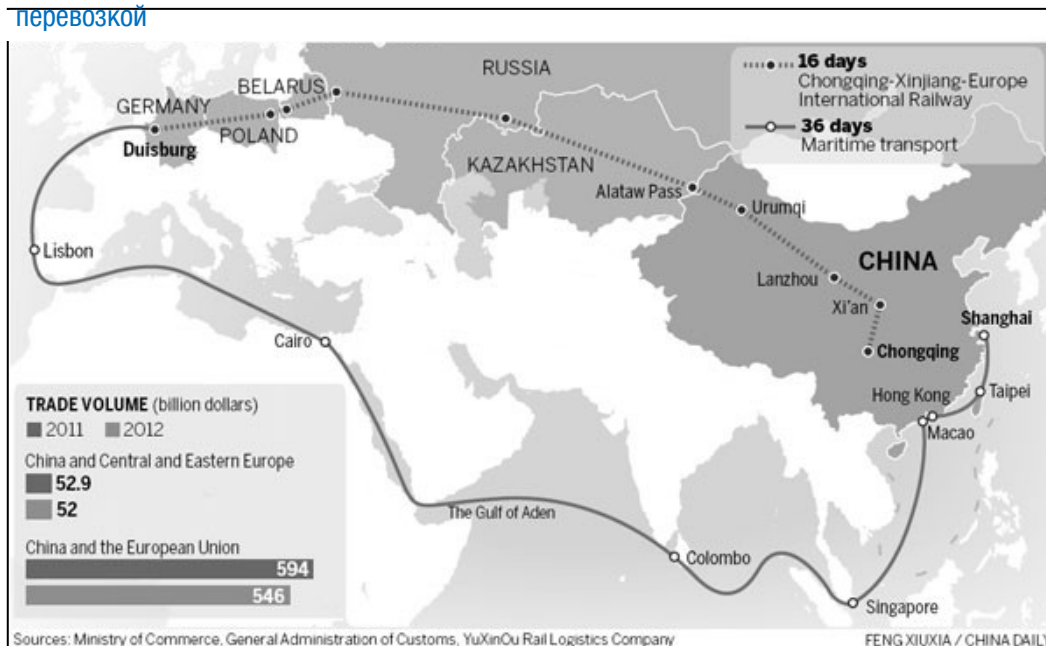


Asia's Largest Rail Inland Trans-loading Centre in Alashankou, Xinjiang, PRC.

Актогай и Астана, могут быть продолжительными.

В настоящее время в Казахстане осуществляется крупная реформа. "Казахстан Темир Жолы" преобразуется в интегрированный логистический центр. Наряду с 10 крупными логистическими центрами, запланированными в Казахстане, компания также инвестировала средства в центр в Ляньюнгане для работы с экспортом зерна. Казахстан приватизирует парк подвижного состава. Несмотря на то, что прозрачная, хорошо проработанная и хорошо реализованная программа либерализации рынка для управления подвижным составом должна повысить конкурентоспособность сектора, данные ИМЭК показали, что стоимость железнодорожных перевозок на самом деле повысилась. Это вызывает тревогу, поскольку повышение стоимости железнодорожных перевозок заставит грузоотправителей искать альтернативные маршруты.

Рисунок 6:
Сравнение контейнерных маршрутных поездов с морской перевозкой



Коридор 2 Средиземноморье — Восточная Азия

Если образцы ИМЭК являются представительными для фактических грузопотоков, то в отношении Коридора 2 можно сделать следующие выводы:

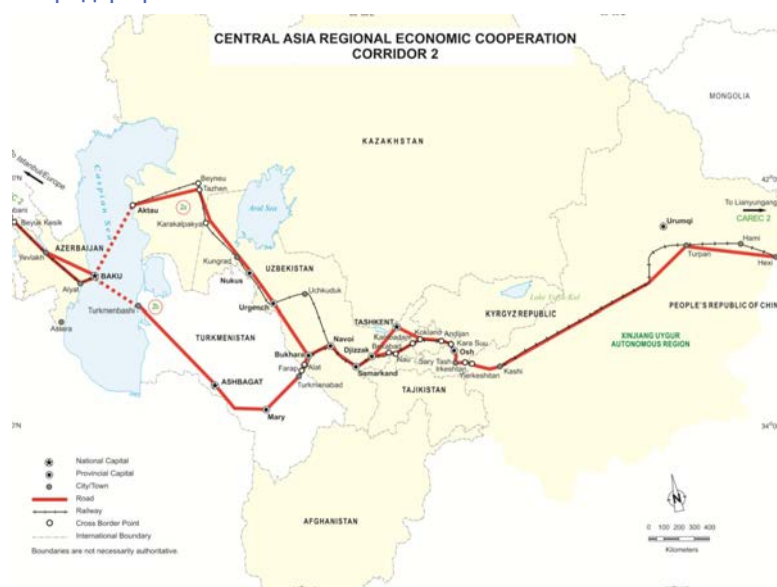
- Железнодорожные грузы перевозятся из КНР в Узбекистан и Туркменистан, однако автомобильные перевозки отсутствуют. Вместо этого, экспорт из КНР перевозится по железной дороге через Казахстан по субкоридору 1а, затем через ПП Сарыагаш–Келес (Казахстан–Узбекистан), и далее в Ташкент. Слабую популярность Коридора 2 отчасти можно объяснить отсутствием железной дороги от Каши (Кашгара) в КНР до Оша в Кыргызской Республике.
- Образцы также показывают отсутствие трансграничной торговли между Узбекистаном и Кыргызской Республикой по Коридору 2. Грузоотправители из Кыргызской Республики для отправки экспорта в Казахстан и Россию используют субкоридор 1с. Грузоотправители из Узбекистана используют субкоридор 2а для отправки товаров через Казахстан в Россию.
- Грузоотправители из Узбекистана активно используют субкоридоры 2а и 2б. Первый обслуживает торговлю с Россией, а второй — торговлю с Туркменистаном. Грузы перемещаются в обоих направлениях.
- В Узбекистане, участок коридора, пролегающий по Ферганской долине, широко используется для внутренних перевозок свежих фруктов и овощей. Сельскохозяйственные продукты перевозятся в западном направлении из Андижана по маршруту Коканд–Ангрен–Ташкент. В Ташкенте водители обычно остаются на ночь, и на следующий день отправляются в крупные города, такие, как Самарканд и Бухара. Экспортные грузы продолжают путь в Алат, откуда, после таможенного оформления, отправляются в Туркменистан.

Этот коридор конкурирует с Коридором 1 по показателю скорости без задержек (СБЗ), однако уступает ему по показателю скорости с задержками (ССЗ). В субкоридорах 2а и 2б зарегистрирована высокая СБЗ, однако оба страдают от низкого значения ССЗ. Автотранспортные средства, использующие 2а, двигались со средней скоростью СБЗ 47 км/ч и ССЗ 25 км/ч. Автотранспортные средства, использующие 2б, двигались со средней скоростью СБЗ 50 км/ч и ССЗ 23 км/ч; перепад скорости при учете задержек составил 54%. Несмотря на то, что в обоих субкоридорах скорости были приблизительно одинаковы, 2б характеризовался меньшей изменчивостью.

Сравнение ИСТ2 (издержки на пересечение границы) показывает, что издержки в 2б на 25% выше, чем в 2а. Это объясняется большими расходами на транспортную инспекцию (\$295) и дорожный сбор (\$160) в Фарапе (Туркменистан), которые не взимаются в ПП Бейнеу–Тажен (Узбекистан–Казахстан).

Коридор 2а используется, в основном, как транзитный участок для узбекских транспортных средств, направляющихся в Россию. Сведения о его использовании казахскими транспортными средствами для въезда в Узбекистан отсутствуют, поэтому были зарегистрированы перевозки, в основном, в одном направлении.

Коридор ЦАРЭС 2



В 2012 г., по данным отчетов водителей, среднее время на пересечение границы в ПП Дгутота–Тажен (Узбекистан–Казахстан) составило, соответственно, 14 и 30 часов для транспортных средств, прибывающих на территорию Таможенного союза. Судя по всему, условия улучшились, так как в 2013 г. среднее время сократилось до 5–6 часов в обоих пунктах. В этих пунктах пропуска на было отмечено каких-либо серьезных проблем. В связи с их отдаленностью было бы полезно произвести ремонт и замену инфраструктуры и оборудования. Выехав из Тажена, автотранспортные средства продолжают движение на северо-запад по Коридору ЦАРЭС 6а, и въезжают на территорию России через ПП Ганюшкин. Отсутствуют данные о внутренних водных путях, поскольку водители не продолжают движение до Актау и не используют транскаспийский паром. Стоимость паромной переправы непомерно высока: было предложено провести исследование возможностей повышения ее конкурентоспособности.

В рамках ЦАРЭС Коридор 2б определен, как мультимодальный автомобильно-морской маршрут для выхода на Кавказ и в Европу через Каспийское море. Автотранспортные средства, отправляющиеся из Ташкента в Мары, часто направляются в Иран, но не используют маршрут на северо-запад до Туркменбаши.

Эффективность работы ПП Алат–Фарап не повысилась. Среднее время пересечения границы осталось таким же, что и в 2012 г. — 7–8 часов в обоих пунктах. Не менее половины этого времени занимает ожидание. Будучи отдаленными постами, Алат и Фарап страдают от плохих санитарных условий и стареющей инфраструктуры и оборудования. Было бы полезно произвести там ремонт и повысить пропускную способность, поскольку это наиболее интенсивно используемый из пунктов пропуска Узбекистана. В настоящее время такие планы отсутствуют. Инвестиционная программа ЦАРЭС для Коридора 2 сфокусирована исключительно на железнодорожных проектах, с электрификацией путей в качестве главного приоритета. На сегодня, отсутствуют планы модернизации ПП Алат в рамках инвестиционной программы (в том числе и для Коридора 3, где ПП Алат–Фарап играют ключевую роль для торговых потоков между Узбекистаном и Ираном).

СЗ

Коридор 3

Российская Федерация – Ближний Восток и Южная Азия

Коридор 3 играет жизненно важную роль в перемещении сельскохозяйственных продуктов через регион ЦАРЭС. Оба его субкоридора охватывают плодородную Ферганскую долину. В Узбекистане сельскохозяйственные продукты отправляются в Ташкент для сортировки и консолидации. При экспорте в Казахстан, автотранспортные средства используют маршрут через ПП Яллама–Конысбаева (Узбекистан–Казахстан), а по железной дороге – через Келес–Сарыагаш (Узбекистан–Казахстан). Хлопок и пряжа экспортируются на зарубежные рынки с использованием Коридора 3а, и доставляются в Иран через ПП Алат–Фарап (Узбекистан–Туркменистан). В Кыргызской Республике свежие сельскохозяйственные продукты отгружаются из Джалалабада и Иссык-Куля в Казахстан через ПП Ак-Тилек – Карасуу (Кыргызская Республика – Казахстан). Кыргызская Республика недавно создала Союз фермеров, и рассматривает возможность строительства логистического центра (с охлаждаемым хранилищем) в Кара-Балте (Коридор 3б) для управления цепью поставок фруктов и овощей с целью распределения в стране и экспорта.

Издержки и длительность задержек

По сравнению с 2012 г., показатели Коридора 3 были менее благоприятны из-за разницы в эффективности субкоридоров 3а и 3б. СБЗ в 2013 г. составила 38 км/ч, снизившись с 47 км/ч в 2012 г. Фактически, 3а показал хорошие результаты – СБЗ 54 км/ч и ССЗ 32 км/ч, однако в 3б скорость была низкой – СБЗ 35 км/ч и ССЗ 20 км/ч.

Субкоридоры продемонстрировали любопытные факторы издержек и времени, для объяснения которых потребовался дополнительный анализ. По индикатору ИСТ1 (время на прохождение через пункт пропуска в часах), в 3а было зарегистрировано 5,3 часа, по сравнению с 2,4 часа в 3б. Основной причиной являлось более продолжительное время, затрачиваемое на пересечение границ в ПП Яллама–Конысбаева (Узбекистан–Казахстан), Алат–Фарап (Узбекистан–Туркменистан) и Сарахс–Сарахс (Туркменистан–Иран). ИСТ2 показал, что в 3а издержки на пересечение границ были значительно больше, чем в 3б. Это объясняется относительно более высокими расходами автоперевозчиков при пересечении территории Туркменистана, где издержки на каждое транспортное средство составили приблизительно \$300 за транспортную инспекцию, и \$165 – дорожные сборы. Однако использование ИСТ3 (долларов на 500 км на 20-тонный груз) в качестве индикатора показало, что транспортные расходы в 3б были в четыре раза выше, чем в 3а. Это объясняется очень высокой стоимостью перевозок на участке, проходящем через Таджикистан.

