



ЦЕНТРАЛЬНОАЗИАТСКОЕ РЕГИОНАЛЬНОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО  
СОДЕЙСТВИЕ ТОРГОВЛЕ

# ИМЭК ЦАРЭС ИЗМЕРЕНИЕ И МОНИТОРИНГ ЭФФЕКТИВНОСТИ КОРИДОРОВ

ГODOVOЙ ОТЧЕТ

# 2014





**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

ГОДОВОЙ ОТЧЕТ  
**2014**

Этот отчет основан на образцах перевозок, представленных национальными транспортными ассоциациями из стран-членов ЦАРЭС, которые содержат показатели эффективности грузовых перевозок в регионе. Используя методологию Время-затраты-расстояния, исследование сосредотачивается на измерении времени и издержек, понесенных при перевозке различных типов товаров через Центральную Азию. Затем данные агрегируются, чтобы получить относительные показатели эффективности каждого коридора ЦАРЭС.

Для получения дополнительной информации, зарегистрируйтесь на веб-сайте Федерации ассоциаций перевозчиков и экспедиторов (ФАПЭ) ЦАРЭС <http://cfcfa.net/> и перейдите на страницу ИМЭК <http://cfcfa.net/ИМЭК/>.

#### ПРИМЕЧАНИЕ

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

#### ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ:

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

# Содержание

Сокращения	iii
Краткий обзор	v
I. Общие сведения	1
II. Описание данных	2
III. Индикаторы содействия торговле	5
ИСТ1: Время, затраченное на пересечение границы	6
ИСТ2: Издержки на оформление пересечения границы	10
ИСТ3: Издержки на перевозку груза по участку коридора	15
ИСТ4: Скорость движения по коридорам ЦАРЭС	17
IV. Показатели коридоров ЦАРЭС	
КОРИДОР 1: Европа–Восточная Азия	21
КОРИДОР 2: Средиземноморье–Восточная Азия	25
КОРИДОР 3: Российская Федерация–Ближний Восток и Южная Азия	27
КОРИДОР 4: Российская Федерация–Восточная Азия	30
КОРИДОР 5: Восточная Азия–Ближний Восток и Южная Азия	33
КОРИДОР 6: Европа –Ближний Восток и Южная Азия	35
V. Влияние Пакистана	37
VI. Оценка эффективности железнодорожных перевозок	39
VII. Заключительные наблюдения	46
Приложение 1: Ассоциации-партнеры ИМЭК	48
Приложение 2: Методология ИМЭК	49
Приложение 3: Обзор методологии ИМЭК	50
Приложение 4: Пограничные пункты пропуска ЦАРЭС	51
Приложение 5: Индикаторы содействия торговле	52
Приложение 6: Структура издержек ИСТ3	53
Приложение 7: Индикаторы 4-го кв. 2014 г.	54
Приложение 8: СБЗ в коридорах ЦАРЭС	56
Приложение 9: Действия в автомобильных ПП при выезде	60
Приложение 10: Действия в автомобильных ПП при въезде	61
Приложение 11: Действия в железнодорожных ПП при выезде и въезде	62

# Рисунки, таблицы и вставки

Таблица 1: Индикаторы содействия торговле	5
Рисунок 1: Затраты времени на прохождение пункта пропуска в часах	6
Таблица 2: Продолжительность действий в ПП, автотранспорт	7
Рисунок 2: Ручная перегрузка грузов	8
Таблица 3: Продолжительность действий в ПП, ж/д транспорт	9
Рисунок 3: Средние издержки на пересечение границы, по коридорам, в \$	10
Рисунок 4: Издержки на оформление пересечения границы, в \$	11
Таблица 4: Издержки на действия в ПП, автотранспорт	11
Рисунок 5: Средние издержки на пересечение границы, per rail BCP, in \$	12
Таблица 5: Издержки на действия в ПП, ж/д транспорт	12
Таблица 6: Вероятность неофициальных платежей	13
Рисунок 6: Издержки на перевозку по участку коридора, на 500 км, на 20 т, в \$	15
Таблица 7: Разбивка затрат на перевозку по участку коридора, на 500 км, на 20 тонн	16
Рисунок 7: Скорость движения по коридорам ЦАРЭС, в км/ч	17
Рисунок 8: Индикаторы скорости автомобильных и железнодорожных перевозок Transport	19
Рисунок 9: Вариация оценок скорости по коридорам	19
Рисунок 10: Коридор ЦАРЭС 1	21
Рисунок 11: Цепочка поставок экспортных товаров из КНР через Хоргос	22
Рисунок 12: Объем грузов, перегружаемых в Алашанькоу, в сравнении с ИСТ3 (1а) для ж/д	23
Рисунок 13: Коридор ЦАРЭС 2	25
Вставка 1: Карамык – Открывать или нет?	26
Рисунок 14: Коридор ЦАРЭС 3	27
Рисунок 15: Индикаторы содействия торговле Коридора 3	28
Вставка 2: Транзитный потенциал Коридора 3 для перевозки сельскохозяйственных продуктов	28
Рисунок 16: Коридор ЦАРЭС 4	30
Рисунок 17: Завершение дороги, связывающей Замын-Ууд и Чоир в 4b	30
Рисунок 18: Работник железнодорожного терминала в Замын-Ууде проводит техническую проверку	31
Рисунок 19: Коридор ЦАРЭС 5	33
Таблица 8: ИСТ Коридора 5, 2014 г.	33
Рисунок 20: Коридор ЦАРЭС 6	35
Рисунок 21: ИСТ для автоперевозок по Коридору 6	36
Рисунок 22: Частный вагон на пути из Термеза в Хайратан	36
Рисунок 23: ИСТ1: Время, затраченное на прохождение пункта пропуска, час.	37
Рисунок 24: Пункт пропуска Торхам	38
Таблица 9: Сравнение железнодорожных маршрутов	40
Вставка 3: Последние события, связанные со скорым контейнерным поездом Чончин-Дуйсбург	41
Рисунок 25: Время в пути и продолжительность действий, час.	43
Рисунок 26: Индикаторы скорости по маршрутам, км/ч	43
Рисунок 27: Издержки на ж/д тарифы и действия, \$	44
Рисунок 28: Издержки на ж/д тарифы и действия, \$/500 км	44

# Сокращения

АБР	–	Азиатский банк развития
АФГ	–	Афганистан
АРТТА	–	Соглашение о транзитной торговле между Афганистаном и Пакистаном
ASYCUDA	–	Автоматизированная система таможенных данных
ПП	–	пункт пропуска
ЦАРЭС	–	Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество
СТГП	–	Соглашение о трансграничных перевозках
ФАПЭ	–	Федерация ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС Federation of Carrier
ТИКК	–	таможенный, иммиграционный и карантинный контроль
ИМЭК	–	Измерение и мониторинг эффективности коридоров
КВ	–	коэффициент вариации
РВП	–	расчетное время прибытия
ЕС	–	Европейский Союз
ГАИ	–	Государственная автомобильная инспекция
МЦПС	–	Международный центр приграничного сотрудничества
ISAF	–	Международные силы содействия безопасности
КАЗ	–	Казахстан
KDT	–	АО «Кедентранссервис»
КГЗ	–	Кыргызская Республика
км/ч	–	километры в час
КТЖ	–	АО "Қазақстан Темір Жолы"
KZT	–	казахский тенге
МОН	–	Монголия
ПАК	–	Пакистан
PIFFA	–	Пакистанская ассоциация международных экспедиторов
КНР	–	Китайская Народная Республика
РОС	–	Россия
ССЗ	–	скорость с задержками
СБЗ	–	скорость без задержек
ТАД	–	Таджикистан
ТАПИ	–	Туркменистан-Афганистан-Пакистан-Индия
ВЗР	–	время-затраты-расстояние
ДФЭ	–	двадцатифутовый эквивалент
ИСТ	–	индикатор содействия торговле
МДП	–	Международные дорожные перевозки (Transports Internationaux Routiers)
СТСТ	–	Стратегия по транспорту и содействию торговле
ЮНКТАД	–	Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию
США	–	Соединенные Штаты Америки
WEBOS	–	таможенная система "Web-Based One Customs"
СУАР	–	Синьцзян-Уйгурский автономный район



# Краткий обзор

Измерение и мониторинг эффективности коридоров (ИМЭК) является региональной инициативой, исследующей эффективность шести транспортных коридоров в удовлетворении потребностей 10 стран, участвующих в программе Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) и их основных торговых партнеров. Задача проведения ИМЭК поставлена Стратегией по транспорту и содействию торговле (СТСТ) ЦАРЭС. ИМЭК предоставляет четыре индикатора содействия торговле (ИСТ) для Обзора эффективности развития ЦАРЭС (ОЭФР).

В 2014 были собраны, в общей сложности, 2 718 образцов данных. Процентные доли автомобильных и железнодорожных грузов составили 80% и 20%, соответственно. Анализ показывает, что все ИСТ (за исключением ИСТ1) продемонстрировали прогресс (см. Таблицу 1).

## ИСТ1: Время, затраченное на пересечение границы (в часах)

Среднее время, затраченное на пересечение границы, в 2014 возросло с 10 до 14 часов. Это увеличение можно объяснить значительными задержками при пересечении границы в двух парах ПП, недавно включенных в собираемые данные – Пешавар – Торхам и Чаман–Спин-Булдак, находящихся на пакистано-афганской границе. До 2014 г. образцы данных из Пакистана представлялись отдельно. После принятия обновленной СТСТ 2020 в конце 2013 г., в трассы коридоров ЦАРЭС были официально внесены изменения для включения Пакистана. ИМЭК соответственно изменил свой охват в 2014 г., и настоящий отчет уже учитывает эту корректировку. Автотранспортные средства (АТС), проходящие через эти пункты, затрачивали, в среднем, 36 часов в каждом из них. Несмотря на подписание Соглашения о транзитной торговле между Афганистаном и Пакистаном (АРТТА 2010), водители продолжали сообщать о трудностях при прохождении через эти ПП. Задержки были связаны, в основном, с ожиданием в очереди и перегрузкой грузов. В отчетах постоянно упоминался 55-километровый отрезок пути, разделяющий Пешавар и Торхам. На этом участке имеются несколько постов пограничной службы и полицейских контрольно-пропускных пунктов, которые имеют тенденцию приводить к "трениям" и открывают пути для неофициальных платежей.

Время на пересечение границы по железной дороге увеличилось незначительно (с 29,9 часа до 32,6 часа). Образцы данных ИМЭК были собраны для Коридоров 1 и 4. Оба коридора показали различные причины задержек при переходе границы. Если в ПП Алашанькоу (КНР) главной причиной было ограничение на въезд поездов в зону таможенного контроля, то в ПП Достык (Казахстан) основные причины были связаны с ограниченной пропускной способностью (такие как перегрузка на станции и отсутствие вагонов).

В ПП Эренхот - Замын-Ууд (КНР - Монголия) время на пересечение границы также было продолжительным. Главной причиной была необходимость перегрузки грузов с АТС в железнодорожные вагоны. Большие объемы перегружаемых грузов в Эренхоте привели к более длительному времени ожидания. Три станции для перегрузки в ПП Замын-Ууд имеют ограниченное количество техники для погрузочно-разгрузочных работ. Перемещение грузов, таких как строительные материалы, по-прежнему осуществляется вручную.

## ИСТ2: Издержки, понесенные в пунктах пропуска, \$

ИСТ2 уменьшился на 27%, по сравнению с предыдущим годом. Это улучшение объясняется снижением сбора за переход границы, как с автомобильного, так и с железнодорожного транспорта. Для автомобильных перевозок ИСТ2 уменьшился на 25%, а для железнодорожных – на 35%. При автомобильных перевозках уменьшение размера сборов в ПП Коридоров 1 и 4 было достаточно значительным, чтобы скомпенсировать увеличение сборов в других ПП, что привело к снижению итогового значения индикатора.