Поскольку Таджикистан интенсивно использует субкоридор 3б, ИСТ3 дает хорошее представление о транспортных расходах в

Коридор ЦАРЭС 3

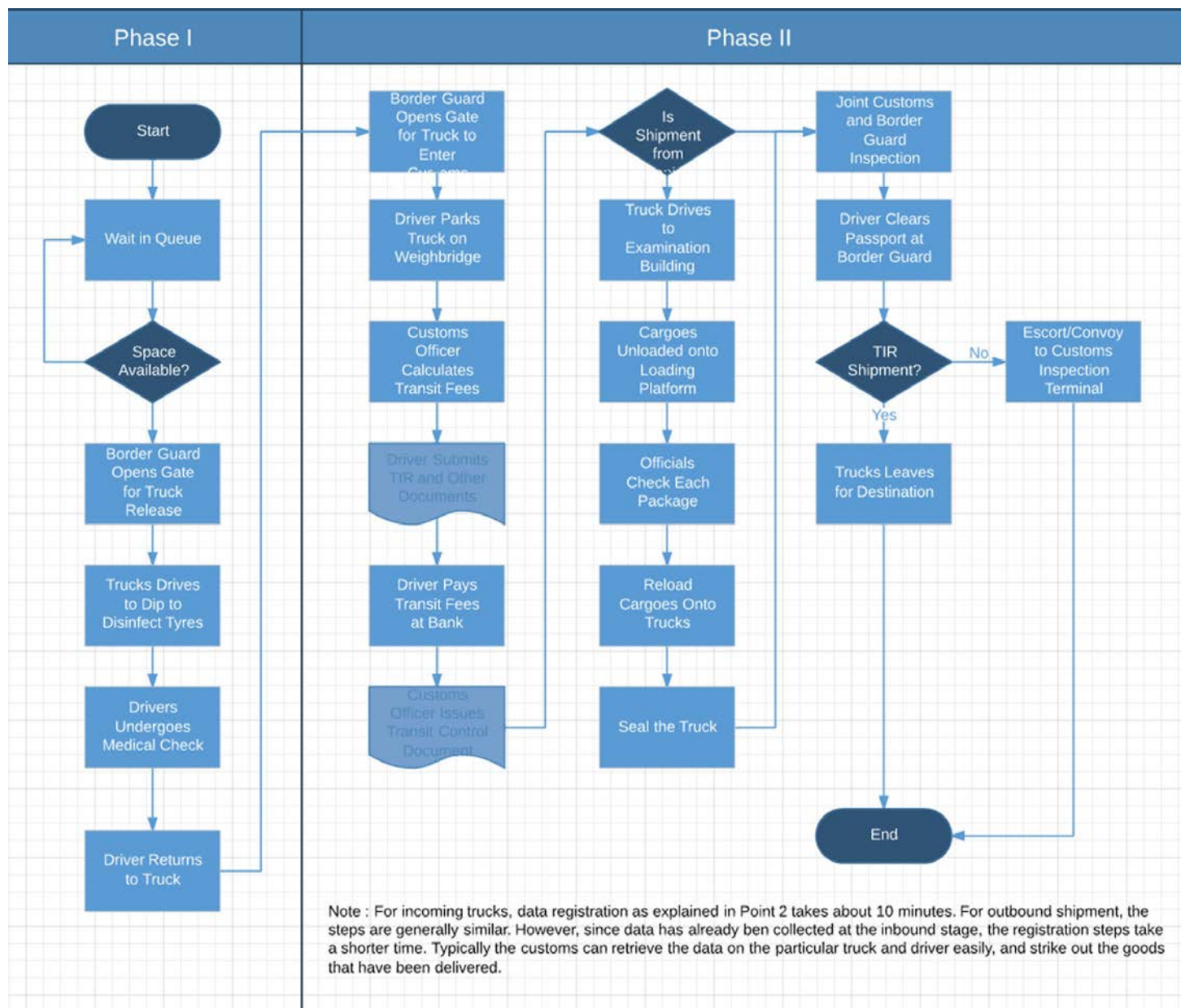


стране. В целом, при перевозке 20 тонн груза по территории Таджикистана на усредненное расстояние 500 км, эксплуатационные расходы на транспортное средство составили, в среднем, от \$2 000 до \$2 700. В квартальных отчетах ИМЭК quarterly reports за 2013 г. также была задокументирована эта тенденция. Результаты по for ИСТ4 (скорость движения по коридорам ЦАРЭС) легко поддаются объяснению: инфраструктура отличного качества и менее сложный рельеф местности в 3а дают возможность более высокой скорости. В 3б водителям приходится проявлять осторожность при движении по горной местности с участками дороги без покрытия, или серьезно поврежденными из-за отсутствия ремонта и движения перегруженного транспорта.

Пункты пропуска и "узкие места"

В пунктах пропуска субкоридора 3а зарегистрированы серьезные проблемы, в частности, в ПП Яллама–Конысбаева (Узбекистан–Казахстан), Алат–Фарап (Узбекистан–Туркменистан) и Сарахс–Сарахс (Туркменистан–Иран). Во всех пунктах для перехода границы требовались 7–8 часов, и даже больше в пиковые сезоны. Наибольшее среднее время ожидания – почти 6 часов – зарегистрировано в ПП Сарахс (Туркменистан). Данные образцов ИМЭК показали, что при пересечении границы Ирана затраты времени были еще больше – лишь время ожидания составляло там до 24 часов. Пункт пропуска Артык–Ляфтабад (Туркменистан–Иран) имел аналогичные проблемы.

Рисунок 7:
Стандартный рабочий процесс в ПП Узбекистана



Примечания:

1. Многие ПП в УЗБ определяются, как "пограничный таможенный комплекс". Его функции - регистрация и проверка транспортных средств, тогда как окончательная отчитка делается на внутренних таможенных постах для внешнеэкономической деятельности (ТП ВЭД). Олата за транзит взимается только с иностранных транспортных средств.
2. Таможня регистрирует все данные, такие, как номер автомобиля, номер водительских прав, товары и др., используя таможенную информационную систему (ЕАИС).
3. Полный физический досмотр обычно проводится в таких пунктах, как ТП ВЭД. Однако досмотр грузовиков из Афганистана проводится в ПП, как в Айритоме, так как предполагается

повышенный риск контрабанды наркотиков и оружия.

4. Таможенный сотрудник использует рентгеновский сканер для проверки каждой упаковки, и изучает изображения. При наличии сомнительных предметов, он может обратиться за помощью к старшему офицеру в отношении необходимости более детального изучения упаковки.
5. Проводится совместный внешний досмотр транспортного средства на предмет признаков контрабанды.
6. Согласно действующему законодательству, все грузы без книжек МДП, включая транзитные, должны проходить досмотр.
7. Грузы без МДП досматриваются досмотровой КПП, такой, как в таможенном терминале Каракол. Общее время зависит от порядка грузовиков в конвое. Естественно, последнему грузовику придется ждать, пока вся очередь пройдет контроль.

Ниже рассмотрены другие факторы, ограничивающие грузовые перевозки в регионе. Поскольку Узбекистан является ключевой транзитной страной и активным пользователем Коридора 3, уместно рассмотреть, с какими "узкими местами" водители сталкиваются там. Благодаря работе, проведенной проектом – консультантами по подготовке инициативы "Региональное улучшение приграничных служб" в ходе среднесрочного обзора СТСТ ЦАРЭС (проведенного в 2013 г.), есть возможность проиллюстрировать общие процедуры в пунктах пропуска Узбекистана.

Некоторые правила и нормативные положения создают "нетарифные барьеры в торговле", которые грузоотправители и экспедиторы считают обременительными. Из приведенной иллюстрации можно суммировать следующие ограничивающие факторы:

- Узбекистан требует, чтобы все грузы, перевозимые вне системы МДП, проходили физический досмотр. Автотранспортные средства отправляются с сопровождением в таможню внутри территории для дальнейшего досмотра, что связано с дополнительными затратами времени на выполнение таможенных формальностей.
- Транзитный груз без книжки МДП подлежит физическому досмотру.
- Несмотря на то, что Афганистан является подписавшей стороной МДП, Узбекистан и другие страны ЦАРЭС по-прежнему не применяют процедуры МДП к афганским транспортным средствам из-за проблем безопасности и несоответствия весогабаритным стандартам. Таким образом, любые афганские автотранспортные средства, въезжающие в ПП Айритом должны проходить длительную процедуру досмотра.
- Таможенный кодекс Узбекистана очень строг. Некоторые пункты, такие, как электронные приборы, могут классифицироваться как военные, что потребует разрешения Министерства обороны на ввоз этих товаров на территорию Узбекистана. По этой причине грузы из Манаса для Международных сил содействия безопасности отправлялись по более трудному маршруту через Таджикистан.

Признавая эти ограничения, Узбекистан предпринимает шаги по проведению реформы таможенных процедур. Улучшение транспортной инфраструктуры, использование единой автоматизированной информационной системы и другие меры позволили повысить эффективность.

Коридор 4

Россия – Восточная Азия

Коридор 4 – это трансмонгольский коридор. Он считается не только основной магистралью для монгольских грузов, но и также используется для перевозки товаров между Россией и северо-восточными провинциями КНР. Железнодорожные перевозки являются доминирующим видом перевозок, особенно для международных грузов.

Автодорога Эренхот–Замын-Ууд (КНР–Монголия) Коридоре 4 играет жизненно важную роль. В 2013 г. в Эренхоте обработано 13,05 миллиона тонн грузов. Он является одним из крупнейших пунктов пропуска КНР для товаров, перевозимых наземным транспортом в Россию. В Автономном Районе Внутренняя Монголия КНР имеется 16 сухих портов (девять обслуживают торговлю с Монголией и четыре – с Россией). Объем грузов, обработанный в этих сухих портах, увеличился вдвое до 67,98 миллиона тонн с 33,2 миллиона тонн за период с 2007 по 2013 гг. На долю Эренхота пришлось 20% от этого увеличения, что обеспечило ему статус ведущего сухого порта. Железнодорожные перевозки продолжают доминировать в Эренхоте, особенно в силу того, что большая часть импорта, получаемого в международном порту Синан в Тяньцзине, транспортируется в контейнерах.

На пути потенциального роста Коридора 4 стоят несколько препятствий. Во-первых, сеть железных дорог в Монголии имеет недостаточный потенциал. Расширение потенциала потребует строительства дополнительных путей, изучения использования технологии платформ для транспортировки контейнеров в два яруса и электрификации путей. Инвестиции в железнодорожную инфраструктуру Монголии, наряду со строительством логистического центра Замын-Ууд, финансируемого АБР (планируется завершить в 2016 году), может значительно повысить эффективность железнодорожных транзитных перевозок. Второе препятствие носит технический характер – изменение колеи на границе между КНР и Монголией. Это частично объясняет причину, почему оформление в пунктах пропуска Эренхот–Замын-Ууд является продолжительным по отчетам, начиная с 2010 года. В-третьих, Монголия исключительно полагается только на морской порт в Тяньцзине. На сегодняшний день альтернативных портов нет. Таким образом, любые задержки, возникающие из-за заторов или поломок оборудования, могут привести к значительным задержкам для монгольских грузоотправителей и экспедиторов. В 2013 году Монголия и КНР обсудили возможность использования Цзиньчжоу в качестве альтернативного порта.

Автомобильные перевозки

Автотранспортные средства двигались по Коридору 4 со скоростью 24 км/ч, согласно данным по скорости без задержек, но если учитывать остановки чистая скорость снижается до 15 км/ч. Скорость без задержек аналогична средней скорости с задержками, зарегистрированной в других коридорах.

Коридор ЦАРЭС 4



Автотранспортные средства проезжали по асфальтированной дороге от Алтанбулага до Улан-Батора, но южный участок автодороги (особенно от Саиншанда до Чоира и далее до Замын-Ууда) или отсутствовал или был в плохом состоянии. Это привело к более медленному перемещению автотранспортных средств по Коридору 4, особенно в зимнее время. Сильные снегопады и плохая видимость означают, что водители должны быть очень осторожными. Для участка протяженностью 736 км от Замын-Ууда до Улан-Батора время в пути составило около 24 часов, а остановки добавили дополнительно 13 часов. В целом, чтобы проехать это расстояние, требуется 1,5 дня. Ожидается, что в результате строительства асфальтированной дороги от Чоира до Замын-Ууда, которое было завершено в декабре 2013 года, время в пути значительно сократится.

Затраты на перевозку грузов по Коридору 4 также высоки (затраты на перевозку грузов были выше только в Казахстане, Таджикистане и Афганистане, но по другим причинам). Чтобы отправить груз из Замын-Ууда в Улан-Батор, эксплуатационные издержки автотранспортного средства в среднем составили \$2 037, а затраты на другие мероприятия по пересечению границы в среднем составили \$1 000, таким образом, общие затраты равны \$3 037. Грузовик зачастую перевозит в среднем 30–40 тонн товаров – от потребительских товаров до строительных материалов. Новая дорога может помочь снизить эксплуатационные издержки транспортных средств.

Пункты пропуска и "узкие места"

Хиягт–Алтанбулаг (Россия–Монголия) и Эренхот–Замын-Ууд (КНР–Монголия) – это основные пункты въезда и выезда для автомобильного транспорта. Относительно говоря, в этих двух пунктах пропуска в 2013 году не было отмечено значительных проблем. На юге основной причиной задержек в Замын-Ууде и Эренхоте было таможенное оформление.

Для оформления одного грузовика в Алтанбулаге или Замын-Ууде в среднем сборы составляли от \$400 до \$600. Когда груз прибыл в Улан-Батор, процесс разгрузки занял 6 часов. Помимо этих факторов были и другие относительно незначительные факторы затрат и времени.

Железнодорожные перевозки

Каждый год данные ИМЭК указывали на то, что Коридор 4 требует усовершенствований, в частности это касается скорости. В 2013 году поезда перемещались со скоростью 18 км/ч. Значительные задержки все еще отмечаются в порту Тяньцзинь, на границах и основных станциях в Коридоре 4b. Не удивительно, что для двадцати- или сорокафутового контейнера требуется 10 дней, чтобы пройти расстояние в 1 692 км от Тяньцзиня до Улан-Батора. Однако, после более внимательного рассмотрения, данные ИМЭК указывают на то, что длительность рейса может быть фактически сокращена до 2 дней. Однако из-за затрат времени на ожидание и перегрузку, к времени в пути добавляются 8 дней.

Торговый дисбаланс Монголии и сезонные колебания спроса приводят к высоким затратам на транспортировку по Коридору 4. Так как Монголия импортирует больше, чем экспортирует, то существует большой спрос на вагоны и поезда, отправляющиеся в страну, чем те, которые отправляются из страны. Затраты на порожний обратный пробег увеличивают железнодорожные тарифы, которые сами по себе зависят от ряда факторов, включая направление и тип контейнера. Для двадцати- и сорокафутовых контейнеров, перевозимых из Тяньцзиня в Улан-Батор, железнодорожный тариф в 2013 году в среднем составлял \$2 283 и \$4 466, соответственно, включая транзитные сборы в КНР и затраты за использование вагонов. Сбор за те же виды контейнеров, направляющихся в обратном направлении, в среднем составили \$1 756 и \$3 256. Иногда железнодорожные органы предлагают возмещения или компенсации для увеличения перевозок, поэтому фактические железнодорожные тарифы могут время от времени изменяться.

Пункты пропуска и "узкие места"

На севере в Наушки–Сухэ-Батор (Россия–Монголия), поезд может задержаться в пункте пропуска для оформления на 1–2 дня. Время ожидания в среднем составило 12 часов в 2013 году, в то время как на переоформление транзитных документов уходило 4,5 часа. Обычно таможенная документация может быть заполнена за 2 часа. В целом эффективность работы в этом узле немного улучшилась по сравнению с 2010 годом, когда там был начат мониторинг в рамках ИМЭК.

Пункт пропуска, имеющий наибольший потенциал для усовершенствования, расположен на юге, – Эренхот–Замын-Ууд (КНР–Монголия).

Основные задержки здесь объяснялись тремя факторами:

■ Порт Тяньцзинь

Для контейнеров, направляющихся в Монголию, данные ИМЭК указывают на то, что они обычно остаются в порту в течение шести дней. Это время простоя является значительным. Так как порт обычно перегружен, монгольские контейнеры обычно не подвергаются незамедлительному оформлению. Для монгольских контейнеров не используется зеленый коридор или ускоренное оформление.

■ Пункты пропуска

Перегрузка из-за разницы в ширине колеи осуществляется на импортирующей стороне. Контейнеры, ввозимые в Монголию, перегружаются в Замын-Ууде. Что касается контейнеров, направляющихся в Тяньцзинь, перегрузка из-за колеи происходит в Эренхоте. В этом процессе мало предсказуемости и он может длиться от 8 до 24 часов. Другие поезда, ожидающие очереди, могут увеличить это время еще на десять часов. Таможенное оформление в Монголии может быть завершено в течение 3 часов, но на таможне КНР это может занять 24 часа. На переоформление транзитных документов может уйти в среднем 3 часа.

При этом ситуация для неконтейнерных грузов менее предсказуемая и для них требуется еще больше времени. Неконтейнерные грузы, перевозимые по железной дороге из КНР в Монголию, разгружаются в Эренхоте, перевозятся через границу на грузовиках, а затем перегружаются в Замын-Ууде на монгольские поезда. Такая же процедура применяется к неконтейнерным грузам, направляющимся на юг – в КНР. Неконтейнерные перевозки могут включать коммерческие грузы со всей КНР, направляющиеся в другие пункты назначения помимо Улан-Батора (Ою-Толгой или Таван-Толгой). В случаях, когда такие грузы содержат опасные товары, им не разрешается пересекать границу по железной дороге – опасные товары перевозятся только автотранспортными средствами. Непредсказуемое время и затраты, связанные с осуществлением таких перевозок на небольшое расстояние, усиливают еще больше другие аспекты неэффективности Коридора 4 и отражаются на всей цепочке поставок вплоть до Тяньцзиня.

■ Остановки на железнодорожных станциях

Поезда останавливаются для технической проверки, когда они проходят через Саиншанд и Чоир. Также происходит замена локомотивов. Иногда вагоны собираются для повторного использования в системе, в то время как в другое время поезда просто простаивают, ожидая, когда эти мероприятия будут завершены. В целом поезда останавливаются примерно на 10 часов на каждой из этих двух станций.

Эффективность Коридора 4 оставалась устойчивой на протяжении последних нескольких лет. Запланирована основная работа по усовершенствованию системы перевозок Монголии. Например, при поддержке ЦАРЭС в Улан-Баторе был создан логистический центр, чтобы усовершенствовать автомобильные и железнодорожные перевозки и внедрить новые дизайны, системы и процессы, чтобы они работали более эффективно.

Коридор 5 изначально связывал КНР, Кыргызскую Республику, Таджикистан и Афганистан: теперь он продолжен до Пакистана. На его протяжении определены маршруты трех субкоридоров (5a, 5b и 5c). ЦАРЭС продолжает предоставлять техническую помощь для развития этого коридора, частично посредством оказания поддержки реализации Соглашения о трансграничных перевозках (СТГП).

Затраты и время, потраченное на задержки

Коридор 5 является вторым самым медленным коридором после Коридора 4. СБЗ составила 29 км/ч, а ССЗ – 18 км/ч. Сочетание высокогорья, сурового климата зимой и плохого состояния физической инфраструктуры делают большую часть этого коридора трудной для проезда. При помощи партнерских организаций состояние автодорог улучшено. Ассоциация экспедиторских компаний Афганистана сообщила, что автодорога в туннеле Саланг, которая является очень важной для перевозок в и из Кабула, уже на 50% заасфальтирована, что позволяет ускорить движение.

Затраты на перевозки по Коридору 5 высоки. Чтобы понять разбивку затрат, полезно сравнить данные по ИСТ2 и ИСТ3. ИСТ2: затраты на пересечение границы в среднем составили \$122,90 в 2013 году, в то время как в ИСТ3, затраты на проезд по 500-км участку Коридора 5 для 20-тонного грузовика составили \$2 392,60. ИСТ3 для Коридора 5 является вторым самым высоким показателем в ЦАРЭС, после 3b. Высокие значения для этих индикаторов как по 3b, так и 5, объясняются стоимостью грузоперевозок в Таджикистане. Например,

отправка грузовика с 20 тоннами товаров на расстояние 480 км от Карамыка до Нижнего Пянджа стоит \$2 800. Это очень высокая цифра по сравнению со стоимостью грузовых перевозок в других частях ЦАРЭС.

Пункты пропуска и "узкие места"

Три основных пункта пропуска в Коридоре 5: Иркештан–Иркештам (КНР–Кыргызская Республика), Карамык–Карамык (Кыргызская Республика–Таджикистан) и Нижний Пяндж–Ширхан-Бандар (Таджикистан–Афганистан). Грузовым перевозкам из КНР в Кыргызскую Республику в Иркештам продолжает препятствовать длительное время оформления – в среднем 7 часов по обеим сторонам границы в 2013 году. Время ожидания составило 50% в каждом случае. Пункт пропуска работает только в рабочие дни. Отличительной чертой этой проблемы является большое скопление автотранспортных средств по пятницам и понедельникам. Данные ИМЭК показали, что время ожидания для автотранспортных средств, направляющихся в Кыргызскую Республику, очень нестабильно и варьируется от 2 часов до 24 часов при въезде в ПП Иркештам на кыргызской стороне границы.

Карамык – это самый удобный пункт для содействия перевозкам между Кыргызской Республикой и Таджикистаном, но пункт пропуска имеет статус двухстороннего со стороны границы Кыргызской Республики. Это означает, что он не обслуживает транзитные перевозки и не оборудован для того, чтобы

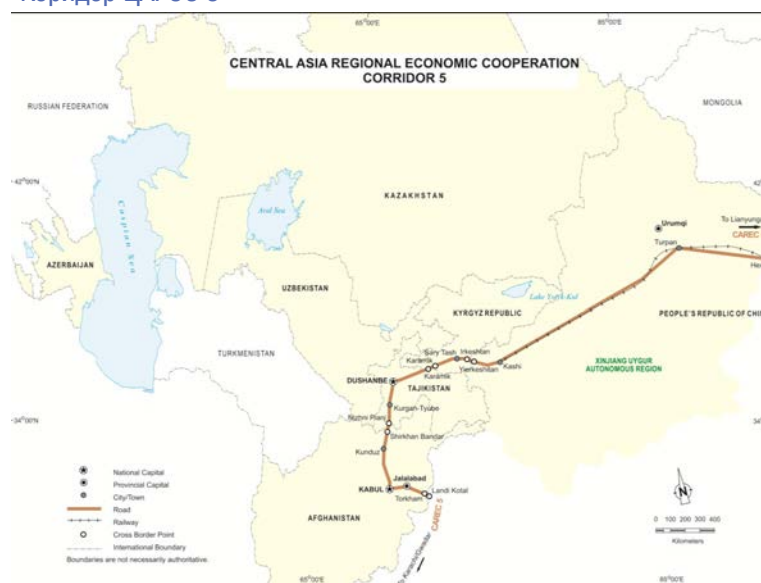
The newly asphalt-paved road section in the Salang Tunnel that elicited positive feedback from drivers and carriers. Driving is now safer and faster.



During winter, the Pulkhumri to Kabul road section is still difficult to navigate as avalanches are common and lack of machinery makes it difficult to remove snow from the road. Sometimes the Salang Tunnel is closed as a result.



Коридор ЦАРЭС 5



обрабатывать большие объемы грузов. До конца 2012 года статус двухстороннего применялся периодически, и поэтому считалось, что это не оказывает серьезного экономического воздействия. Однако, с ноября по декабрь 2012 года Кыргызская Республика закрыла этот пункт пропуска для международных перевозок, что стало причиной серьезных перебоев в грузовых перевозках. С того момента времени, автотранспортные средства, которые не зарегистрированы в Кыргызской Республике и Таджикистане, должны следовать обезданным маршрутом через Баткен-Гулистон (Кыргызская Республика–Таджикистан), что увеличивает протяженность маршрута на 700 км. Это также применимо к грузам, перевозимым из третьей страны: Кыргызская Республика не разрешает транзитным грузам пересекать границу в Карамыке, даже если грузы перевозятся в транспортных средствах, зарегистрированных в собственной стране или в Таджикистане. "Преимущество" проезда через Баткен-Гулистон (Кыргызская Республика–Таджикистан) заключается в том, что время ожидания здесь меньше. В 2013 году большинство автотранспортных средств ожидало в течение 2 часов до въезда в пункт пропуска для оформления.

В пунктах пропуска Ширхан-Бандар–Нижний Пяндж (Таджикистан–Афганистан), время, требуемое для пересечения границы также было продолжительным и непредсказуемым. Время ожидания в любом из этих пунктов может превышать 9 часов, что неблагоприятно, учитывая региональную важность Нижнего Пянджа.

Что касается содействия торговле, Афганистан сталкивается со значительными трудностями, так как его автотранспортным

средствам не разрешено пересекать границы ЦАРЭС. Кроме того, афганским автотранспортным средствам также запрещено въезжать в Пакистан, даже после заключения двухстороннего соглашения о транзите и торговле. Такая ситуация наносит вред индустрии грузоперевозок Афганистана и негативно влияет на экспортную конкурентоспособность страны. Афганским автотранспортным средствам приходится перегружать грузы и полагаться на автоперевозчиков из других стран, чтобы довести груз до места назначения. Водители также отмечали проблему неофициальных платежей. Неофициальные платежи за таможенное оформление и пограничной службе в пунктах пропуска – это обычно явление, при этом сборы варьируются от нескольких долларов до менее \$100. Полицейские посты – это еще одно место, где вымогаются неофициальные платежи, особенно в Самангане и Пул-и-Кумри. Также отмечаются проблемы, связанные с низкой грамотностью афганских водителей, что требует наращивания потенциала, их можно было обучить международным стандартам и передовым практикам для обеспечения безопасности и сохранности товаров, процедурам пересечения границы и безопасному вождению.