На железнодорожном транспорте также значительно снизились издержки на смену железнодорожной колеи. Фактически, эти издержки снизились с 450\$ в 2012 г. до 120\$ в 2014 г. Эти издержки составляют 50% затрат на пересечение границы в ПП Достык, поэтому их уменьшение оказало заметное влияние на ИСТ2.

## ИСТ3: Издержки на перевозку груза по участку коридора, \$ на 500 км на 20-тонный груз

ИСТ3 измеряет средние затраты на перевозку. Поскольку грузы перевозятся на различные расстояния и имеют различный полезный вес, для получения значимых сравнений все данные стандартизируются для расстояния 500 км и веса груза 20 тонн. В совокупности для всех коридоров, в 2014 г. ИСТ3 показал снижение на 7%. Это улучшение объясняется эффективностью и снижением издержек при автомобильных перевозках; величина этого снижения была бы больше, если бы не произошло увеличение железнодорожных издержек.

Все коридоры ЦАРЭС показали сокращение транспортных расходов, за исключением Коридора 3. В частности, для автомобильных перевозчиков наиболее дорогостоящим был Коридор 3b. С 2012 до 2014 г. ИСТ3 для Коридора 3b повысился с 1 580\$ до 2 897\$. Особенно дорогим был участок в Таджикистане. С другой стороны, заметные улучшения были отмечены в Коридоре 4. Завершение дороги, соединяющей Чоир и Замын-Ууд, способствовало сокращению эксплуатационных расходов на транспортные средства. В 2014 г. ИСТ3 для Коридора 4 понизился, фактически, на 22%. Многие транзитные грузы, для

которых ранее могли использоваться только поезда, теперь могут отправляться на грузовых автомобилях. Например, подержанные легковые автомобили ранее перевозились из Эренхота до Улан-Батора только по железной дороге. Теперь подержанные автомашины, прибывшие поездом из Эренхота, разгружаются в Замын-Ууде, и грузоотправители нанимают водителей, чтобы перегнать подержанные машины по новой дороге в Улан-Батор. Это не только сокращает время, но и снижает издержки на перевозку. Этот пример наглядно показывает, насколько дороги с хорошим покрытием могут улучшить транспортировку.

По железнодорожным перевозкам в Коридорах 1 и 4 зарегистрировано увеличение транспортных расходов на 23% и 68%, соответственно. Это произошло вследствие улучшения методологии ИМЭК, которая теперь охватывает более полную структуру издержек по сравнению с предыдущими годами. Однако влияние снижающихся цен на нефть может стать смягчающим фактором в 2015 г.

#### **ИСТ4: Скорость движения по 500-километровому участку коридора ЦАРЭС в км/ч**

Средняя скорость движения при оценке с помощью скорости без задержек (СБЗ) улучшилась с 36 км/ч до 40 км/ч. Улучшение скорости было зарегистрировано, главным образом, в Коридорах 5 и 6. По скорости с задержками (ССЗ) зарегистрировано меньшее увеличение (с 20 км/ч до 21 км/ч). АТС, использующие дороги Пакистана, обычно движутся с высокой скоростью, но сталкиваются с проблемами при пересечении границы. Для поездов время на пересечение границ по-прежнему остается продолжительным, приводя к очень низким значениям ССЗ, особенно в ПП Алашаньюку – Достык (КНР–КАЗ).

#### **Влияние новых пунктов пропуска на ИСТ**

В 2014 г. добавление в выборку данных ПП Пешавар – Торхам и Чаман – Спин-Булдак оказало очень существенное влияние на ИСТ1. Продолжительное время пересечения границы в этих ПП стало основной причиной 41-процентного скачка значения совокупного ИСТ1 и 78-процентного увеличения ИСТ1 для автомобильных перевозок. Если бы эти же данные были включены в расчеты в течение предшествующих лет (ИМЭК начал собирать данные в Пакистане в 2012 г., после вступления Пакистана в ЦАРЭС), то ИСТ1 фактически показал бы улучшение за трехлетний период с 2012 по 2014 гг. В этих ПП большие затраты времени на пересечение границы обусловлены таможенной очисткой и длительным ожиданием в очереди.

#### **Показатели железнодорожных перевозок**

Исследование ИМЭК проводится уже шестой год, однако лишь в 2014 г. впервые удалось провести более всестороннее исследование железнодорожных перевозок. Новые образцы железнодорожных данных позволили достичь нового понимания вопроса. В отчете сравниваются следующие перевозки:

- Перевозки скорым поездом по маршруту Чончин-Дуйсбург;
- Железнодорожные перевозки из КНР в Центральную Азию;
- Железнодорожные перевозки из КНР в Монголию.

С использованием 40-футового контейнера, как единицы перевозки на расстояние 500 км, проанализированы издержки каждого из перечисленных вариантов. В абсолютном выражении, использование скорого поезда является дорогим решением, поскольку издержки на перевозку контейнера приблизительно на 12 000 км составляют 9 600\$. Однако, при расчете издержек на 500 км, они являются фактически самым низким. Этот маршрут также намного быстрее, занимая всего 18 суток (по сравнению с 45 сутками морским путем). Если общую стоимость этой перевозки удастся уменьшить до 6 600\$, она сможет составить жизнеспособную конкуренцию морскому маршруту, в особенности для грузов большой стоимости, а также грузов, для которых высоки издержки на содержание запасов.

Были также проанализированы образцы перевозок поездом из Чончина или Урумчи в Алматы. У каждого маршрута есть свои достоинства и ограничения. Для маршрута Чончин-Алматы издержки на 500 км оказались ниже, но время на пересечение границы было более длительным. Обычные поезда из Урумчи затрачивают в Алашаньюку, в среднем, лишь 15 часов, тогда как поезда из Чончина простаивают в Алашаньюку 90 часов.

В 2014 г. ИМЭК сравнил показатели железнодорожного сообщения из Чончина до Улан-Батора и из Тяньцзиня до Улан-Батора. По обоим маршрутам издержки на одну грузоперевозку составляют около 5 000\$. Если для поезда из Чончина требуется приблизительно 20 суток для достижения Улан-Батора, то поезд из Тяньцзиня затрачивает лишь 10-14 суток (включая время нахождения в морском порту Тяньцзиня). Было отмечено, что поезда на маршруте Чончин – Улан-Батор простаивают длительное время на железнодорожных станциях из-за ограничения въезда на станцию. Если бы удалось решить вопрос об этих ограничениях, то Чончин мог бы стать новым источником импорта для Монголии, вместо того, чтобы полагаться исключительно на морской порт Тяньцзинь.

# I. Общие сведения

Стратегия по транспорту и содействию торговле (СТСТ) была принята ЦАРЭС в 2007 г., а соответствующий План действий по реализации – в 2008 г. СТСТ определила шесть транспортных коридоров ЦАРЭС. В СТСТ также поставлена задача проведения измерения и мониторинга эффективности работы коридоров для оценки воздействия реализации СТСТ и документирования ожидаемого улучшения эффективности коридоров. В 2013 был проведен обзор реализации СТСТ, и предложены ключевые рекомендации по уточнению СТСТ. Обновленная СТСТ, основные цели которой были приведены в соответствии с общей стратегией ЦАРЭС 2020, вновь подтвердила потребность в измерении и оценке достигнутых успехов.

На этой основе было предпринято исследование ИМЭК для количественного определения фактических улучшений в шести коридорах ЦАРЭС. Его методология основана на методологии Время-затраты-расстояние ЭСКАТО ООН (см. Приложение 2). Ключевым усовершенствованием являлся четко определенный список действий, связанных с пересечением границ, с тем, чтобы задержки могли измеряться с точки зрения времени и издержек. С течением времени могли быть определены тенденции и "узкие места", с тем, чтобы разработчики политики могли сформулировать планы действий по их устранению.

На операционном уровне ИМЭК осуществляется членами Федерации ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС (ФАПЭ). Ввиду того, что для одиночной организации было бы невозможно предпринять такое огромное исследование, для проведения ИМЭК с самого начала были привлечены национальные транспортные и торговые ассоциации. Заинтересованные ассоциации из каждой из стран ЦАРЭС были приглашены для обучения методологии ИМЭК. Для формализации отношений, Программа ЦАРЭС поддержала создание ФАПЭ – федерации, объединяющей все ассоциации, участвующие в ИМЭК. Члены ФАПЭ встречаются один раз в год, чтобы рассмотреть результаты ИМЭК и рекомендовать пути улучшения перевозок и содействия торговле. Более подробную информацию о ФАПЭ можно найти на сайте [cfca.net](http://cfca.net).

Первоначально, ИМЭК сосредотачивался в большей степени на автомобильных перевозках, что было естественно по двум причинам – (i), большинство национальных транспортных

ассоциаций было связано с автоперевозками и (ii), операторы железнодорожного транспорта являются государственными монополиями, менее склонными к обнародованию операционных данных. Автомобильные грузы первоначально составляли более 80% данных ИМЭК, однако в связи с усилением внимания к железнодорожным перевозкам в обновленной СТСТ, ИМЭК также откликнулся путем увеличения количества железнодорожных образцов. На этот вид транспорта сейчас приходится приблизительно 20% всех образцов, и эту долю предполагается увеличить с течением времени.

Перевозки грузов – как автомобильные, так и железнодорожные – в большинстве случаев сталкиваются с трудностями, причинами которых обычно являются:

- недостаточно развитая транспортная инфраструктура;
- обременительные операции при пересечении границ;
- негармонизированные процедуры и документация;
- неофициальные сборы и платежи.

Существование этих проблем приводит к повышению издержек и требует больших затрат времени на перевозку грузов в регионе ЦАРЭС. Было проведено немало исследований, однако ИМЭК – единственное исследование, которое представляет эмпирические доказательства, собранные большими выборками в течение шести лет, дающие четкую картину фактических причин неэффективности перевозок, с которой обычно сталкиваются в ЦАРЭС. Эти сведения документируются в последующих разделах. Надеемся, что они могут послужить полезным источником информации и углубленного понимания для читателей.

## II. Описание данных

В настоящее время ИМЭК поддерживают 13 транспортных ассоциаций из 8 стран (Афганистан, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Пакистан, КНР, Таджикистан и Узбекистан). Эти транспортные ассоциации представляют грузовых экспедиторов, транспортные компании и автомобильных перевозчиков. Каждый образец отражает фактическую коммерческую перевозку. Осуществляется учет конкретных издержек и затрат времени, их регистрация; затем данные агрегируются и анализируются. Собранные данные проверяются и подтверждаются полевыми консультантами. Общее управление ИМЭК осуществляет команда ЦАРЭС по содействию торговле в Азиатском банке развития.

### Выборка данных

В общей сложности, в 2014 г. были собраны и проанализированы 2 718 образцов, что на 23,4% больше, чем в 2013 г. Была разработана и реализована новая методология для сбора данных по железнодорожным перевозкам. Это соответствует обновленной Стратегии по транспорту и содействию торговле (СТСТ) ЦАРЭС 2020, которая делает особый акцент на железнодорожном транспорте. Был принят новый набор действий, связанных с железной дорогой, чтобы улучшить возможности анализа узких мест в перемещении грузов по железной дороге.

### Профиль данных

В 2014 г. количество образцов автомобильных перевозок составило 2 158 (79,4%), и 560 образцов отражали железнодорожные перевозки (20,6%). Из 2 718 образцов, 544 (20%) представляли перевозку скоропортящихся продуктов, в том числе, 526 (96,7%) - автомобильные, и 18 (3,3%) - железнодорожные перевозки, что еще раз подтверждает важность автомобильного транспорта для перемещения скоропортящихся грузов. 2 480 образцов (91,2%) отражали перевозки с пересечением, по крайней мере, одной международной границы, тогда как остальные 238 - внутренние перемещения грузов (8,8%).