11 Таможенная служба Таджикистана, март, 2013 г.

Врезка 5: Сравнение различных маршрутов в Коридоре 5

Наблюдается увеличение грузовых перевозок из Каши в Душанбе и Кабул по Коридору 5. КНР экспортирует машины и оборудование и изделия из стали (такие, как трубы) в Таджикистан, при этом Душанбе является конечным пунктом назначения. Что касается грузовых перевозок в Афганистан, КНР экспортирует ассортимент потребительских товаров (бытовая техника, обувь, текстиль, товары из пластмассы) и промышленные товары (строительные материалы, провод, кабель и трубы). Многие покупатели из других стран ЦАРЭС приезжают в Урумчи с целью покупки потребительских и промышленных товаров. После покупки они договариваются с экспедитором или перевозчиком о перевозке товаров в Каши. Так как автотранспортные средства КНР не могут с легкостью въезжать в другие страны ЦАРЭС из-за разных стандартов для автотранспортных средств, то грузы с автотранспортных средств КНР выгружаются в Каши, где их забирают кыргызские водители, которые въезжают в КНР через Иркештам. Затем они едут обратно в Баткен, где таджикские водители забирают товары и везут их в Таджикистан. Что касается товаров, направляющихся в Афганистан, то обычно таджикские водители выгружают грузы в Ширхан-Бандаре, и далее они перевозятся афганскими водителями.

Исходя из маршрута грузоперевозок, упомянутого выше, грузы обычно подвергаются процедурам перегрузки как минимум два раза, каждая из которых ведет к дополнительным затратам и

подвергает грузы более высокому риску повреждения. Первая перегрузка происходит в Каши, когда водители КНР выгружают товары на склад. Затем водители из Кыргызской Республики погружают товары по прибытию. Так как у Кыргызской Республики и Таджикистана есть двухстороннее соглашение о транзите, то водителям и зарегистрированным автотранспортным средствам легче перемещаться между территориями, таким образом, это позволяет избежать (но не исключает возможности) перегрузку в Баткене. Однако, так как большинство таджикских водителей не будут въезжать в Афганистан, то вторая перегрузка происходит в Ширхан-Бандаре, где афганские водители забирают товары и следуют в Кабул.

Один из вопросов, на который могут дать ответ данные ИМЭК – какой маршрут является более эффективным? Для того, чтобы ответить на него, проведем сравнение трех маршрутов.

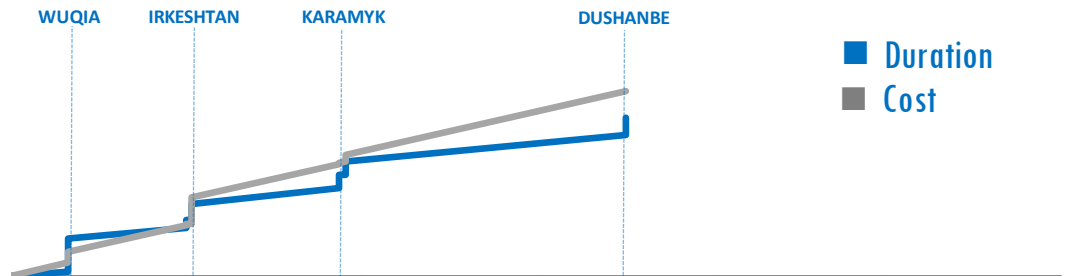
- Вариант А: Каши – Душанбе через Карамык ("маршрут через Карамык")
- Вариант В: Каши – Душанбе через Баткен ("маршрут через Баткен")
- Вариант С: Каши – Душанбе через перевал Кульма ("маршрут через Кульму")

На маршруте через Баткен грузовик проезжает через две пары пунктов пропуска, и поездка занимает примерно 111 часов или 4,6 дня. Общая стоимость грузоперевозки составила \$9 212.

Corridor 5: Kashi-Dushanbe Alternate Routes

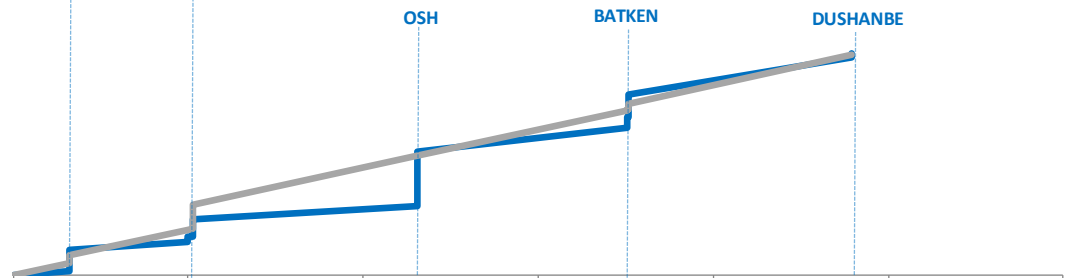
■ Karamyk Route

Distance: 877 km
Total Duration: 75 hours
Total Cost: \$ 7,333



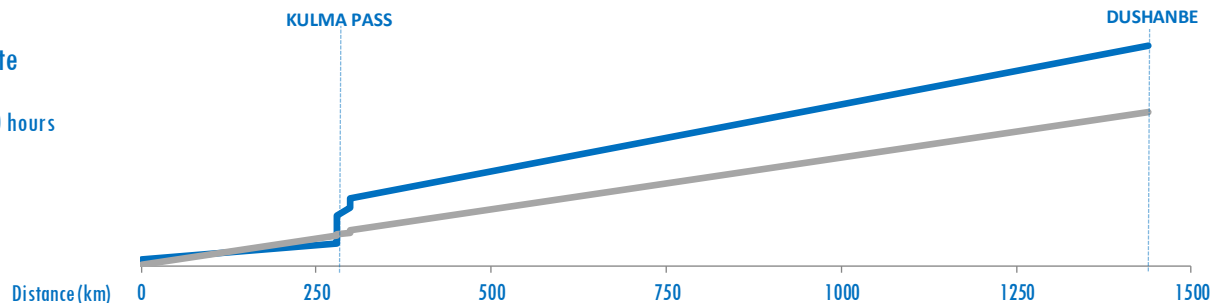
■ Batken-Isfara Route

Distance: 1,198 km
Total Duration: 111 hours
Total Cost: \$ 9,212



■ Kulma Pass Route

Distance: 1,438 km
Total Duration: 120 hours
Total Cost: \$ 6,871



Затраты на пересечение границ и платные дороги в сумме составили около \$1 602, при этом большая часть ее приходится на перевозку.

Что касается маршрута через Кульму, то грузовик проходит через одну пару пунктов пропуска и ему не нужно следовать транзитом через Кыргызскую Республику. Общее потраченное время составляет 120 часа или 5 дней. Общие затраты составляют \$6 871, при этом расходы, связанные с пересечением границы и платными дорогами, составили только \$171.

Самый короткий маршрут, через Карамык, занимает 75 часов, чтобы добраться до пункта назначения, а затраты в среднем составляют \$7 333, включая эксплуатационные затраты транспортного средства и другие сборы, оплачиваемые на границе. Однако, этот маршрут закрыт для транзитного транспорта и автотранспортных средств из третьих стран, начиная с конца 2012 года.

Это оставляет только две альтернативы. Так как перевал Кульма не располагается в Коридоре ЦАРЭС коридор, то может

быть интересно рассмотреть его пропускную способность. Автотранспортные средства, использующие маршрут через Баткен, едут дольше, но при этом затраты на этом маршруте ниже, чем на маршруте через Кульму. При этом необходимо отметить, что представленные здесь сравнения проведены в пиковое летнее время. В зимнее время аргумент против использования маршрута через перевал Кульма становится еще более весомым. Суровый климат и высокогорье делают этот маршрут более дорогим, опасным и трудным для проезда, и требующим больше времени. Маршрут через Баткен более стабилен с точки зрения времени и затрат, чем маршрут через Кульму.

С6

Коридор 6:

Европа – Ближний Восток и Южная Азия

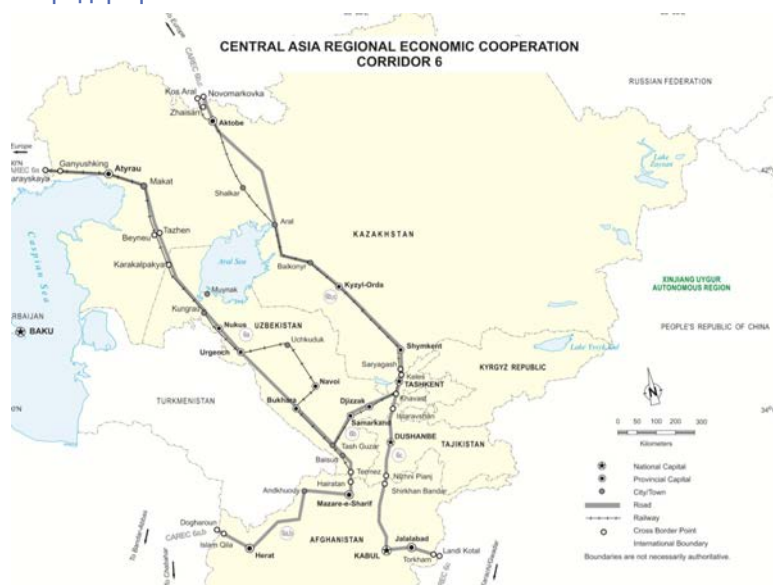
Коридор 6 проходит с севера на юг и все четыре страны, которые он пересекает (Афганистан, Казахстан, Таджикистан и Узбекистан), имеют важные транзитные функции. Коридор претерпевает новые изменения, которые окажут влияние на формирование будущих торговых потоков. 20 марта 2013 года Афганистан, Таджикистан и Туркменистан подписали соглашение о строительстве новой 400-км железной дороги, которая свяжет Пяндж в Таджикистане с Андохом в Афганистане и будет следовать далее до Атамырата-Имамназара в Туркменистане. Фактически это будет новый железнодорожный коридор, который свяжет субкоридоры 6а и 6с. Что касается 6b, в Узбекистане принят Указ № 4518 (от 18 марта 2013 г.) о создании Свободной промышленно-экономической зоны в Джизаке. Это позволит Джизаку применять льготный таможенный и административный режим на протяжении 30 лет. К компаниям, зарегистрированным в этой зоне, будет применяться единый налоговый платеж, и они будут освобождены от корпоративного налога на прибыль, налога на имущество, налога на развитие инфраструктуры и возможно, могут также получить право на отмену таможенных пошлин на импортированное оборудование, материалы и запасные части для проектов, утвержденных правительством.

Автомобильные перевозки

Для Коридора 6 в 2013 году средний показатель СБЗ составил 45 км/ч, а ССЗ – 28 км/ч. Оба показателя скорости считаются выше среднего по сравнению с другими коридорами. При этом три субкоридора продемонстрировали разные показатели эффективности. Так как 6b представляет собой маленький участок, соединяющий 6а и 6с, по разумно провести сравнение 6а и 6с и оценить, какой маршрут является более быстрым и более экономичным. Субкоридор 6а связывает Россию с Ираном, проходя через Казахстан, Узбекистан и Афганистан. Он интенсивно используется узбекскими водителями для перевозки товаров на север, а также для транзитной перевозки товаров в Пакистан через Афганистан. Субкоридор 6с связывает Россию с Пакистаном через Казахстан, Таджикистан и Афганистан.

В целом, коридор 6а является более быстрым и дешевым, чем 6с. Хотя в Коридоре 6а зарегистрировано более продолжительное время, требуемое для пересечения границы, на нем скорость с задержками (ССЗ) все еще выше, чем на 6с. Высокие затраты на грузовые перевозки (измеряемые ИСТЗ) в основном связаны с транспортными затратами в Таджикистане. Кроме того, скорость движения автотранспортного средства также снижается на участках в Таджикистане и Афганистане: на участке в Таджикистане она медленная в силу плохого состояния дорог и горной местности, в то время как в Афганистане автотранспортные средства перемещаются

Коридор ЦАРЭС 6



медленнее из-за плохого состояния автомобильных дорог и проблемы безопасности. В целом, участки коридора 6а в Узбекистане и Казахстане, находящиеся в более хорошем состоянии, делают его более привлекательным, по сравнению с участками в Таджикистане и Кыргызской Республике.