Уровень использования книжек Transports Internationaux Routiers (Международных дорожных перевозок или МДП) остался низким по сравнению с периодом до 2013 г., когда Федеральная таможенная служба России ввела ограничения на применение этой Конвенции. Из 2 158 автомобильных грузов, лишь 816 (37,8%) перевозились с МДП, что очень близко к 34% в 2013 г.

### Перемещение грузов

Судя по образцам ИМЭК, перемещения грузов были четко задокументированы. База данных образцов ИМЭК за предшествующие несколько лет позволяет получить более глубокое понимание потоков грузов в ЦАРЭС. Такое понимание было бы не так легко получить из других источников данных:

данные ИМЭК являются ценным дополнением, которое позволяет более детально понимать доступные данные экономической и торговой статистики для углубления представлений о торговых потоках в регионе ЦАРЭС.

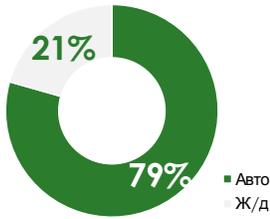
Исходя из данных ИМЭК, можно сделать следующие выводы:

- Афганистан в значительной степени зависит от импорта. Большая часть импорта ввозится на территорию Афганистана из Пакистана и Ирана. Пограничный пункт пропуска Торхам особенно важен для перемещения товаров. Афганистан занимает стратегическое географическое положение в ЦАРЭС, соединяя Центральную и Южную Азию. Транзитные перевозки ясно прослеживаются по партиям грузов, перемещающихся между Хайратаном, Ширхан-Бандаром и Торхамом (Коридоры 5 и 6). Оживление системы МДП и пересмотренное Соглашение о транзитной торговле между Афганистаном и Пакистаном (АРТТА) открыли перед Афганистана перспективу принятия на себя более важной роли, хотя ее реализация потребует большей целеустремленности.
- Казахстан является неотъемлемой частью ЦАРЭС, играя решающую роль в экономике региона, торговле и перевозках. Маршрут Западный Китай - Западная Европа проходит по Коридору 1b. Прогресс в развитии и расширении сообщения между КНР и Европой с использованием быстрых контейнерных поездов является еще одним свидетельством важности Коридора 1 и роли Казахстана. Особое значение имеют пограничные пункты пропуск в Достыке (Коридор 1a, железнодорожный) и Хоргосе (Коридор 1b, автомобильный и железнодорожный). Коридор 1c интенсивно используется кыргызскими перевозчиками в качестве транзитного маршрута к российским рынкам.
- Кыргызская Республика является нетто-экспортером фруктов и овощей. Страна поставляет эти продукты в Казахстан через ПП Ак-Тилек по Коридору 1c. Импорт поступает через ПП Торугарт в 1c, в то время как транзитные грузы из КНР в Центральную Азию проходят через ПП Иркештам в Коридоре 5. Текстиль - другой важный экспортный товар, который поставляется через Казахстан в Россию. Страна подтвердила свое решение присоединиться к Евразийскому экономическому союзу в мае 2015. Ожидается, что это событие может привести к отклонению торговых потоков, и, таким образом изменить преобладающие схемы грузопотоков.
- С 2012 г. торговля Монголии испытала некоторые проблемы в связи с уменьшением спроса на товары из КНР и сокращением трансграничных перевозок меди и полезных ископаемых. Для зависимой от импорта экономики, Коридор 4 играет необходимую роль по

1 14я ассоциация из Туркменистана начнет участвовать в ИМЭК в начале 2015 г.

Профиль данных

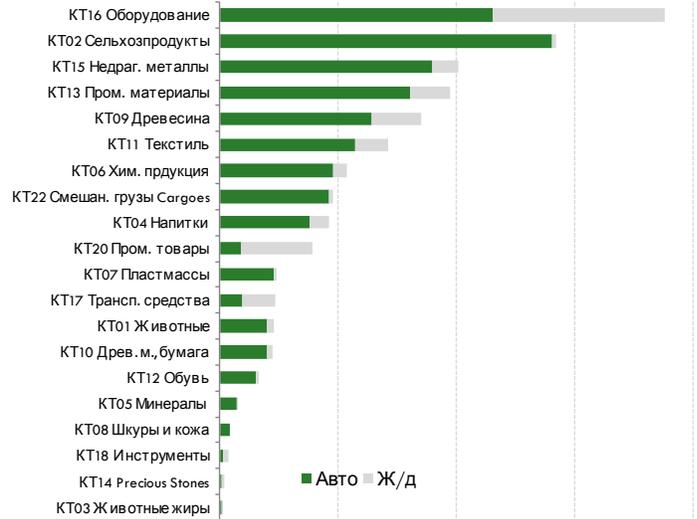
Вид транспорта



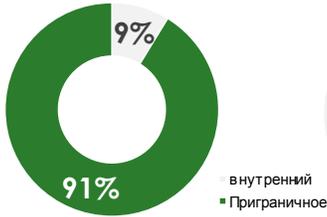
Использование МДП



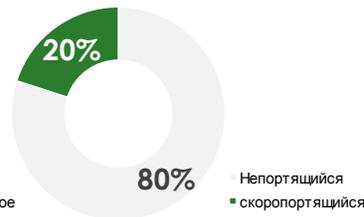
Типы перевезенных грузов по видам транспорта



Трансграничные перевозки

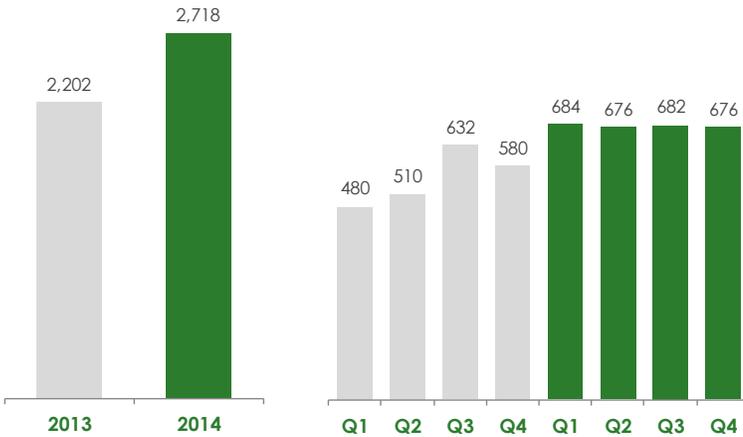


Скоропортящиеся грузы



Выборка данных

Образец ВЗР

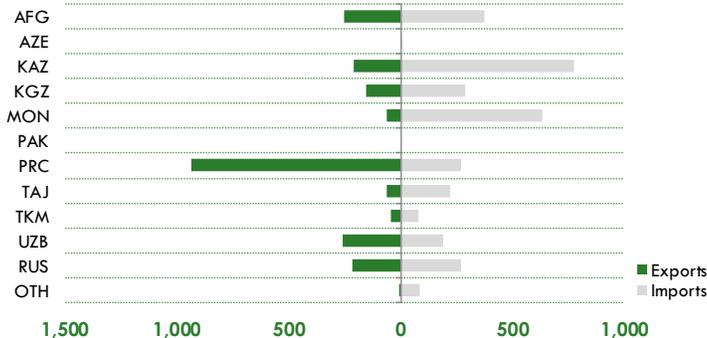


Образцы ВЗР 2014 г. по ассоциациям

Страна	Ассоциация	2014				2014	2013
		Q1	Q2	Q3	Q4		
AFG	AFFCO	60	60	60	60	240	240
KAZ	KFFA	30				30	180
KGZ	AIRTO	24	26	22	19	91	12
	FOA	60	60	60	57	237	180
MON	NARTAM	60	60	60	60	240	240
	MNCCI	60	60	60	60	240	240
PAK	PIFFA	60	60	60	60	240	0
PRC	CQIFA	30	50	60	60	200	60
	IMAR	60	60	60	60	240	240
TAJ	XUAR	60	60	60	60	240	240
	ABBAT	30	30	30	30	120	120
UZB	AIATT	60	60	60	60	240	150
	ADBL	90	90	90	90	360	300
Всего		684	676	682	676	2,718	2,202

Перемещение грузов

Экспорт и импорт по странам, количество на основе образцов



Транспорт Назначение

Транспорт	AFG	AZE	KAZ	KGZ	MON	PAK	PRC	TAJ	TKM	UZB	RUS	OTH	Всего
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	-	-	-	261
RUS	-	-	31	4	129	-	51	-	-	-	-	-	215
OTH	-	-	-	3	-	-	-	1	-	-	-	-	4
Всего	377	0	533	102	606	0	120	277	76	72	17	22	2,718

поддержке монгольского экспорта, импорта и транзитных перевозок. Железнодорожный транспорт играет доминирующую роль в перевозке промышленных товаров из КНР через Замын-Ууд, в то время как в КНР экспортируются медные катоды, молибден, древесина и другие товары. В 2014 г. ИМЭК начал сбор данных по автомобильным перевозкам по новому Коридору ЦАРЭС 4с через Бичигт, который, главным образом, используется для перевозки энергоносителей. Данные ИМЭК также показывают, что недавно законченная дорога вдоль 4b, соединяющая Замын-Ууд и Чоир, уменьшила затраты времени и издержки на перевозки. Более того, грузоотправители предпочитают использовать автоперевозки вместо железнодорожных, поскольку автомобильный транспорт предлагает большую гибкость в организации грузоперевозок.

- Пакистан играет стратегическую роль в ЦАРЭС, являясь одной из двух стран, располагающих глубокоководными морскими портами. Морской порт Карачи - ворота для товаров, предназначенных для Кабула и других городов Афганистана. Его потенциал был подтвержден в СТСТ 2020, которой предусмотрено изменение трасс Коридоров ЦАРЭС 5 и 6 с их продолжением в Пакистан. Новый субкоридор 5b отражает потенциал Каракорумского шоссе, напрямую связывающего КНР с Пакистаном, в то время как четыре субкоридора Коридора 6 связывают такие ключевые города, как Исламабад, Карачи, Лахор и Гвадар, с Центральной Азией. Вместе с тем, данные ИМЭК указывают на наличие проблем в пути и при пересечении границ. ПП в Пешаваре и Чамане характеризуются обременительными и неэффективными процедурами пересечения границы, и неуклонно получают рейтинг самых медленных пунктов пропуска.
- КНР - экспортер потребительских и промышленных товаров в Центральную Азию, в то время как страна импортирует энергоносители и полезные ископаемые (главным образом из Казахстана). Новый железнодорожный терминал в Хоргосе снизил напряжение в Алашаньюку (ранее единственный ПП на западной границе КНР, который пропускал железнодорожный транспорт). В 2014 г. новое экономическое видение "экономического пояса Великого шелкового пути", поддержанное правительством, вновь подтвердило стратегическое значение Центральной Азии, что привело к ускорению событий в западных областях КНР. Каши был определен, как особая экономическая зона. В стадии реализации находится строительство новых современных логистических объектов в Хоргосе. Железнодорожное сообщение Чончин - Дуйсбург теперь позволяет бытовой электронике достигнуть Европы за 16 дней - намного быстрее, чем при морской перевозке.

- Таджикистан сталкивается со сдерживающими факторами в региональной торговле. Гористый ландшафт, недостаточно развитая инфраструктура и суровые зимы, а также меры по содействию торговле, которые пока не применяют современные подходы и практику на основе оценки рисков, затрудняют перемещение грузов. Транзитные перевозки были затронуты закрытием Кыргызской Республикой ПП Карамык для международных грузов и транспортных средств. В 2014 г. транзитные грузы проходили, главным образом, через перевал Кулма и достигали Душанбе через Мургаб. Страна также активно рассматривает расширение сотрудничества с Афганистаном и Туркменистаном по созданию новой железнодорожной линии, которая может обеспечить выход для ее экспорта на Ближний Восток и Кавказ. Таджикские водители особенно активны в Коридорах ЦАРЭС 3, 5, и 6.
- Туркменистан является важной транзитной страной для грузов из Бендер-Аббаса, направляющихся в Центральную Азию. Интенсивное движение грузов проходит через ПП Фарап. Новый коридор 6d был определен, чтобы выдвинуть на первый план потенциал железнодорожного транспорта в Туркменистане.
- Географическое положение Узбекистана, относительно большое население и диверсифицированная экономическая база обеспечивают сильные конкурентные преимущества в региональной торговле. Интенсивные грузопотоки отмечены на западе, через Туркменистан, с использованием морского порта Бендер-Аббас. На севере, узбекские водители пересекают границу с Казахстаном через ПП Даутота, и далее направляются в Россию (Коридор 6). На востоке, грузы фруктов и овощей отправляются в такие города, как Алматы, через ПП Яллама (Коридор 3). На юге, через ПП Термез по железной дороге проходят экспортные грузы в Афганистан, в то время как ПП Айритом содействует перемещению транзитных и экспортных грузов автомобильным транспортом. ИМЭК показывает, что узбекские операторы транспорта, как правило, конкурентоспособны. Однако транзитным грузам нелегко пересечь территорию Узбекистана из-за неблагоприятных нормативных положений и политик.

### III. Индикаторы содействия торговле

В частном секторе компания управляет своей работой при помощи списка ключевых показателей. Точно так же ИМЭК применяет определенный набор индикаторов, чтобы проиллюстрировать общие годовые показатели эффективности шести коридоров ЦАРЭС. Они дают возможность сравнения временных рядов, что позволяет выявлять тенденции и подтверждать достигнутые улучшения. В ИМЭК, четырема индикаторами агрегированного уровня, используемыми для мониторинга и отчетности о воздействии инициатив по содействию транспорту и торговле в регионе, являются:

- время, затраченное на пересечение границы в часах (ИСТ1)
- издержки на оформление пересечения границы в долларах США (\$) (ИСТ2)
- издержки на перевозку груза по участку коридора, измеряемые в \$ на 500 км на 20-тонный груз (ИСТ3)
- скорость движения по коридорам ЦАРЭС в километрах в час (км/ч) (ИСТ4)

В 2009 г. высокопоставленными официальными лицами ЦАРЭС была одобрена разработка Структуры результатов Программы ЦАРЭС, которая должна была послужить основой для ежегодного всестороннего обзора “эффективности развития”, отслеживания прогресса и достижений. Индикаторы содействия торговле были обсуждены и одобрены в 2010 г. на Региональном совместном заседании по содействию транспорту и торговле, проведенном в Ташкенте (Узбекистан). ИМЭК предоставляет эти индикаторы для Обзора эффективности развития ЦАРЭС, как единое средство измерения прогресса в этой приоритетной области программы.

Поскольку ИСТ отражают совокупный результат действий, осуществляемых многочисленными организациями, участвующими в содействии торговле во всех странах ЦАРЭС, невозможно приписать улучшение каким-либо непосредственно связанным с программой действиям. Однако вклад ЦАРЭС в содействие торговле может включать: (i) улучшение технических средств в пунктах пропуска странами ЦАРЭС, многосторонними учреждениями и другими партнерами по развитию; (ii) принятие новых и/или измененных таможенных кодексов большинством стран ЦАРЭС; (iii) инвестиции в модернизацию и автоматизацию таможенных информационных систем; и (iv) усилия по созданию национальных систем единого окна и модернизации системы управления рисками пограничного контроля.

Таблица 1: Индикаторы содействия торговле

		2013			2014			
		Среднее	Медиан.	Граница	Среднее	Медиан.	Граница	
<b>ИСТ1</b>	Время на прохождение пункта пропуска (ч)	Общий	10.0	5.3	± 0.5	14.1	5.8	± 0.5
		Авто	5.6	4.2	± 0.2	9.9	4.8	± 0.4
		Ж/д	29.9	24.0	± 1.9	32.6	24.0	± 1.7
<b>ИСТ2</b>	Издержки на оформление пересечения границы (\$ США)		235	120	± 10	172	125	± 5
			236	100	± 12	177	125	± 6
			229	165	± 15	148	125	± 6
<b>ИСТ3</b>	Издержки на перевозку груза по участку коридора (на 500 км, на 20-тонный груз)		1,467	1,018	± 49	1,360	937	± 46
			1,596	1,124	± 57	1,359	938	± 51
			911	600	± 71	1,364	926	± 105
<b>ИСТ4</b>	Скорость движения по коридорам ЦАРЭС (км/ч)		20.0	18.2	± 2.2	20.8	20.6	± 1.7
			22.3	20.0	± 2.4	22.9	21.5	± 1.8
			13.3	9.8	± 4.0	11.4	9.2	± 2.4
<b>СБЗ</b>	Скорость без задержек (км/ч)		36.3	34.2	± 2.8	40.2	41.4	± 2.1
			37.8	35.3	± 2.9	42.0	42.9	± 2.1
			31.7	30.1	± 7.8	32.2	26.7	± 5.8

Примечание: Граница означает границы доверительного интервала по обе стороны средней оценки с доверительным уровнем 95%

## Время, затраченное на пересечение границы

(в часах)

### Основные моменты

- Как при автомобильных, так и при железнодорожных перевозках увеличилось среднее время пересечения границы.
- Для автоперевозок, увеличение было обусловлено скачком продолжительности в Коридорах 5 and 6, причиной которого стали ПП Пешавар - Торхам (ПАК-АФГ) и Чаман - Спин-Булдак (ПАК-АФГ). ИМЭК официально начал оценку показателей этих ПП лишь в 2014 г.
- Для железнодорожных перевозок, небольшое увеличение ИСТ1 в 2014 г. произошло в результате умеренного увеличения времени пересечения границы поездами в ПП Хоргос-Алтынколь (КНР-КАЗ) в Коридоре 1. 2014.

В 2014 г. ИСТ1 составил 14,1 часа, увеличившись на 43% по сравнению с предыдущим годом. Оба вида транспорта сообщили о более длительном времени пересечения границы. Сравнивая данные 2013 и 2014 годов, автомобильные образцы показали увеличение с 5,6 до 9,9 часа (увеличение на 76%), в то время как железнодорожные образцы показали увеличение с 29,9 до 32,6 часов (увеличение на 9,03%).

Причины увеличения были отнесены на счет более длительного времени перехода границы в Коридоре 1 (на железной дороге), а также в Коридорах 5 и 6 (автомобильный транспорт). В частности, среднее значение ИСТ1 для Коридора 5 (авто) составило 28,9 часа – существенное увеличение с 8,5 часа в 2013 г. Резкое увеличение

явилось результатом официального включения новых ПП Коридоров 5 и 6 в ИМЭК.

До 1 января 2014 г., ИМЭК представлял данные по Пакистану отдельно от шести коридоров. Страна была официально включена в ИМЭК после того, как были ясно определены Коридоры ЦАРЭС и официально одобрены изменения трасс коридоров, и их продолжения в Пакистане. В этот отчет включен раздел, в котором рассмотрено воздействие этого структурного изменения на индикаторы ИМЭК (см. раздел V).

### Автомобильные перевозки

В 2014 г., ИСТ1 для автоперевозок резко возрос на 76%. Причиной являлось, главным образом, более длительное время пересечения границы в Коридорах 5 и 6. ИСТ1 для Коридора 5 составил, в среднем, 28,9 часа, и 9,6 часа для Коридора 6.

Что способствовало этому увеличению? Главными факторами стали два ПП на границе Пакистана и Афганистана: Пешавар – Торхам и Чаман – Спин-Булдак. Пешавар - густонаселенный город в северной части Афганистана, и транспортный узел, обслуживающий экспортно-импортную торговлю Афганистана. Однако время, затрачиваемое здесь на выполнение формальностей по переходу границы, составляет от 25 до 32 часов. Главные причины – продолжительные процедуры таможенной очистки, сопровождения/конвоя и погрузки/разгрузки. В соответствии с Соглашением АРТТА 2010 г., афганские АТС могут доставлять экспорт в Вагу (граница Пакистана и Индии), где имеется большой спрос, но на практике, афганские грузовики останавливаются в Пешаваре. Афганский экспорт приходится перегружать на пакистанские грузовики для перевозки по участку Пешавар – Вага. При ввозе товаров на

Рисунок 1: Затраты времени на прохождение пункта пропуска в часах

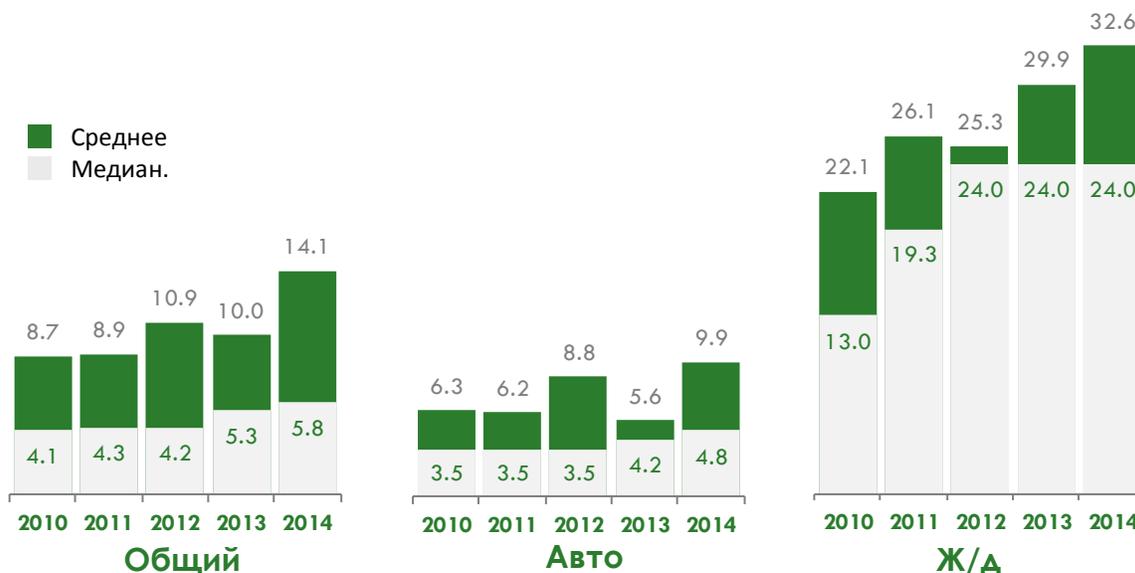


Таблица 2: Продолжительность действий в ПП, автотранспорт

Авто	Колич.								Среднее, ч							
	Общий	Коридор							Общий	Коридор						
		1	2	3	4	5	6	1		2	3	4	5	6		
А. Пограничный контроль	3,660	940	408	422	854	152	884	0.5	0.2	0.7	0.5	0.6	0.8	0.7		
В. Таможенное оформление	3,837	750	438	352	780	630	887	7.7	0.8	1.3	1.2	9.4	25.4	5.1		
С. Санитарный/ карантинный контроль	1,659	231	119	158	669	47	435	0.6	0.7	0.4	0.2	0.9	0.5	0.3		
Д. Фитосанитарный контроль	1,752	171	263	266	425	40	587	0.4	0.1	0.4	0.4	0.3	0.2	0.4		
Е. Ветеринарный контроль	644	72	10	150	115	40	257	0.3	0.1	0.3	0.3	0.6	0.3	0.3		
Ф. Виза/иммиграция	1,053	159	96	148	481	50	119	0.2	0.1	0.6	0.2	0.0	0.2	0.4		
Г. ГАИ/дорожная инспекция	542	118	10	70	245	-	99	0.3	0.2	0.2	0.3	0.3	-	0.3		
Н. Полицейские посты	835	110	155	119	122	49	280	0.3	0.2	0.3	0.3	0.3	0.1	0.2		
И. Транспортная инспекция	880	145	66	218	14	31	406	0.4	0.3	0.4	0.4	0.3	0.3	0.4		
Ж. Контроль веса/габаритов	1,969	385	371	114	507	3	589	0.4	0.2	0.5	0.5	0.2	1.1	0.5		
К. Регистрация транспортного средства	1,137	10	181	120	466	40	320	0.3	0.2	0.4	0.3	0.2	0.4	0.4		
Л. Аварийный ремонт	4	1	-	-	-	-	3	1.0	0.2	-	-	-	-	1.3		
М. Сопровождение/конвой	8	-	-	-	-	6	2	1.1	-	-	-	-	1.0	1.2		
О. Погрузка/разгрузка	1,254	100	35	94	456	226	343	2.5	4.4	3.4	0.7	2.8	2.1	2.2		
П. Дорожный сбор	494	-	104	4	261	4	121	0.3	-	0.5	0.7	0.3	1.0	0.4		
Р. Ожидание/очередь	2,303	196	399	161	310	425	812	5.0	5.4	2.8	5.2	0.4	11.9	4.2		