Пункты пропуска и "узкие места"

Пересечение границы между Россией и Казахстаном облегчилось с момента формирования Таможенного союза. В 2013 году основные проблемы были определены в Курмангазы, Ганюшкине и Жайсане. В субкоридоре 6а основные пункты пропуска – это Даутота – Тажен (Узбекистан–Казахстан) и Айритом–Хайратан (Узбекистан–Афганистан). В Даутота–Тажене среднее время на пересечение границы составляет 6–9 часов. Наиболее серьезные задержки были зарегистрированы у автотранспортных средств, въезжающих в Тажен (из Узбекистана в Казахстан). Отдаленное расположение этого пункта пропуска делает его низкоприоритетным для модернизации. Таким образом, имея ограниченную территорию и не имея разделения между пассажирским и грузовым транспортом, этот пункт пропуска может считаться проблемным. Однако, несмотря на его текущее состояние, эффективность немного улучшилась. В 2012 году среднее время, требуемое для пересечения границы в Даутота, составляло 15,7 часа, а в Тажене – 19,3 часа. Время ожидания

составляло большую часть времени, требуемого для пересечения границы. Этот показатель снизился до менее, чем 10 часов в каждом узле в 2013 году. ИМЭК будет продолжать осуществлять мониторинг, чтобы проследить, является ли это усовершенствование устойчивым.

Айритом–Хайратан (Узбекистан–Афганистан) обслуживает потоки транзитной торговли между Узбекистаном и Пакистаном. В рамках ИМЭК зарегистрирована перевозка сельскохозяйственной продукции, металлолома и цемента. Однако, грузовые потоки не направляются на запад в Иран, следуя маршрутом ба (где в пункте пропуска Ислам Кила не были собраны образцы). Вместо этого, автотранспортные средства выезжают из Айратама и направляются в Саманган и Пул-и-Кумри, останавливаются для отдыха в Кабуле и далее следуют в Торхам. Правительство Афганистана взимает транзитный сбор в размере \$100 за все транзитные грузы. Неофициальные платежи стали общераспространенным явлением в 2013 году, особенно на полицейских постах. Несмотря на трудности, транзит на границах Афганистана осуществляется относительно быстро. Большинство автотранспортных средств вынуждены ждать всего лишь один час, а все формальности могут быть завершены в течение 2–3 часов. Министерство финансов, которое осуществляет контроль за таможенной администрацией, объясняет эту эффективность использованием ASYCUDA – автоматизированной системы для таможенных данных – в основных пунктах пропуска. Рабочие процессы упрощены, где это необходимо, и где это возможно – используется система управления на основе рисков. Задержки обычно происходят из-за ошибок в документации, допущенных агентом или перевозчиком. Одна наиболее широко распространенная причина – неправильная классификация грузов.

Чтобы получить доступ к морскому порту в Бендер-Аббасе, узбекские водители предпочитают транзитный маршрут через Туркменистан (а не через Афганистан); этот маршрут уже отработан и воспринимается как более безопасный.

В субкоридоре 6с основные пункты пропуска – это Яллама–Конысбаева (Узбекистан–Казахстан) и Нижний Пяндж–Ширхан-Бандар (Таджикистан–Афганистан). В 2013 году узбекские водители в среднем тратили 6-9 часов на пересечение границы с Казахстаном. Таджикские водители в среднем тратили 8-12 часов в пункте пропуска Нижний Пяндж–Ширхан-Бандар, при этом время ожидания было непредсказуемым из-за скопления транспортных средств в пункте пропуска при въезде в Афганистан, который используется для экспорта в Афганистан с Кабулом в качестве конечного пункта назначения. Интенсивно используемый пункт пропуска также обслуживает торговые потоки между Таджикистаном и Пакистаном. Так как у этих

стран нет общей границы, то Афганистан осуществляет очень важную транзитную функцию.

Железнодорожные перевозки

В 2013 году скорость без задержек (СБЗ) для субкоридора 6а составила 41 км/ч, а ССЗ – 28 км/ч; для субкоридора 6с СБЗ была 22 км/ч, а ССЗ – 5 км/ч. Анализ ИМЭК фокусировался на пункте пропуска Келес-Сарыагаш между Узбекистаном и Казахстаном.

Диалог с экспедиторами в регионе ЦАРЭС выявил различные операционные проблемы. КНР зависит от железных дорог, по которым перевозятся грузы в Казахстан, Узбекистан и Туркменистан. Основные выявленные проблемы относятся к документации и порожним обратным пробегаем. Экспедиторы Казахстана, которые используют субкоридоры 6а и 6с, затронули проблемы задержки или невозврата вагонов. Достаточно часто вагоны используются для грузовых перевозок в Иран, перед тем как их вернут в Узбекистан. Экспедиторы Узбекистана жаловались на нехватку железнодорожных вагонов; в то время как многие участники ВЭД изучают выгоды от покупки собственных вагонов, основным препятствием для этого является финансирование.

Строительство 75-км железной дороги от Хайратана до Мазар-и-Шерифа было завершено в 2012 году. С "Узбекистон темир йуллари" – железнодорожным оператором Узбекистана – заключен трехлетний контракт на ее обслуживание. Однако станция Мазар-и-Шериф не начала работать в 2013 году, как ожидалось, так как все еще проводилось обучение для таможенных офицеров, и не было финансирования для закупки оборудования. В качестве национального регулятора железнодорожных перевозок при Министерстве общественных работ был создан Департамент железных дорог. Так как Афганистан окружен соседями, имеющими разную ширину колеи, департамент также изучает выгоды от сети железных дорог с различной шириной колеи, чтобы минимизировать перегрузку грузов.

Пункты пропуска и "узкие места"

Основной пункт пропуска – Келес-Сарыагаш (Узбекистан–Казахстан). На этом участке не отмечено значительных проблем.

VI. Специальный отчет: Пакистан

Пакистан вступил в ЦАРЭС в 2010 г. Работа ИМЭК началась два года спустя, несмотря на то, что в то время коридоры ЦАРЭС в Пакистане еще не были определены. В связи с этим, результаты ИМЭК, относящиеся к перевозкам в Пакистане и перемещению грузов через его границы, впервые отражаются в данном разделе.

В отношении содействия торговле и транспорту, страна достигла заметного прогресса. Отчет всемирного банка *Doing Business* за 2014 г. присвоил Пакистану 110-е место в мире, впереди всего региона Южной Азии, который имеет средний рейтинг 121. В отношении таможенных стандартов, Пакистан подписал все общие условия и четыре из одиннадцати специальных условий Пересмотренной Киотской конвенции. В 2010 г. было также подписано афганско-пакистанское соглашение о транзитной торговле. Оно имеет важное значение, так как их границу ежедневно пересекают от 1 200 до 1 400 автомобилей. На основании соглашения, Пакистан предлагает альтернативный маршрут для перевозки грузов между Карачи и крупными экономическими центрами ЦАРЭС.

Вместе с тем, бесчисленное множество трудностей препятствуют перевозкам грузов из ЦАРЭС через Пакистан. Во-первых, ограниченные возможности железных дорог Пакистана. Инфраструктура испытывает острую нехватку финансирования, которая препятствует улучшению технического состояния сети дорог и подвижного состава. По данным Министерства железных дорог, были проведены некоторые исследования возможности делегирования управления подвижным составом частному сектору (в этом отношении, Пакистан мог бы изучить железнодорожные реформы Казахстана). Во-вторых, поскольку в управлении транспортом участвуют различные организации, отсутствует единая стратегия, которая позволила бы справиться с дополнительными трудностями координации и коммуникации. За сектор авиации отвечает Министерство обороны. Министерство железных дорог управляет тем, что, преимущественно относится к пассажирскому обслуживанию, а Министерство коммуникаций присматривает за дорожной сетью. В-третьих, присутствие племенных сил в стране затрудняет перевозки, создавая необходимость в сопровождении и конвоях на некоторых участках. В-четвертых, неофициальные платежи являются нескончаемой проблемой для грузоотправителей.

В 2013 г. усилия ИМЭК были сфокусированы на двух главных маршрутах. Все образцы были представлены перевозками из Пакистана в Афганистан, поскольку Афганистан почти не экспортирует товары в Пакистан. Грузы отправляются из Карачи и направляются в Кабул (северный маршрут) или Кандагар (южный маршрут). Маршрут из Карачи в Кабул проходит через ПП Пешавар–Торхам. Продукты, такие, как бумажные изделия (полотенца и салфетки), напитки (фруктовые соки), пищевые продукты (включая охлажденное и замороженное мясо), лекарства и текстиль часто отправляются в Кабул по северному маршруту. По южному маршруту, транспортные средства, перевозящие, в основном пищевые продукты, пересекают границу через ПП Чаман–Спин Булдак.

На основе данных ИМЭК в 2013 г., были сделаны следующие наблюдения:

- Морской порт Карачи: все образцы являются интермодальными, с использованием двадцати- и сорокафутовых контейнеров, которые прибывают морем и затем перегружаются на автотранспортные средства.

Среднее время простоя в порту составило 6-8 суток, при этом на таможенное оформление приходится 4-6 суток. После выпуска контейнеров, их перегрузка занимает около 8 часов. При этом издержки на оформление контейнера составляют от \$200 до \$300, а оплата погрузки/разгрузки – \$50 на один грузовик.

- Сопровождение – конвой: эта операция является обязательной. С грузами до Кандагара, грузовики останавливаются в Кветте и ожидают команды от таможенников, чтобы отправиться по 130-км участку в Чаман. Для грузов в Кабул, сопровождение и конвой формируются в Дера Исмаил-Хане и отправляются в 305-км рейс в Пешавар. В обоих пунктах грузовики проводят в ожидании около 12 часов, и отправляются только когда будет сформирован конвой из приблизительно 60 автомобилей.
- Пересечение границы: грузы, направляющиеся в Кандагар, пересекают границу через ПП Чаман–Спин Булдак (Пакистан–Афганистан), которые разделяет расстояние 10 км. В 2013 г. таможенное оформление в Чамане занимало 24 часа, а в Торхаме – около 48 часов. В некоторых случаях, скопление транспортных средств приводит к увеличению времени ожидания. Оплата за таможенное оформление, в среднем, составила \$200 – \$300 в обоих пунктах. Грузы для Кабула пересекают границу в ПП Пешавар–Торхам (Пакистан–Афганистан), где таможенное оформление занимает около 24 часов в Пешаваре и еще 48 часов в Торхаме. Издержки на оформление в обоих пунктах составляют от \$200 до \$300 на один грузовик. Пешавар и Торхам отстоят друг от друга на 55 км.

Стоимость перевозки сорокафутового контейнера по северному и южному маршрутам аналогичны. Перевозка автотранспортом из Карачи до Кабула или Кандагара составляет около \$3 600. Примерно 25% стоимости связаны с пересечением границы, остальное – транспортные расходы. Ввиду того, что расстояние от Карачи до Кабула 1 654 км, а от Карачи до Кандагара 953 км, нормализованные расходы на 500 км заметно отличаются. Поскольку маршрут Карачи–Кандагар составляет лишь около 60% протяженности маршрута Карачи–Кабул, первый из них является более дорогим. Так как издержки на пересечение границы в обоих пунктах пропуски одинаковы, то транспортные расходы на километр пути выше для маршрута Карачи–Кандагар.

В 2014 г., в соответствии с уточненной СТСТ, будет проводиться работа по изучению перевозок по Каракорумскому шоссе, которое обеспечивает прямые перевозки между КНР и Пакистаном. Объем грузопотоков нарастал до землетрясения в январе 2010 г., которое образовало озеро на трассе дороги. Строительство объезда близится к завершению, поэтому ожидается, что маршрут будет обслуживать растущие объемы торговли. ИМЭК также будет проводить мониторинг перевозок из Гвадара – морского порта, который Пакистан развивает в настоящее время. Это позволит провести более всесторонний анализ деятельности Пакистана по содействию транспорту и торговле.

12 Всемирный банк. 2013. *Ведение бизнеса 2014: Понимание нормативных документов для малых и средних предприятий*. Washington, DC: World Bank Group.

13 Пакистанский федеральный совет по доходам (FBR), который осуществляет надзор за таможенной.

VII. Заключительные наблюдения

ИМЭК получил свой мандат от Стратегии по транспорту и содействию торговле (СТСТ) ЦАРЭС, которая требует проведения периодической оценки деятельности в коридорах ЦАРЭС для выявления узких мест и изучения инициатив по повышению эффективности.

С течением времени стало ясно, что каждый коридор уникален и характеризуется своими собственными трудностями и потенциалом. Если взглянуть на индикаторы содействия торговле (ИСТ) за 2013 г., то один из них – ИСТ1 (время на пересечение границы) – дает некоторое успокоение, демонстрируя улучшение. К сожалению, оно нарушается ростом ИСТ2 (издержек на пересечение границы) и ИСТ3 (издержек на перевозку по коридорам ЦАРЭС). Оба графика издержек оставались стабильными в 2011 и 2012 гг., прежде чем повернули вверх в 2013 г. Причины их роста рассмотрены в разделе анализа коридоров. Важно продолжать мониторинг, чтобы выяснить, сохранится ли тенденция, или корректирующие меры окажут положительное воздействие.