территорию Афганистана, грузовикам приходится ожидать конвоя в Дера-Исмаил Хане. Движение разрешено только в дневное время и в составе конвоя из-за нормативных требований по безопасности, что приводит к значительному и неопределенному времени ожидания.

Аналогично, АТС, пересекающие границу через Чаман – Спин-Булдак, испытывают задержки длительностью 36-60 часов. Причинами являются сложная таможенная очистка и долгое время ожидания. Перегрузка товаров здесь не производится, поскольку АТС, зарегистрированные в Пакистане, могут перевозить товары от Карачи до Кандагара.

Пакистан официально присоединился к ЦАРЭС в 2010 г. Определение трасс коридоров ЦАРЭС в стране было завершено только в 2013 г. В 2014 г. данные Пакистана были впервые включены в анализ ИСТ. Включение двух вышеназванных ПП привело к увеличению ИСТ1, и оба ПП были быстро определены, как единственная причина ухудшения показателя эффективности ПП. Из-за новых ПП существенно увеличился ИСТ1 для 5а, 5с и 6с. Соответствующие средние значения ИСТ1 в этих трех субкоридорах составили в 2014 г. 11,3 часа, 48 часов и 12,4 часа. Ожидается, что новое повышенное значение ИСТ сохранится в течение следующих нескольких лет, таким образом, можно сказать, что 2014 г. является новым базовым годом.

С более оптимистичной стороны, заметные улучшения произошли в Коридоре 1b. Среднее значение ИСТ1 уменьшилось с 17,8 часа в 2013 г. до 11,9 часа в 2014 г. С 2010 до 2013 г. ПП в этом субкоридоре характеризовались самыми большими

затратами времени. Как в тесно запруженных воротах для экспорта КНР в Центральную Азию, транспортным средствам приходилось ожидать в течение длительного времени, чтобы пройти через ПП Хоргос. По мере осуществления строительства и повышения пропускной способности в рамках "Международного центра приграничного сотрудничества" (МЦПС), были построены новые сооружения, такие, как склады, оптовые центры и отдельные зоны осмотра транспортных средств, для упрощения пересечения границы. Несмотря на то, что время пересечения границы все еще остается продолжительным по сравнению с другими ПП, улучшения ожидаются в будущем, когда МЦПС полностью войдет в эксплуатацию, и будут построены новые сооружения для перехода границы, чтобы дополнить шоссе Алматы-Хоргос, строительство которого будет скоро завершено.

### Задержки при автомобильных перевозках

В 2014 г. таможенное оформление было наиболее частым и занимающим наибольшее время действием при пересечении границы. В то время как среднее время оформления составило 7,7 часа, самая большая продолжительность была отмечена в Коридорах 4 и 5, которая составила 9,4 часа и 25,4 часа, соответственно. Это также объясняет, почему в этих двух коридорах зарегистрирована самая низкая ССЗ.

В Коридоре 4 большие затраты времени на таможенное оформление обычно происходили в ПП Замын-Ууд для грузов, направляющихся в Монголию. Водители АТС должны пойти в офис по импортно-экспортным документам, чтобы представить

2 В Пакистане ИМЭК начато в 2012 г. Данные анализировались отдельно и представлялись в самостоятельном разделе. В результате, его значения ранее не отражались в ИСТ.

**Рисунок 2: Ручная перегрузка грузов**



Погрузка и разгрузка грузовых автомобилей – распространенная операция в Центральной Азии, и ИМЭК определил ее, как одну из пяти главных причин задержек при пересечении границ. В связи с ограничениями на каботажные перевозки, на границе требуется смена АТС, в связи с чем, необходима перегрузка груза. Использование поддонов и погрузочного оборудования, такого, как вилочные погрузчики, пока не получило широкого распространения. Перегрузка осуществляется вручную, и является трудоемкой операцией, требующей времени.

свои документы для оформления. Иногда возникают ошибки из-за неправильного перевода, и формы должны быть представлены повторно. Особенно продолжительной была таможенная очистка в Коридоре 5 из-за формальностей в морских портах и ПП. Для многих автомобильных образцов пунктом происхождения являлся морской порт Карачи. В соответствии с соглашением АРТТА 2010 года, должны досматриваться лишь 5% афганских контейнеров. Однако афганские экспедиторы сообщают, что пакистанские власти обязывают проходить сканирование и инспекцию 100% афганских контейнеров, при этом 20% из них подвергаются физическому досмотру. Другой частой причиной длительного времени оформления является неправильный перевод. Содержание транспортной накладной должно быть переведено с пушту/дари на английский язык. В случае ошибки перевода, на исправление документов требуется несколько дней.

## Железнодорожные перевозки

ИСТ1 повысился с 29,9 часа в 2013 г. до 32,6 часа в 2014 г. Это было обусловлено Коридором 1, где среднее время пересечения границы изменилось с 40,2 часа до 42,9 часа. Образцы железнодорожных перевозок по 1а и 1б собирались и в 2013, и в 2014 гг. Изучение результатов показало, что увеличение ИСТ1 было вызвано субкоридором 1б.

Среднее время пересечения границы в 1а (Алашанькоу – Достык) осталось неизменным (43,4 часа в 2013 и 44,2 часа в 2014 г.). С другой стороны, произошел большой скачок затрат времени на

действия в ПП Хоргос – Алтынколь в 1б с 4,1 часа до 30,6 часа.

В чем причина значительного увеличения времени пересечения границы для поездов в ПП Хоргос-Алтынколь в 1б? Отчасти, это было результатом изменения методологии ИМЭК для изучения железнодорожного транспорта. В 2014 г. ИМЭК использовал улучшенный метод для рассмотрения действий, связанных с железной дорогой (которые могут происходить в железнодорожном терминале, на контейнерной товарной станции, или даже на фабрике грузоотправителя). Этот комплексный подход привел к более точной регистрации времени, затраченного на пересечение границ грузами в поездах. Цифры для ПП Хоргос-Алтынколь теперь лучше согласуются с цифрами, зарегистрированными в других железнодорожных ПП.

Новые результаты показали, что задержки обусловлены следующими причинами:

- В ПП Хоргос (КНР) задержки, в основном, были вызваны закрытием въезда в ПП, продолжительность которого составляла 10-18 часов. Это происходит, когда в ПП возникает "узкое место", которое приводит к тому, что прибывающие поезда вынуждены остановиться на путях или на предыдущем железнодорожном терминале. Когда возникают узкие места? Это происходит, когда пропускная способность железнодорожного терминала меньше, чем количество прибывающих поездов. Согласно интервью, сооружения и оборудование в ПП Хоргос на китайской стороне границы имеют высокую производительность обработки железнодорожных грузов, в то время как ПП Алтынколь не обладает сопоставимой пропускной способностью. Это несоответствие, следовательно, затрагивает также и Хоргос, потому что пропускная способность всей железнодорожной системы определяется скоростью самого медленного узла.
- В ПП Алтынколь (Казахстан) причины задержек были различны. Главная из них связана с длительным временем перегрузки грузов, что обусловлено, главным образом, недостаточными возможностями ПП для обработки реального объема грузов. Вторая по важности причина – составление поездов. Это включает также сортировку или перестановку вагонов для формирования новых секций поездов, в зависимости от пункта назначения. Обычно это происходит на сортировочной станции. Другие причины были связаны с перегрузкой грузов в пункте смены колеи, поскольку Казахстан использует систему с шириной колеи 1 520 миллиметров, а железнодорожная сеть КНР использует международную стандартную колею 1 435 мм. Перегрузка при смене колеи осуществляется "импортирующей" страной. Для этой операции важны количество и пропускная способность центров перегрузки.

3 Например, в Хоргосе имеются два центра перегрузки и шесть внутренних путей для погрузки грузов на поезда. Планируется, что к 2020 г. данный ПП будет иметь пропускную способность 19 млн. тонн в год.

Таблица 3: Продолжительность действий в ПП, ж/д транспорт

Ж/д	Колич.							Среднее, ч							
	Общий	Коридор						Общий	Коридор						
		1	2	3	4	5	6		1	2	3	4	5	6	
А. Погрузка	2	2	-	-	-	-	-	1.0	1.0	-	-	-	-	-	-
В. Разгрузка	18	18	-	-	-	-	-	8.9	8.9	-	-	-	-	-	-
С. Закрепление груза	20	-	-	-	20	-	-	1.9	-	-	-	1.9	-	-	-
Д. Удаление избыточного груза	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Е. Перегрузка при смене колеи	540	280	-	-	260	-	-	11.7	5.3	-	-	18.5	-	-	-
Ф. Забор и подача вагонов	44	-	-	-	44	-	-	1.0	-	-	-	1.0	-	-	-
Г. Ремонт вышедших из строя вагонов	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Н. Экстренный ремонт	5	5	-	-	-	-	-	4.0	4.0	-	-	-	-	-	-
І. Сортировка вагонов	96	79	-	-	17	-	-	3.3	3.3	-	-	3.1	-	-	-
Ј. Ошибки в документах	1	-	-	-	1	-	-	12.0	-	-	-	12.0	-	-	-
К. Повторное оформление транзитных грузов	280	64	-	-	216	-	-	1.9	0.5	-	-	2.3	-	-	-
Л. Таможенная проверка	724	406	-	-	318	-	-	4.0	4.0	-	-	4.1	-	-	-
М. Техническая инспекция	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
О. Коммерческая инспекция	20	-	-	-	20	-	-	2.3	-	-	-	2.3	-	-	-
У. Фитосанитарный контроль	2	2	-	-	-	-	-	48.0	48.0	-	-	-	-	-	-
Р. Занято перегрузочное оборудование	760	271	-	-	489	-	-	19.9	30.3	-	-	14.1	-	-	-
Q. Неисправность погрузочного оборудования	6	6	-	-	-	-	-	9.2	9.2	-	-	-	-	-	-
Р. Отсутствие вагонов	229	209	-	-	20	-	-	16.3	15.7	-	-	23.1	-	-	-
С. Закрыт въезд	184	164	-	-	20	-	-	36.7	36.8	-	-	36.2	-	-	-
Т. Составление поезда	150	150	-	-	-	-	-	7.8	7.8	-	-	-	-	-	-
U. Проход приоритетного поезда	23	23	-	-	-	-	-	21.8	21.8	-	-	-	-	-	-
V. Другие причины	46	46	-	-	-	-	-	7.8	7.8	-	-	-	-	-	-

### Задержки при железнодорожных перевозках

Таблица 3 показывает, что "ожидание перегрузки" является серьезной проблемой, поскольку оно является, как частым (на первом месте), так и продолжительным (на третьем месте). Оно обозначает одно из действий в терминале – ожидание перемещения товаров. В ПП Алашанькоу–Достык (КНР-КАЗ), Хоргос–Алтынколь (КНР-КАЗ) и Эренхот–Замын-Ууд (КНР-МОН)<sup>4</sup>, это действие может быть особенно продолжительным. Груз может в течение 1-2 суток просто ожидать в терминале окончания перемещения товаров на предшествующих поездах.

По сравнению с другими причинами, таможенное оформление является более частым действием, но занимает меньше времени. Железные дороги строго регулируются, и стремятся создать впечатление, что возможности хищения исключены, и, таким образом, внушить мнение о высокой степени безопасности грузов. Если это удастся, то оформление проходит быстрее. Интересное сравнение - если таможенное оформление обычно входит в первую тройку самых частых и занимающих наибольшее время действий для автомобильных перевозок, то для железнодорожных перевозок оно даже не входит в первую пятерку причин, вызывающих длительные задержки.

Проблемы ограничения въезда в ПП и ожидания прохода приоритетных поездов заняли первое и второе места с точки зрения величины задержек. Хотя они были менее частыми по сравнению с другими причинами, задержки были весьма значительными. Отсутствие вагонов уже упоминалось в прошлом, как причина задержки поездов. В 2014 этот фактор был включен в список причин и занял четвертое место по важности. Следующей важной причиной было длительное время перегрузки. Эта причина является постоянным фактором задержек на границе КНР из-за смены колеи. КНР увеличивает мощности по перегрузке грузов в таких ПП как, Алашанькоу, путем строительства новых перегрузочных терминалов.

4 По сведениям от экспедитора, работающего в Алтынколе, перегрузка контейнерного поезда может быть выполнена в течение двух часов, однако может занять и до 7 суток, в зависимости от "стимулов", предложенных для ускорения перегрузки.

## Основные моменты

- В 2014 г. индикатор улучшился, как для автомобильных, так и для железнодорожных перевозок, по сравнению с 2013 г. Средние издержки на пересечение границы при автомобильных и железнодорожных перевозках снизились, соответственно, на 25% и 35%.
- В автомобильных перевозках улучшение достигнуто за счет снижения издержек на пересечение границы в Коридорах 1 и 4. В обоих коридорах издержки достигли максимума в 2013 г., а затем снизились в 2014 г., зеркально повторяя изменения ИСТ2.
- Для железнодорожных перевозок, Коридоры 1 и 4 также были основными источниками снижения издержек. В частности, Достык показал большее снижение издержек на пересечение границы. С 2012 по 2014 г. снизились также издержки на перегрузку в связи со сменой колеи.

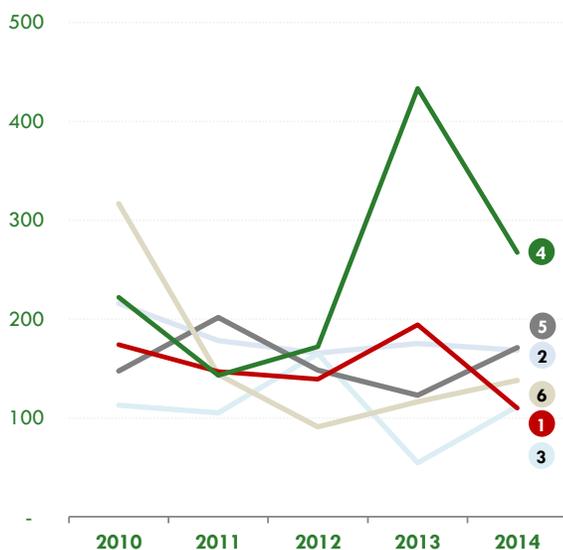
В 2014 г. значение ИСТ2 составило 172\$, снизившись на 27% по сравнению с 2013 г. Средние издержки на пересечение границы снизились и в автомобильных, и в железнодорожных перевозках. ИСТ2 (авто) понизился с 236\$ до 177\$ (-25%). Железные дороги испытали более значительное сокращение в процентах с 229\$ до 148\$ (-35%).

## Автомобильные перевозки

В коридорах ЦАРЭС происходили беспорядочные колебания средних издержек на пересечение границы. Однако с 2013 по 2014 г. наблюдалось заметное улучшение, когда ИСТ2 снизился на 25%.

Улучшение произошло вследствие сокращения этих издержек в Коридорах 1 и 4. Был проведен анализ ИСТ2 (только автомобильный транспорт) во всех коридорах ЦАРЭС за пятилетний период (рисунок 3), и, судя по всему, оба Коридора - 1 и 4 - имеют значительную корреляцию с общим ИСТ2 для автоперевозок. В обоих коридорах издержки на пересечение границы достигли максимума в 2013 г. и уменьшились в 2014 г., таким образом образуя тенденцию, наблюдаемую в ИСТ2. Значение ИСТ2 в Коридорах 1 и 4 уменьшилось на 43% и 38%, соответственно.

Рисунок 3: Средние издержки на пересечение границы, по коридорам, в \$



## Затратообразующие факторы при пересечении границ

На основе данных Таблицы 4, можно заключить, что:

- Таможенное оформление – главный затратообразующий фактор. Он занимает первое место, как по частоте, так и по величине.
- Погрузка и разгрузка – еще одно часто повторяющееся и дорогостоящее действие. Оно выполняется в пунктах отправления и назначения, а также в ПП. Транспорт в регионе ЦАРЭС действует на основе системы соглашений (двусторонних и многосторонних). Без надлежащих соглашений, грузы должны будут перегружаться между АТС в каждом ПП, что неизбежно снизит эффективность.
- Гармонизация может сыграть решающую роль в повышении эффективности пересечения границ. Из-за негармонизированных процедур, иногда взаимно не признаются сертификаты (например, весовые сертификаты, сертификаты о состоянии здоровья). В таких случаях транспортные средства должны подвергаться повторным действиям на каждой границе.
- Большие дорожные сборы, которые, однако, встречаются нечасто – в Коридорах 2, 3 и 6.
- Сопровождение и конвой – действия, связанные с большими издержками в Коридоре 5. Они обусловлены обязательным нормативным требованием о движении в

Рисунок 4: Издержки на оформление пересечения границы, в \$



Таблица 4: Издержки на действия в ПП, автотранспорт

Авто	Колич.							Среднее, \$						
	Общий	Коридор						Общий	Коридор					
		1	2	3	4	5	6		1	2	3	4	5	6
A. Пограничный контроль	2,317	584	252	232	409	142	698	18	12	14	12	26	22	22
B. Таможенное оформление	3,276	709	247	239	750	630	701	140	60	23	88	318	169	62
C. Санитарный/карантинный ко	1,343	208	77	143	499	47	369	18	46	10	5	19	4	9
D. Фитосанитарный контроль	1,105	163	139	197	127	40	439	9	9	10	7	6	3	11
E. Ветеринарный контроль	567	66	6	136	79	40	240	6	8	5	5	9	3	5
F. Виза/иммиграция	334	37	101	52	-	25	119	30	18	78	11	-	2	6
G. ГАИ/дорожная инспекция	205	96	-	32	-	-	77	11	11	-	18	-	-	6
H. Полицейские посты	601	89	82	62	121	49	198	9	6	4	5	20	5	7
I. Транспортная инспекция	793	123	64	176	-	31	399	17	21	27	10	-	3	18
J. Контроль веса/габаритов	1,366	418	248	30	231	3	436	14	18	13	14	15	14	11
K. Регистрация транспортного с	656	9	143	144	-	40	320	7	18	8	3	-	2	8
L. Аварийный ремонт	1	1	-	-	-	-	-	5	5	-	-	-	-	-
M. Сопровождение/конвой	88	-	-	-	-	6	82	28	-	-	-	-	89	24
N. Погрузка/разгрузка	1,041	59	-	-	437	206	339	100	337	-	-	103	80	67
O. Дорожный сбор	819	-	104	4	586	4	121	48	-	161	167	6	87	149
P. Ожидание/очередь	73	55	-	-	18	-	-	8	8	-	-	6	-	-

составе конвоя по соображениям безопасности, в отношении АТС, направляющихся в Пешавар и Кветту.

## Железнодорожные перевозки

Структура издержек на пересечение границы с 2010 по 2014 г. формировалась четырьмя железнодорожными станциями: Алашанькоу – Достык (КНР-КАЗ) и Эренхот – Замын-Ууд (КНР-МОН)<sup>5</sup>. Только в Эренхоте наблюдалась незначительная тенденция к увеличению, в то время как остальные три станции демонстрировали снижение издержек с 2012 г. Фактически, тенденция ИСТ2 отразила тенденцию ИСТ2 ПП Достык, который достиг максимума в 2012 г. и понизился за два последующих года (см. Рисунок 5).

Одной из причин сложившейся картины стала демонополизация парка подвижного состава, проводимая в Казахстане. Читатели могут вспомнить, что это событие было описано в предыдущих отчетах ИМЭК. Чтобы либерализовать рынок подвижного состава, было разрешено функционирование многочисленных операторов локомотивов и операторов парков вагонов. Прилагая усилия по осуществлению реформы, АО "Қазақстан Темір Жолы" (КТЖ) преобразовалось в современное логистическое предприятие и создало АО «Кедентранссервис» (КДТС) для

Рисунок 5: Средние издержки на пересечение границы, per rail BCP, in \$

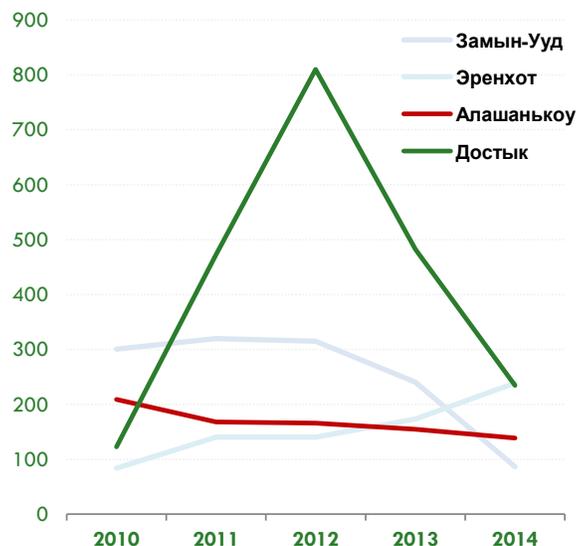


Таблица 5: Издержки на действия в ПП, ж/д транспорт

Ж/д	Колич.							Среднее, \$							
	Общий	Коридор						Общий	Коридор						
		1	2	3	4	5	6		1	2	3	4	5	6	
A. Погрузка	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
B. Разгрузка	18	18	-	-	-	-	-	65	65	-	-	-	-	-	-
C. Закрепление груза	20	-	-	-	20	-	-	15	-	-	-	15	-	-	-
D. Удаление избыточного груза	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
E. Перегрузка при смене колеи	559	280	-	-	279	-	-	115	126	-	-	103	-	-	-
F. Забор и подача вагонов	34	-	-	-	34	-	-	90	-	-	-	90	-	-	-
G. Ремонт вышедших из строя вагонов	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
H. Экстренный ремонт	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
I. Сортировка вагонов	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
J. Ошибки в документах	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
K. Повторное оформление транзитных документов	60	-	-	-	60	-	-	15	-	-	-	15	-	-	-
L. Таможенная проверка	546	386	-	-	160	-	-	84	91	-	-	67	-	-	-
M. Техническая инспекция	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
N. Коммерческая инспекция	20	-	-	-	20	-	-	97	-	-	-	97	-	-	-
O. Фитосанитарный контроль	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
P. Занято перегрузочное оборудование	60	-	-	-	60	-	-	121	-	-	-	121	-	-	-
Q. Неисправность погрузочного оборудования	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
R. Отсутствие вагонов	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
S. Закрыт въезд	116	116	-	-	-	-	-	64	64	-	-	-	-	-	-
T. Составление поезда	10	10	-	-	-	-	-	22	22	-	-	-	-	-	-
U. Проход приоритетного поезда	3	3	-	-	-	-	-	19	19	-	-	-	-	-	-
V. Другие причины	1	1	-	-	-	-	-	39	39	-	-	-	-	-	-

<sup>5</sup> ПП Хоргос-Алтынколь (КНР-КАЗ) был добавлен лишь недавно, после ввода в действие в конце 2012 г. Поэтому, он оказал влияние лишь на результаты 2013 г.