По результатам Среднесрочного обзора СТСТ, которые отразились в уточненной СТСТ 2020, были скорректированы трассы коридоров. были затронуты три коридора: 4, 5 и 6. Был добавлен новый Коридор 4с, связывающий Улан-Батор с морским портом Цзиньчжоу в КНР через пункты пропуска Зуун Хатавч – Бичигт (КНР–Монголия). Коридор 5 теперь имеет субкоридоры: 5а, 5б и 5с. Субкоридор 5а следует по трассе первоначального Коридора ЦАРЭС 5 через Каши–Иркештам–Душанбе–Кабул–Торхам–Пешавар и далее к Исламабаду. Второй маршрут, 5б, связывает Каши с Исламабадом через Каракорумское шоссе. Это единственный коридор напрямую связывающий КНР с Пакистаном. Это вызывает особый интерес, так как Правительство КНР приняло решение придать Каши (Кашгару) статус специальной экономической зоны. Третий маршрут, 5с, – это длинная кольцеобразная связь между Гвадаром и Карачи, как конечными узлами. Субкоридор 5с проходит через Кандагар–Кабул–Пешавар–Исламабад–Мултан–Дера Гази-Хан–Карачи. Субкоридоры 6а, 6б и 6с также были продолжены в Пакистан, связывая северный участок с аналогичными участками Коридора 5. Новый Коридор 6д связывает Пакистан с Туркменистаном через Афганистан. Соединяя Аравийское и Каспийское моря, он начинается от Гвадара, и протекает через Кандагар–Герат–Мары–Ашгабат–Туркменбаши. Сбор данных ИМЭК в 2014 г. был расширен, чтобы охватить некоторые из новых участков.

Количество образцов железнодорожных перевозок всегда было ограниченным. Поскольку действия, происходящие внутри железнодорожного терминала не всегда видны экспедитору и грузоотправителю, лишь оператор железной дороги знает реальную продолжительность и стоимость каждой операции. В связи с этим, команда ИМЭК уточнила список действий и операций, связанных с железнодорожными перевозками, и провела в октябре 2013 г. семинар в Алматы по применению нового инструмента сбора данных по железным дорогам. Для выполнения задачи, к ИМЭК присоединятся новые партнеры.

Результаты будут представлены в годовом отчете за 2014 г.

Коридор 5 продолжает привлекать внимание. С 2010 г. Коридор 5 оценивался, как коридор с большими издержками и затратами времени. Предпринимались меры, такие, как Соглашение о трансграничных перевозках (СТГП) и восстановление участков дорог, направленные на повышение эффективности Коридора 5. Поскольку Международные силы содействия безопасности будут выведены из Афганистана в 2014 г., транспортные операторы в Кыргызской Республике, Таджикистане и Афганистане ожидают снижения объемов перевозок, и сейчас находятся в поисках новых рынков и возможностей. Таким образом, улучшение инфраструктуры, регулятивной базы и эксплуатационного потенциала государственного и частного секторов придадут импульс внутрирегиональной торговле. Однако количество трудностей не убывает. Кратковременный вооруженный конфликт на границе между Кыргызской Республикой и Таджикистаном нарушил грузопотоки в 2013 г. Кыргызская Республика по-прежнему сохраняет за Карамыком статус двустороннего пункта пропуска. Необходимо региональное сотрудничество, чтобы дополнить успехи инвестиционной программы Азиатского банка развития, потому что сама по себе инфраструктура не решает проблемы. На этом фоне, есть надежда, что завершение в 2014 г. объезда вокруг озера, созданного землетрясением, препятствующего движению транспорта по субкоридору 5б, приведет к увеличению объемов торговли между КНР и Пакистаном. Кроме того, завершение участка Улан-Батор–Замын-Ууд субкоридора 4б в конце 2013 г., должно привести к значительному росту объема автомобильных перевозок из КНР в Монголию.

Другие события, такие, как обесценение валюты Казахстана, могут проявиться в снижении грузопотоков и временном облегчении недостаточной пропускной способности. Это может дать возможность улучшить практику работы и обучить должностных лиц, управляющих границей. Ведутся работы по завершению новой дороги из Алматы до ПП Коргас, которая будет дополнена инвестициями КНР и Казахстан в строительство объектов для пересечения границы. Начиная с 2016 г., эти инвестиции снять напряженность из-за скопления транспорта с этого важного регионального узла.

И, наконец, о некоторых улучшениях веб-сайта Федерации ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС. Квартальные и годовые результаты ИМЭК всегда публикуются на сайте www.cfcfa.net. Этот портал претерпел некоторые улучшения, и мы приглашаем читателей регулярно посещать его для получения свежей информации об ИМЭК.

Приложение

Приложение 1:

Ассоциации-партнеры 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 2013 году следующие 13 партнеров по ИМЭК проводили тесную работу с ЦАРЭС:

	Страна	Официальное название	Сокращенное название
1	АФГ	Ассоциация экспедиторских компаний Афганистана	AAFFCO
2	КАЗ	Ассоциация национальных экспедиторов Республики Казахстан	АНЭК
3	КГЗ	Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Кыргызской Республики	AIRTO-KR
4	КГЗ	Ассоциация перевозчиков Кыргызстана	АПК
5	МОН	Национальная торгово-промышленная палата Монголии	MNCCI
6	МОН	Национальная ассоциация автомобильного транспорта Монголии	NARTAM
7	ПАК	Пакистанская ассоциация международных экспедиторов	PIFFA
8	PRC	Ассоциация международных грузовых компаний г. Чончин	CQIFA
9	КНР	Ассоциация логистики Автономного района внутренняя Монголия	IMLA
10	КНР	Синьцзян-уйгурская ассоциация логистики КНР	XULA
11	ТАД	Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Таджикистана	ABBAT
12	ТАД	Ассоциация международного автомобильного транспорта Таджикистана	AIATT
13	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 (измеряемого в часах или днях) и затратах (измеряемых в долларах США) в отношении расстояния (измеряемого 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), предоставляемые партнерскими ассоциациями, должны быть стандартизированы, чтобы можно было суммировать данные в каждой таблице ВЗР и проанализировать на уровне субкоридоров, коридоров и агрегировать для отчетности.

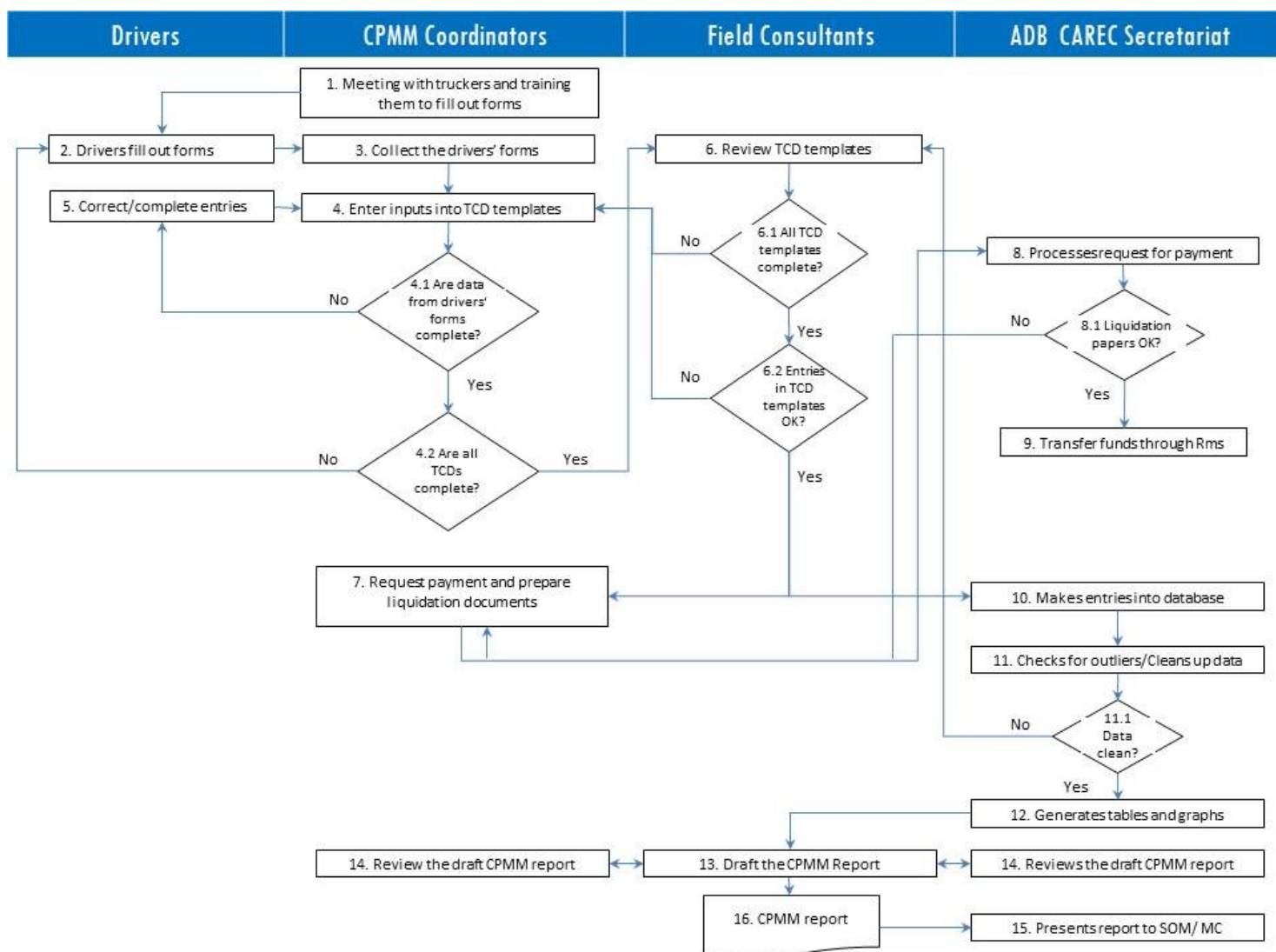
Стандартизация осуществляется для 20-тонного грузовика в случае автодорожных перевозок или эквивалента двадцатифутового контейнера (ДФЭ) в случае железнодорожных перевозок на расстояние в 500 километров (км). Число пунктов пересечения границы (ППГ) на уровне субкоридоров также стандартизируется для каждого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