управления своими железнодорожными активами. В тот период резко возросли издержки на пересечение границ из-за увеличения стоимости обработки грузов в железнодорожных терминалах. Однако начиная с этого скачка, издержки постоянно снижались, возможно отражая эффекты конкуренции. Например, в 2012 г. данные ИМЭК показали, что для поезда, идущего в западном направлении, и пересекающего границу через Алашанькоу – Достык, сбор в Достыке в связи со сменой колеи составлял 450-500\$. В 2014 г. эти издержки снизились до 120\$. Услуги в связи со сменой колеи составляют основную часть издержек на пересечение границы (приблизительно 50%), и их снижение определяет направление изменений. Таким образом, со снижением издержек на смену колеи в Достыке, ИСТ2 для железных дорог также уменьшился в 2014 г. Пока неизвестно, продолжится ли эта тенденция.

### Затратообразующие факторы при пересечении границ

В 2014 г. действием, связанным с наибольшими издержками с точки зрения, как частоты, так и величины издержек, была "перегрузка при смене колеи". Это действие является обязательным, так как на границах КНР с соседними странами имеет место изменение ширины колеи.

На железнодорожном терминале проводятся четыре типа проверок – таможенные, технические, коммерческие и санитарные/фитосанитарные. Таможенная проверка – самый распространенный тип – является стандартным требованием. Коммерческий контроль проводится, когда есть основания считать, что заявленная стоимость импортного или экспортного груза в поезде должна быть проверена. Это, в частности, относится к импорту, когда импортер пытается занижить стоимость предметов импорта в коммерческом счете-фактуре, чтобы уменьшить налог с импорта.

Подача и уборка вагонов - один из бизнес-процессов в железнодорожных перевозках. Контейнеры или вагоны должны подаваться на заводские пути и железнодорожный терминал, и убираться с них. Разгрузка грузов обычно осуществляется подъемным краном или вилочным погрузчиком.

Грузоотправитель имеет ограниченные возможности повысить эффективность железнодорожных операций. Эффективность перевозок по железной дороге зависит от трех основных элементов: компетентности железнодорожного оператора, охвата и состояния железнодорожной сети и наличия подвижного состава. Грузоотправители не оказывают влияния на цены, так как большинство железнодорожных операторов являются государственными монополиями. Однако подлинная демонополизация и коммерциализация сектора могут открыть возможности для большей эффективности, особенно если вводятся частные владельцы и операторы. Экспедиторы ЦАРЭС выразили большую заинтересованность в том, чтобы владеть и управлять собственными парками подвижного состава, предположив, что таким образом они могли бы улучшить наличие подвижного состава.

### Неофициальные платежи

В 2014 г. ИМЭК продолжил мониторинг неофициальных платежей в ЦАРЭС. Неофициальные платежи определены как дополнительные платежи, которые делаются сверх того, что предусмотрено законом, с тем, чтобы перевозчик мог получить преимущество перед другими перевозчиками при перевозке товаров. Этим преимуществом может быть ускоренное оформление документов, отказ от штрафа, или прохождение вне очереди, чтобы избежать длительного ожидания. Категоризируя платежи на официальные и неофициальные, ИМЭК в состоянии отличить одно от другого, и зарегистрировать соответствующим образом.

### Насколько распространены неофициальные платежи в коридорах ЦАРЭС?

Количество случаев требования неофициальной оплаты по каждому виду действий регистрируется, и сравнивается с общим количеством случаев, когда данный вид действий имел место (с неофициальной оплатой, и без нее). Путем деления количества случаев неофициальных платежей на общее количество образцов, можно вычислить **вероятность** неофициальных платежей по каждому виду действий.

Исходя из результатов ИМЭК в 2014 г., в первую пятерку действий, наиболее подверженных неофициальным платежам, вошли выдача виз и иммиграционный контроль (42%), фитосанитарный (17%) и ветеринарный контроль (17%), регистрация транспортного средства (15%) и контроль веса/габаритов (13%).

С другой стороны, имеется ряд "часто встречающихся" действий,

Таблица 6: Вероятность неофициальных платежей

Действия	Колич.	%	Среднее
A. Пограничный контроль	2,545	10%	18
B. Таможенное оформление	3,908	6%	142
C. Санитарный/ карантинный ко	1,672	10%	21
D. Фитосанитарный контроль	1,332	17%	8
E. Ветеринарный контроль	756	17%	5
F. Виза/иммиграция	515	42%	21
G. ГАИ/дорожная инспекция	2,136	0%	7
H. Полицейские посты	2,361	0%	6
I. Транспортная инспекция	2,155	0%	15
J. Контроль веса/габаритов	1,751	13%	15
K. Регистрация транспортного с	916	15%	7
L. Аварийный ремонт	41	0%	41
M. Сопровождение/конвой	409	0%	87
N. Погрузка/разгрузка	1,455	0%	95
O. Дорожный сбор	2,007	7%	28
P. Ожидание/очередь	175	3%	7

с которыми водители сталкиваются в процессе перевозки товаров. Хотя вероятность не как высока (из-за большой базы), эти действия могут также открывать возможности для вымогательства. К таким действиям относятся таможенное оформление, пограничный контроль, полицейский контрольно-пропускной пункт, транспортная инспекция и дорожная инспекция/ГАИ.

### Каков ожидаемый (средний) размер неофициальных платежей?

Агрегированный средний размер неофициальных платежей представлен ниже. Вместе с тем, следует отметить, что фактическая сумма зависит от конкретного пункта в сети коридоров ЦАРЭС.

При сравнении этих двух таблиц было сделано интересное наблюдение. Первые пять действий, имеющие самую высокую вероятность, отличаются от списка действий с самой высокой суммой, уплаченной неофициально. По объяснениям водителей, что суммы платежей за действия с высокой вероятностью (такие как иммиграционный, фитосанитарный и ветеринарный контроль), обычно невелики. С другой стороны, водителям приходится платить более крупные суммы лицам, участвующим в таможенном оформлении или сопровождении/конвое, поскольку время ожидания в связи с этими действиями может затянуться на несколько дней.

### Практика неофициальных платежей.

Грузоотправители полагаются на опытных перевозчиков, которые могут рассмотреть такие методы и оценить издержки. Эта практика стала частью затрат на ведение бизнеса. Опытные перевозчики, используя водителей, которые регулярно перемещают товары через регион, могут прогнозировать неофициальные суммы сверх законных платежей, и таким

образом, дать совет грузоотправителям. В действительности, всегда трудно иметь дело с неофициальными платежами. Водители не получают квитанций за такие платежи, что иногда затрудняет удовлетворение их требований. Водители могут иметь собственный мотив заработать дополнительные деньги. С другой стороны, сумма такого "содействия" может быть различной в разных ПП, и даже меняться из-за изменений персонала. Один из водителей сообщил, что вносил давно устоявшуюся сумму в ПП за таможенное оформление, но когда чиновник был переведен в другой ПП, и прибыл новый человек, эта сумма изменилась. Другие водители, работающие в транспортной компании, сообщили, что, помимо ПП, не сталкиваются с задержками в пути, поскольку их работодатель провел необходимые мероприятия, чтобы устранить эти задержки.

Для борьбы с проблемой неофициальных платежей были приняты следующие действия:

- ротация ключевых сотрудников на тех направлениях, где такая практика наиболее вероятна
- внедрение электронных платежей для минимизации использования наличных средств
- выдача надлежащих квитанций за каждую операцию
- установка устройств видеонаблюдения, таких, как замкнутая система телевидения, для мониторинга действий персонала
- применение единого электронного окна для минимизации контактов с многочисленными сторонами.

# Издержки на перевозку груза по участку коридора

(в \$, на 500 км/ 20 тонн )

## Основные моменты

- Средние издержки на железнодорожные перевозки выросли до уровня выше автомобильных перевозок.
- Издержки на автомобильные перевозки показали, в целом, снижение, по сравнению с предыдущим годом, за исключением Коридора 3. Стоимость автоперевозок по этому коридору остается высокой в связи с тем, что они проходят через Таджикистан.
- Издержки на железнодорожные перевозки существенно возросли вследствие изменений в Коридоре 4 (Монголия).

В 2014 г. ИСТЗ снизился на 7% до 1 360\$. С этим индикатором связаны, как положительные, так и отрицательные изменения. Транспортные издержки уменьшились для автомобильного транспорта, но резко увеличились для железнодорожного. Ситуация стала серьезной, поскольку железнодорожный ИСТЗ впервые превысил автомобильный.

Любому грузоотправителю известно, что перевозка по железной дороге на расстояние более 500 км, должна быть, по крайней мере, на 20% дешевле, по сравнению с автомобильной перевозкой. Отличие от этого в контексте ЦАРЭС - продукт более низких затрат на автоперевозки. С 2013 по 2014 г. ИСТЗ снизился с 1 596\$ до 1 359\$ (-15%). С другой стороны, издержки на железной дороге взлетели с 911\$ до 1 364\$ (+50%). Этому увеличению способствовали транспортные издержки в Коридорах 1 и 4, при этом вклад последнего был больше.

## Автомобильные перевозки

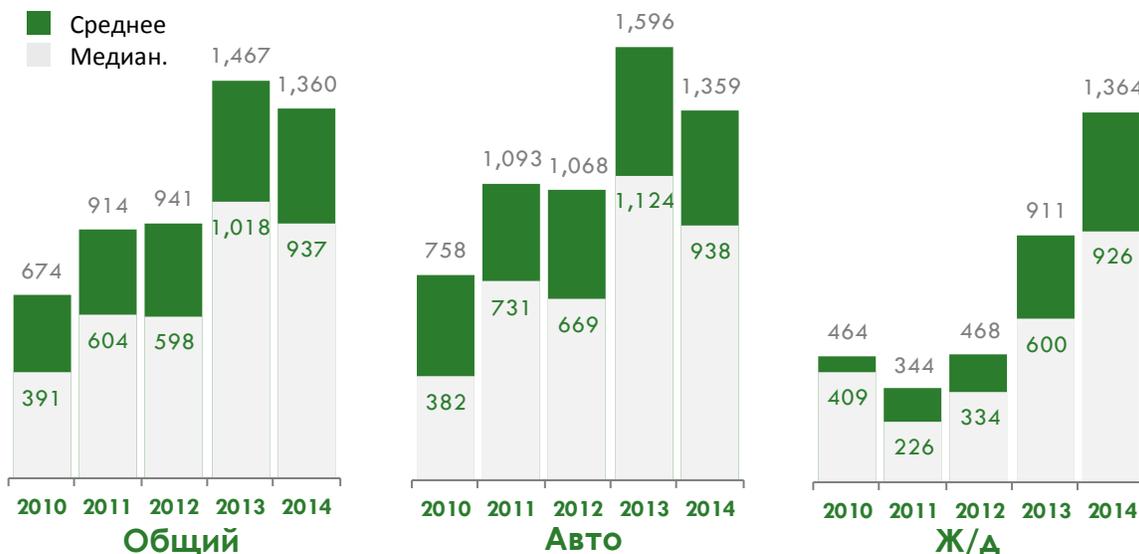
ИСТЗ (измеренный в \$ на 500 км на 20 тонн груза) показал улучшение во всех шести коридорах, за исключением Коридора 3. В Коридорах 3 и 5 сохраняется более высокий уровень издержек по сравнению с другими коридорами, но в последнем значении ИСТЗ было ниже.