Trade Facilitation Indicators

Общая							Авто						Ж/д							
2012			2013				2012			2013				2012			2013			
Mean	Median	Margin	Mean	Median	Margin		Mean	Median	Margin	Mean	Median	Margin		Mean	Median	Margin	Mean	Median	Margin	
TFI1																				
Время прохождения ППГ, (в часах)																				
	10.9	4.2	± 0.7	10.0	5.3	± 0.5		8.9	3.4	± 0.7	5.6	4.2	± 0.2		24.7	24.0	± 1.3	29.9	24.0	± 1.9
1	13.7	3.0	± 2.0	23.0	8.0	± 2.3		12.4	2.1	± 2.3	8.3	1.3	± 1.6		22.6	17.0	± 2.4	40.2	19.0	± 4.1
2	11.6	5.9	± 1.3	7.2	6.3	± 0.7		11.7	6.0	± 1.4	7.2	6.3	± 0.7		4.0	3.3	± 1.3	-	-	-
3	7.1	5.3	± 0.8	3.2	2.0	± 0.3		7.2	5.4	± 0.8	3.2	2.0	± 0.3		5.1	4.6	± 1.3	5.1	5.2	± 1.9
4	12.2	6.3	± 0.6	10.4	6.6	± 0.5		5.3	4.0	± 0.2	5.5	5.0	± 0.2		26.6	24.0	± 1.5	22.7	24.0	± 1.1
5	8.3	2.3	± 3.1	3.0	2.3	± 0.2		8.3	2.3	± 3.1	3.0	2.3	± 0.2		-	-	-	-	-	-
6	7.5	2.5	± 0.9	6.5	5.6	± 0.4		7.6	2.5	± 0.9	6.5	5.6	± 0.4		3.2	2.4	± 1.2	3.2	3.2	± 0.0
TFI2																				
Затраты на пересечение границы, (в US\$)																				
	157	76	± 5	235	120	± 10		146	62	± 5	236	100	± 12		280	145	± 21	229	165	± 15
1	175	45	± 12	233	165	± 17		139	40	± 10	194	58	± 22		465	164	± 59	281	209	± 26
2	166	101	± 10	175	153	± 17		166	101	± 10	175	153	± 17		-	-	-	-	-	-
3	168	103	± 14	55	36	± 10		168	103	± 14	55	36	± 10		-	-	-	-	-	-
4	173	45	± 11	387	310	± 24		172	15	± 15	433	355	± 28		176	144	± 7	171	140	± 11
5	151	100	± 15	123	81	± 13		151	100	± 15	123	81	± 13		-	-	-	-	-	-
6	90	88	± 4	117	100.0	± 9		90	88	± 4	117	100	± 9		-	-	-	-	-	-
TFI3																				
Затраты на перевозку по участку коридора (в US\$, на 500 км/ 20 тонн)																				
	999	621	± 42	1,482	1,003	± 51		1,068	670	± 50	1,612	1,135	± 58		638	452	± 46	920	600	± 91
1	1,159	604	± 108	1,344	861	± 112		1,234	603	± 142	1,538	1,064	± 143		864	638	± 88	1,009	599	± 174
2	563	476	± 41	616	497	± 53		541	475	± 37	616	497	± 53		1,613	1,429	± 660	-	-	-
3	1,076	898	± 76	2,167	1,902	± 161		1,076	897	± 82	2,245	1,922	± 162		1,059	914	± 120	403	451	± 121
4	933	725	± 44	1,156	1,224	± 55		1,322	1,364	± 50	1,437	1,378	± 51		428	452	± 19	876	746	± 84
5	1,547	1,228	± 120	2,393	2,451	± 124		1,547	1,228	± 120	2,393	2,451	± 124		-	-	-	-	-	-
6	721	536	± 49	1,149	550	± 114		729	537	± 50	1,153	550	± 114		346	325	± 67	93	93	± 316
TFI4																				
Скорость движения по коридорам ЦАРЭС (в км/ч), ССЗ																				
	22.9	25.0	± 2.1	19.9	18.2	± 2.2		25.9	29.4	± 2.0	22.3	20.0	± 2.4		14.5	10.0	± 4.6	12.8	8.5	± 4.1
1	25.2	26.6	± 4.0	23.4	20.3	± 5.9		28.1	29.4	± 4.4	28.0	22.6	± 7.9		18.9	18.7	± 6.9	18.0	18.5	± 6.7
2	22.1	20.9	± 3.6	23.8	22.2	± 5.1		22.1	20.9	± 3.7	23.8	22.2	± 5.1		22.4	20.1	± 21.4	-	-	-
3	21.9	20.7	± 5.3	22.0	21.1	± 4.9		23.5	21.7	± 5.4	21.8	20.8	± 5.1		16.8	15.2	± 16.6	25.6	25.9	± 11.0
4	12.2	8.2	± 3.2	11.6	9.9	± 2.7		20.4	18.6	± 3.0	15.2	14.3	± 3.5		6.7	6.5	± 1.4	7.7	7.2	± 1.4
5	17.3	17.9	± 3.7	18.1	15.9	± 4.3		17.3	17.9	± 3.7	18.1	15.9	± 4.3		-	-	-	-	-	-
6	27.6	30.2	± 4.3	27.7	31.0	± 4.4		28.0	30.2	± 4.2	27.8	31.1	± 4.3		17.0	16.5	± 20.0	16.9	21.6	± 613.2
SWOD																				
Скорость без задержек, (в км/ч)																				
	37.8	35.5	± 3.4	36.1	34.2	± 2.9		39.4	35.5	± 3.9	37.8	35.3	± 2.9		33.5	39.9	± 6.7	30.8	28.4	± 8.1
1	41.9	37.1	± 3.4	47.4	46.3	± 5.1		40.7	35.5	± 4.5	49.3	51.2	± 6.2		44.5	44.0	± 4.1	45.3	42.6	± 8.7
2	42.9	42.4	± 4.5	48.7	49.7	± 4.0		43.1	42.5	± 4.6	48.7	49.7	± 4.0		40.9	41.5	± 24.0	-	-	-
3	44.9	39.0	± 24.0	37.8	37.0	± 7.7		47.1	39.9	± 27.2	37.7	37.0	± 8.0		37.8	38.4	± 10.0	38.7	37.2	± 18.9
4	22.9	19.6	± 4.8	21.4	18.5	± 3.9		34.3	33.0	± 4.8	24.2	23.8	± 4.8		15.3	14.7	± 3.5	18.3	16.8	± 5.5
5	33.1	30.4	± 5.4	28.5	28.1	± 4.2		33.1	30.4	± 5.4	28.5	28.1	± 4.2		-	-	-	-	-	-
6	37.4	35.2	± 4.6	44.5	47.5	± 4.4		37.5	35.2	± 4.7	44.5	47.5	± 4.4		36.2	35.5	± 21.9	37.8	41.4	± 476.0

■ Лучше, чем в том же периоде прошлого года, уровень значимости 5%

■ Хуже, чем в том же периоде прошлого года, уровень значимости 5%

■ Незначительное изменение

Предел относится к 95-процентному доверительному интервалу, накрывающему среднюю оценку

Приложение 5: Структура издержек ИСТЗ

			Общая			Авто						Ж/д						
			2012			2013						2012			2013			
			Total	Transit	Activity	Total	Transit	Activity	Total	Transit	Activity	Total	Transit	Activity	Total	Transit	Activity	
TFI3	Cost Incurred to Travel a Corridor Section (US\$, per 500km per 20 tons)																	
Overall	999	830	199	1,482	1,278	227	1,068	875	219	1,612	1,384	248	638	591	76	920	822	123
1	1,159	949	253	1,344	1,138	240	1,234	983	269	1,538	1,290	249	864	809	156	1,009	874	216
2	563	455	168	616	510	220	541	431	168	616	510	220	1,613	1,613	-	-	-	-
3	1,076	912	192	2,167	2,079	98	1,076	907	192	2,245	2,153	98	1,059	1,059	-	403	403	-
4	933	893	47	1,156	894	263	1,322	1,284	54	1,437	982	454	428	390	38	876	805	71
5	1,580	1,178	402	2,393	2,131	262	1,580	1,178	402	2,393	2,131	262	-	-	-	-	-	-
6	719	549	192	1,149	937	224	726	553	192	1,153	941	224	346	346	-	93	93	-
%	Percentage																	
Overall	81%	19%	85%	15%	80%	20%	85%	15%	89%	11%	87%	13%						
1	79%	21%	83%	17%	79%	21%	84%	16%	84%	16%	80%	20%						
2	73%	27%	70%	30%	72%	28%	70%	30%	100%	0%								
3	83%	17%	95%	5%	83%	17%	96%	4%	100%	0%	100%	0%						
4	95%	5%	77%	23%	96%	4%	68%	32%	91%	9%	92%	8%						
5	75%	25%	89%	11%	75%	25%	89%	11%										
6	74%	26%	81%	19%	74%	26%	81%	19%	100%	0%	100%	0%						

Приложение 6:

Пункты пропуска ЦАРЭС

	Corridor	Country	BCP	Country	BCP
1	1a	PRC	Alashankou	KAZ	Dostyk
2	1a, 1c	KAZ	Kairak	RUS	Troitsk
3	1b	PRC	Khorgos	KAZ	Korgas
4	1b, 6b, 6c	KAZ	Zhaisan	RUS	Kos Aral/Novomarkovka (Sagarchin)
5	1c	PRC	Torugart/Topa	KGZ	Torugart
6	1c, 3b	KAZ	Merke	KGZ	Chaldovar
7	2a, 2b, 5	PRC	Yierkeshitan	KGZ	Irkeshtam
8	2a, 2b	KGZ	Kara-Suu (Dostuk)	UZB	Kara-Suu/Savay (Dustlik)
9	2a, 2b	TAJ	Kanibadam	UZB	Kokland
10	2a, 2b	TAJ	Nau	UZB	Bekabad
11	2a, 6a	KAZ	Beyneu (rail) /Tazhen (road)	UZB	Karakalpakstan (Daut-Ata)
12	2a, 2c	AZE	Baku	KAZ	Aktau
13	2a, 2b, 2c	AZE	Red Bridge (road) - Beyuk Kesik (rail)	GEO	Red Bridge (road) - Gabdabani (rail)
14	2b, 3a	UZB	Alat	TKM	Farap
15	2b	AZE	Baku	TKM	Turkmenbashi
16	3b, 5	KGZ	Karamyk	TAJ	Karamyk
17	5, 6c	AFG	Shirkhan Bandar	TAJ	Panji Poyon
18	3a, 3b	KAZ	Aul	RUS	Veseloyarsk
19	3a, 6b, 6c	KAZ	Zhibek Zholy - Saryagash/Yallama	UZB	Gisht Kuprik - Keles
20	3a	TKM	Sarakhs	IRN	Sarakhs
21	3b	TAJ	Pakhtaabad	UZB	Saryasia
22	3a, 6a, 6b	AFG	Hairatan	UZB	Termez /Airatom
23	3b, 6b	AFG	Islam Qala	IRN	Dogharoun
24	4a	MON	Ulaanbaishint/Tsagaanur	RUS	Tashanta
25	4a	PRC	Takeshikent	MON	Yarant
26	4b	MON	Sukhbaatar	RUS	Naushki
27	4b	PRC	Erenhot	MON	Zamiin-Uud
28	6a	KAZ	Kurmangazy (road)/Ganyushking (rail)	RUS	Krasnyi Yar (road)/Aksaraskaya (rail)
29	6c	TAJ	Istaravshan	UZB	Khavast
30	5	AFG	Torkham	PAK	Peshawar

Приложение 7:

Действия в пунктах пропуска, выезд

Road (Outbound Traffic)

Road (Outbound Traffic)			Duration (hrs)																			
			Total			Activities																
BCP	Country	Count	Average	Median	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	
1	Khorgos	PRC	64	28.2	20.2	0.2		3.7	3.2			0.2			0.3				4.0		32.2	
	Ak-Tilek	KGZ	44	0.8	0.7	0.2		0.2	0.1	0.2		0.2	0.2		0.3	0.3					5.0	
	Torugart	PRC	40	0.2	0.1	0.1						0.2									2.5	
	Karasu	KAZ	19	1.4	1.1	0.2		0.3	0.2	0.2	0.3		0.1	0.2	0.2	0.3					6.0	
	Troitsk	RUS	12	2.9	2.2	1.2	0.8	0.3				0.4	0.4	0.4							2.0	
	Torugart	KGZ	6	1.3	0.7	0.2		0.1		0.1				0.1	0.3	0.2					2.5	
	Saryagash	KAZ	4	2.3	2.5	1.2						0.2	0.5	0.6								
	Khorgos	KAZ	2	3.8	3.8	2.0				2.0		0.3	0.3	0.7								
	Zhaisan	KAZ	2	1.3	1.3							1.0		0.3								
2	Alat	UZB	47	7.4	6.9	0.7		1.1	0.4	0.4	0.2		0.2	0.3		0.6	0.4	3.3			4.3	
	Farap	TKM	44	7.1	6.8	0.7		1.1	0.3	0.3	0.3			0.2	0.5	0.5	0.3				4.5	
	Yallama	UZB	24	6.8	6.0	0.6		1.0		0.6			0.2		0.4						4.1	
	Irkeshtan	PRC	16	0.3	0.3	0.2						0.2										
	Sarabs	TKM	3	8.7	8.3	0.9		1.2	0.4						0.5	0.6					5.2	
	Irkeshtan	KGZ	1	0.8	0.8	0.2		0.5							0.2							
	3	Nizhni Pianj	TAJ	55	1.3	1.4	0.2		0.3	0.1	0.2	0.2	0.1		0.2	0.2		0.2		0.8		
		Sarasiya	UZB	22	6.9	6.2	0.6		1.0	0.3	0.4				0.2		0.5					4.3
		Karamik	KGZ	16	2.2	2.4	0.2		0.3	0.3	0.2	0.3	0.2			0.2		0.2		1.3		
Yallama		UZB	16	6.9	7.1	0.8		0.9	0.3	0.7			0.2		0.6						4.0	
Aul		KAZ	7	0.2	0.3	0.2		0.1														
Veselayarsk		RUS	5	0.8	0.3	0.3		0.1				0.3	0.3	1.3	0.2							
Karasu		KAZ	4	1.8	1.8	0.3		0.5	0.2	0.3					0.5							
Saryagash		KAZ	3	4.0	4.0	1.3		0.7				0.4	1.0	0.7								
Farap		TKM	3	9.9	11.3	0.8		1.6		0.3					0.7	0.4					6.2	
4	Dautota	UZB	2	6.3	6.3	0.8		0.8	0.4				0.3		0.4						3.5	
	Keles	UZB	1	5.7	5.7	2.3		1.6				1.0	0.3	0.5								
	Erenhot	PRC	360	5.9	5.8	0.1		4.1	0.3	0.3	0.3	0.1	0.3	0.2		0.2	0.1		0.5	0.2	0.6	
		Khuyagt	RUS	120	2.3	2.3	0.3	0.3	0.5	0.3	0.3		0.3			0.3	0.3				0.5	
	5	Nizhni Pianj	TAJ	97	3.1	1.3	0.2		0.2	0.1	0.2	0.2	0.1	0.1		0.2		0.2		0.3	0.9	17.6
		Sherkhan Bandar	AFG	96	1.0	1.0	0.2		0.2	0.1			0.2		0.2	0.2				1.0	0.2	
		Karamik	KGZ	67	2.2	0.6	0.2		0.4	0.5	0.2	0.2	0.2		0.2		0.2			1.1		3.8
		Irkeshtan	PRC	66	6.3	6.5	0.2		0.4	0.1	0.2	0.1	0.2	0.2		0.1	0.2	0.2				5.3
		Torkham	AFG	16	0.9	1.0														0.9		
Karamik		TAJ	9	2.4	1.4	0.2		0.2	0.1	0.1	0.2		0.1		0.1	0.2	0.1		3.1		1.0	
Hairaton		AFG	2	1.0	1.0														1.0			
6		Nizhni Pianj	TAJ	95	8.0	8.8	0.3		0.3	0.2	0.2	0.2			0.2	0.2	0.2					7.8
		Hairaton	AFG	85	1.0	1.0								0.1						1.0		
	Dautota	UZB	82	9.7	7.2	0.7	0.5	0.8	0.4	0.9	0.3		0.3	0.2	0.7	0.5	1.1				6.5	
	Kurmangazy	KAZ	54	5.4	4.3	0.8						0.6	0.2	0.3							4.7	
	Tazhen	KAZ	49	8.4	7.5	0.9		1.1	0.3	0.3			0.2	0.5	0.5	0.3					4.8	
	Torkham	AFG	41	1.0	1.0								0.1						1.0			
	Yallama	UZB	29	9.7	8.7	0.8		1.1	0.5	0.5		0.3			0.5		1.9				5.2	
	Taskala	KAZ	17	3.7	3.9	0.8								0.5							2.6	
	Oibek	UZB	8	6.6	6.3	0.7		1.4		0.3		0.2			0.6						3.4	
	Sherkhan Bandar	AFG	7	1.0	1.1	0.2		0.2					0.2	0.2					1.0	0.3		
	Merke	KAZ	7	6.5	6.3	0.6		1.0				0.1		0.3	0.6	0.3					3.9	
	Ozinki	RUS	5	2.7	2.2	1.4		1.4				0.5	0.4	0.3								

Cost (US\$)

Total		Cost(US\$)																			
Average		Median	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q		
447	535	0		119	132				0				11				358		12		
27	28	9		10	5	3		7	4		10	6							0		
0	0	0						0													
82	57	9		19	10	14	33			11	6	16	41								
19	20	13								18	10	20									
10	6	3		4		1						4	5	4							
25	25									20		13									
35	35					25				10											
20	20									20											
46	39	8		19	5	7	8				3	20	12	5							
0	0	0						0													
91	90	30		23	12								11	15							
41	41	10		21									10								
16	16	2		7	2	2	2	5			2	3		2							
43	48	4		23	3	3	5	3				4		3							
10	6	5		10																	
0	0	0		0										0							
153	151	14		4	19	16								100							
15	15									20	10										
55	50	5		20		5								20	15						
10	10											10									
341	355	0		292	9	9	9	0			26		15	0			32	2			
54	46	6		12	3	3	2	4	3			3		3		80	14				
100	96	16		9	14				9		5	11				95	150				
40	32	11		18	4	4	4	10				4		4			9		0		
36	51	4		30	3	4	4	3	0			3	5	5					8		
82	93																82				
221	191	27		110	8	9	4		5		21	7	4		100						
95	95															95					
49	50	4		28	4	4	4				3	4	4								
97	97									19							96				
20	20	20																			
43	45	30								40	6	17									
127	105	28		51	9	11				4	7	17	12	10							
96	96										6						96				
56	60	44										21									
166	193	15		14							6	10				94	150				
112	110	30		35						5		15	25	15							
23	25	15								20											

Приложение 8:

Действия в пунктах пропуска, въезд

Road (Inbound Traffic)

BCP			Total																	Activities										
			Average	Median	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q									
1	Khorgos	KAZ	77	11.2	9.3	0.5	0.9	5.2					0.3	0.6	0.7	0.7						6.7								
	Karasu	KAZ	43	1.6	0.9	0.2		0.2	0.2				0.2	0.1	0.1	0.4						24.0								
	Torugart	KGZ	41	2.8	0.8	0.3	1.0	1.0			0.1					0.3	0.1					2.3								
	Ak-Tilek	KGZ	19	0.5	0.5	0.2		0.2	0.1	0.3	0.2					0.2														
	Kairak	KAZ	11	1.3	1.0	1.1							0.5	0.3	0.4							0.7								
	Torugart	PRC	6	0.1	0.1	0.1																								
	Zhaisan	KAZ	3	3.1	3.8	1.0	1.3						0.8	0.5	1.3															
	Troitsk	RUS	2	0.5	0.5	0.5																								
	Saryagash	KAZ	2	2.8	2.8	0.5							0.3	0.7	1.4															
2	Farap	TKM	47	6.6	6.4	0.8	1.1	0.4	0.4	0.3	0.6		0.2	0.6	0.6	0.4				0.4	2.3									
	Alat	UZB	44	4.9	4.6	0.6		1.0	0.3	0.4	0.3		0.2		0.6	0.3					2.1									
	Sarabs	TKM	33	8.8	5.6	3.8	1.2	0.3	0.2		0.6		0.2	0.3	0.4	0.3				0.4	2.0									
	Irkeshitan	KGZ	19	7.8	9.7	0.4	3.2	1.5			0.2				0.2						3.5									
	Irkeshitan	PRC	1	0.2	0.2	0.2																								
	3	Karamik	TAJ	36	1.4	1.3	0.3		0.2	0.1	0.2	0.2	0.1		0.2		0.2													
Dusti		TAJ	22	5.3	5.4	0.9	1.5		0.6				0.4		0.3						1.9									
Konysbayeva		KAZ	16	6.5	6.9	0.8	1.3	0.3	0.7				0.2	0.8							2.7									
Veseloyarsk		RUS	7	0.2	0.2	0.2		0.2																						
Aul		KAZ	5	0.7	0.3	0.4	0.1					0.5	0.1	0.3																
Keles		UZB	4	6.9	6.6	2.6	1.6					1.1	1.2	0.9																
Ak-Tilek		KGZ	4	0.6	0.6	0.2		0.3							0.2															
Alat		UZB	3	3.9	3.1	0.4	0.8		0.4				0.2		0.4						1.7									
Sarabs		TKM	3	8.9	8.4	1.4	1.4	0.7	0.6	0.5		0.2	0.2	0.6	0.5				0.5		4.3									
Karamik		KGZ	2	0.6	0.6	0.2		0.2		0.3																				
Tazhen		KAZ	2	5.7	5.7	0.5	0.8	0.2	0.2				0.2	0.3	0.4						3.0									
Saryagash		KAZ	1	1.6	1.6	0.8						0.2		0.7																
4	Zamy'n Uud	MON	357	7.2	6.6	0.4	5.4	0.5	0.4	0.5	0.1				0.3	0.3					0.4									
	Altanbulag	MON	120	3.5	3.3	0.3	2.0	0.3	0.3			0.3			0.3	0.3					0.4									
5	Torkham	AFG	106	2.6	2.6	0.8		0.7					0.1								1.0									
	Karamik	TAJ	105	2.0	1.3	0.2	0.5	0.2	0.2	0.2	0.2	0.1		0.3	0.4	0.3		2.6	1.0		2.1									
	Irkeshitan	KGZ	72	7.1	4.7	0.4	1.5	0.7	0.2	0.2	0.2			0.1	0.2	0.2					4.1									
	Sherkhan Bandar	AFG	56	1.1	0.8	0.3	0.3	0.1	0.1		0.1							0.3	0.9	0.3										
	Nizhni Pianj	TAJ	8	0.3	0.3	0.1	0.1	0.1																						
	Karamik	KGZ	7	0.9	0.6	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2				0.3	0.2						1.5									
	Hairaton	AFG	3	2.3	2.3	0.7		0.6											1.0											
	Irkeshitan	PRC	1	8.2	8.2	0.3		0.4	0.2	0.3	0.3	0.3			0.3	0.3					6.0									
	6	Sherkhan Bandar	AFG	95	11.4	7.8	0.3		0.4	0.2	0.2	0.3	0.2		0.2	0.2	0.3	0.2			3.1	0.3	8.1							
Tazhen		KAZ	81	8.7	6.8	1.0		1.0	2.6	0.4	0.4			0.2	0.5	0.5	0.4					3.0								
Torkham		AFG	77	2.6	2.5	0.8		0.7					0.1							1.0										
Konysbayeva		KAZ	53	6.9	7.2	0.8		1.3	0.7	0.9			0.3	0.2	0.6	1.0	0.3				2.5									
Dautota		UZB	48	6.1	5.9	0.8		0.8	0.4	0.3			1.0	0.2	1.2	0.4		1.0			3.8									
Hairaton		AFG	40	2.6	2.6	0.8		0.8					0.2							1.0										
Kurmangazy		KAZ	38	2.6	2.4	1.1		0.6					0.3	0.3	0.4		0.3			3.5	1.5									
Fotehobod		TAJ	8	5.1	4.9	1.0		1.0		0.5						0.7					1.8									
Chaldovar		KGZ	7	6.6	6.7	0.5		1.0	0.6					0.2		0.5					3.8									
Nizhni Pianj		TAJ	5	0.3	0.3	0.2		0.2																						
Zhaisan		KAZ	1	0.3	0.3								0.3																	
Saryagash		KAZ	1	3.7	3.7	2.3							0.3	0.5	0.5															
Ozinki	RUS	1	1.7	1.7	1.3							0.2	0.2	0.1																

Rail (Inbound Traffic)

BCP			Total		Activities																
			Average	Median	A	B	C	D	E	F	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W
1	Dostyk	KAZ	139	65.6	68.0	2.0	1.3	4.3								65.4	4.6	1.3	0.6	0.6	
	Keles	UZB	32	4.9	4.2	1.8		2.2								4.0		2.7	0.6	0.9	
	Farap	TKM	30	14.5	14.0			4.0								10.9					
	Altynkol	KAZ	8	4.5	4.7	2.3											2.7	1.2	0.9	0.6	
	Saryagash	KAZ	2	3.5	3.5													2.2	0.7	0.6	
	Zhaisan	KAZ	1	2.0	2.0								2.0								
3	Dostyk	KAZ	2	6.5	6.5												3.7	0.8	1.3	0.6	
	Saryagash	KAZ	2	2.8	2.8													2.3	0.6		
4	Erenhot	PRC	106	30.6	24.0										0.0	30.6					
	Zamy'n Uud	MON	94	29.2	24.0			20.4							8.7	22.2					
	Sukhbaatar	MON	60	19.0	16.0			16.5							8.5						
6	Saryagash	KAZ	1	3.2	3.2										2.0				0.5	0.7	

Cost (US\$)

Total					Activities																
Average	Median	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q			
336	350	0		360				0	20		15							0			
77	58	12		20	8	13			13	7	12	34						0			
73	41	9		52	7			2				10	3					0			
21	20	7		10	6	10	10					6									
15	10	20							15		10										
0	0	0																			
90	90	50							40												
10	10	10																			
30	30								10		20										
300	312	16		22	7	8	14	80		3	90	12	4				162				
302	300	15		22	9	5		77		3	5	13	6				161				
149	176	4		135	9			2				5						0			
26	18	2		9	2	3	3	3			3		3								
62	55	19		24		10				5		15									
233	240	44		87	19	26				6	66										
0	0	0		0																	
8	6	4		6																	
34	33			10					25		25										
11	10	0		6								6									
313	312	15		15	6	6		85		2	5	9	5				165				
40	40	17		13		9															
248	248	33		83	5	5				5	85	33									
933	738	0		909	31	1	0	0									6				
543	499			532	3												8				
159	159	31		31					4								97				
105	54	10		67	7	7	3	4	4		13	9	3		71			0			
450	64	5		421	4	4	4	21			3	5	5					0			
179	186	18		25	12	8		12							150	82	150				
33	33	10		21	10																
32	32	10		13	4	8	4					5	5								
160	158	32		31													97				
58	58	5		25	4	4	4	6				5	5								
167	122	8		35	6	6	6	6		6	10	8	6			27	150				
124	110	24		48	5	13	30			6	23	8	14								
198	159	70		31						6							96				
222	224	39		61	29	35			5	6	63	16	18								
20	20			10					10		20										
158	158	31		31						6							96				
39	40	37							20	5	20		10								
74	72	21		31		11						12									
140	140	40		45	20				10			25									
46	43	3		43																	
25	25								25												

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