Коридор 3b по-прежнему остается самым затратным для перевозок субкоридором. С 2012 по 2014 г. ИСТЗ неуклонно возрастал относительно предыдущего года: 1 580\$, 2 393\$ и 2 897 \$, соответственно. Увеличение транспортных издержек в 3b привело к небольшому увеличению ИСТЗ для Коридора 3 в 2014 г. Это было объяснено высокими затратами на автомобильные перевозки в Таджикистане. Например, отправка 25 тонн фруктов и овощей от Турсунзаде до Нижнего Пянджа (262 км) обходится в 3 500\$. Фактически, издержки на автоперевозки постоянно повышались с января по декабрь. В начале года средние издержки на автомобильные перевозки составили 2 800\$. В пересчете на 500 км пути это составляет 6 600\$, что очень дорого для этого региона.

Не все перевозки в Таджикистане связаны с такими высокими издержками. Значительные объемы грузоперевозок проходят в/из КНР по коридору, не входящему в сеть ЦАРЭС, через перевал Кулма. За перевозки по этому маршруту конкурируют многие водители, таким образом, снижая транспортные издержки.

Коридор 4 способствовал улучшению ИСТЗ в 2014 г. По сравнению с предыдущим годом, издержки на перевозку по Коридору 4 снизились почти на 22%. Завершение участка дороги от Саиншанда до Замын-Ууда обеспечило новые возможности для повышения эффективности автомобильного транспорта.

Рисунок 6: Издержки на перевозку по участку коридора, на 500 км, на 20 т, в \$



Например, поддержанные автомобили ранее перевозились поездом в контейнерах по коридору 4b. Это было необходимо, поскольку ранее в южном районе Монголии не было автомобильных дорог с твердым покрытием. Однако, использование контейнеров для перевозки транспортных средств не является эффективным решением, поскольку объем контейнера используется не полностью (обычный 40-футовый контейнер может вместить четыре автомобиля, обычно устанавливаемые в контейнере под углом).

С завершением новой мощной дороги, грузоотправители имеют возможность разгрузить поддержанные автомобили в Замын-Ууде из контейнеров и нанять водителей для их перегона своим ходом в Улан-Батор. Это эффективно снижает затраты на перемещение груза между Замын-Уудом и Улан-Батором.

### Железнодорожные перевозки

В обоих Коридорах 1 и 4 зарегистрировано увеличение ИСТЗ, которое составило +23% и +68%, соответственно. Скачок издержек в Коридоре 4 был значительным.

Феномен более высоких издержек при железнодорожных перевозках, чем при автомобильных, является весьма необычным. Не ясно, сохранится ли эта аномалия в дальнейшем. Рационализация обязательств перед государством, которыми обременены железнодорожные операторы, и отделение неосновных активов может помочь повысить эффективность и уменьшить издержки. С учетом снижения цен на сырую нефть в 2014 г., и его продолжения в 2015 г., в транспортном секторе может произойти снижение транспортных расходов, что приведет к снижению ИСТЗ.

**Таблица 7: Разбивка затрат на перевозку по участку коридора, на 500 км, на 20 тонн**

	Среднее			%	
	Всего	Движение	Действия	Движение	Действия
<b>Общие</b>	1,360	1,130	230	83%	17%
1	1,180	977	203	83%	17%
2	513	390	123	76%	24%
3	2,348	2,138	210	91%	9%
4	1,269	942	327	74%	26%
5	2,050	1,845	205	90%	10%
6	769	503	266	65%	35%
<b>Авто</b>	1,359	1,129	230	83%	17%
1	1,123	944	179	84%	16%
2	513	390	123	76%	24%
3	2,348	2,138	210	91%	9%
4	1,126	715	410	64%	36%
5	2,050	1,845	205	90%	10%
6	769	503	266	65%	35%
<b>Ж/д</b>	1,364	1,136	228	83%	17%
1	1,278	1,034	244	81%	19%
2	-	-	-	-	-
3	-	-	-	-	-
4	1,478	1,272	206	86%	14%
5	-	-	-	-	-
6	-	-	-	-	-

# Скорость движения по коридорам ЦАРЭС

(в км/ч)

## Основные моменты

- Произошло небольшое увеличение скорости автомобильного транспорта.
- На железной дороге зарегистрировано снижение скорости.
- Коридоры 4 и 5 по-прежнему остаются самыми медленными маршрутами.

С 2013 по 2014 г., ИСТ4 увеличился с 19.9 км/ч до 20.8 км/ч. Небольшое улучшение было отмечено в скорости автомобильных грузов. К сожалению, скорость поездов несколько снизилась.

## Автомобильные перевозки

Для измерения скорости в ИМЭК используются СБЗ и ССЗ. Для расчета ИСТ4 применяется ССЗ, которая учитывает и время движения, и время остановок. Таким образом ИСТ4 чувствителен к улучшению или ухудшению двух факторов – качества транспортной инфраструктуры, а также эффективности процедур пересечения границы.

ИСТ4 для автомобильных перевозок возрос с 22,3 до 22,9 км/ч, по существу, оставшись в том же диапазоне скорости. Однако СБЗ показала увеличение на 11% по сравнению с предыдущим годом, в то время как ССЗ за тот же период увеличилась только на 2%. Это означает, что АТС фактически двигались по дороге быстрее.

Из шести Коридоров ЦАРЭС, Коридоры 4 и 5 остаются самыми медленными для автомобильного транспорта (рисунок 8).

По показателю СБЗ диапазон скоростей был в пределах 36-49 км/ч. В тройку коридоров ЦАРЭС, в которых зарегистрированы самые высокие скорости СБЗ, вошли коридоры 2, 3, и 6. С точки зрения ССЗ, диапазон скоростей был в пределах 17 - 28 км/ч. Лучшие три Коридора ЦАРЭС по ССЗ включали 1, 3, и 6. Коридоры 4 и 5 по-прежнему были самыми медленными коридорами.

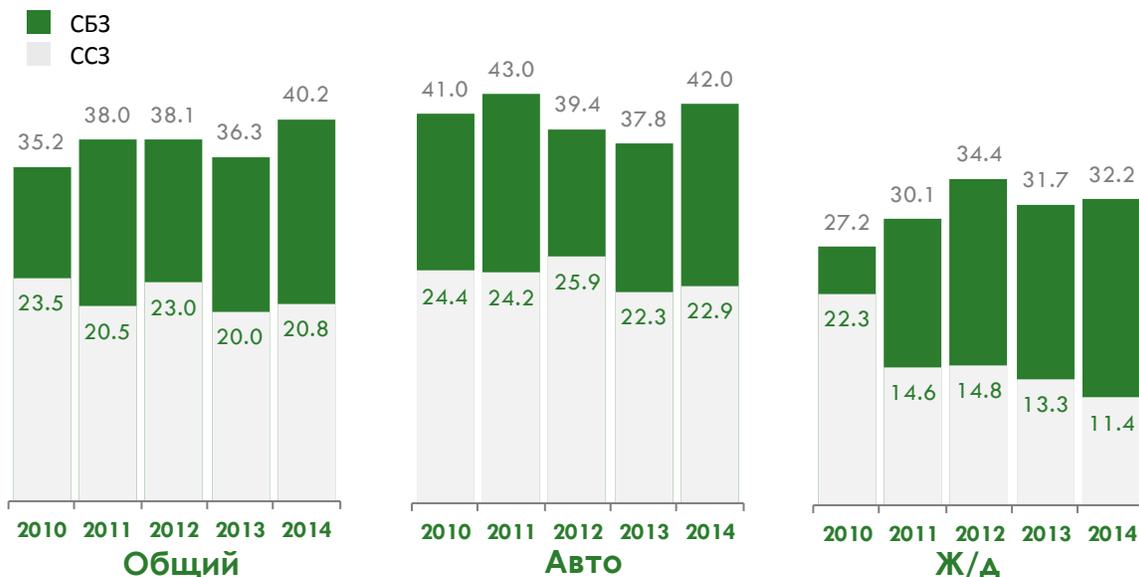
Положительные изменения наблюдались в Коридоре 4, несмотря на то, что он медленнее, по сравнению с другими Коридорами ЦАРЭС. В 2013 г. СБЗ и ССЗ для АТС по коридору 4 были 24 км/ч и 15 км/ч, соответственно. Год спустя, СБЗ и ССЗ повысились до 37 км/ч и 20 км/ч. Произошло существенное улучшение СБЗ (54%). После завершения проекта восстановления автомобильной дороги, финансировавшегося АБР, монгольские водители АТС, интенсивно использующие Коридор 4, сообщили о сокращении времени рейсов из Чоира в Замын-Ууд.

По показателю СБЗ скорости колебались от 31 до 56 км/ч. Три субкоридора ЦАРЭС, в которых зарегистрированы самые высокие скорости, включают 5с, 3а, и 1b. По показателю ССЗ скорости колебались от 13 до 36 км/ч. Лучшими тремя субкоридорами ЦАРЭС по ССЗ были 1а, 6а, и 3а. Субкоридоры Коридоров 4 и 5 по-прежнему остаются самыми медленными.

Некоторые наблюдения:

- За исключением субкоридора 5с, самыми быстрыми субкоридорами по показателям СБЗ и ССЗ, являются коридоры, проходящие через Казахстан и Узбекистан. В целом, участки дорог в этих странах находятся в лучшем состоянии, и ландшафт также менее гористый (по сравнению с Кыргызской Республикой и

Рисунок 7: Скорость движения по коридорам ЦАРЭС, в км/ч



Таджикистаном).

- Интересно, что субкоридор 5с является самым быстрым по СБЗ и самым медленным по ССЗ. Это указывает на то, что коридор имеет хорошую инфраструктуру, но задержки при пересечении границы очень велики, что приводит к значительной разнице между двумя показателями скорости. Это объясняется очень продолжительным временем пересечения границы, с которым сталкиваются АТС, пересекающие границу через ПП Пешавар – Торхам и Чаман – Спин-Булдак (оба расположены в 5с).

## Железнодорожные перевозки

Время пересечения границы затрагивает индикатор скорости. Поскольку для ИСТ4 используется ССЗ, которая учитывает время и в движении, и на остановках (в том числе, когда поезд останавливается на границе), время пересечения границы (ИСТ1) имеет значительное влияние на ИСТ4. Более длительное время пересечения границы приводит к более низкой общей скорости. Таким образом ИСТ1 и ИСТ4 должны отрицательно коррелировать, однако коэффициент корреляции не всегда равен 1,0, так как есть другие возможные факторы, оказывающие влияние на ССЗ.

Исходя из данных 2013 и 2014 гг., ИСТ1 (ж/д) повысился на 9%, а ИСТ4 (ж/д) снизился на 14,28%. ИМЭК фокусируется на трех ПП, через которые проходят железнодорожные грузопотоки. Они включают Алашанькоу – Достык (КНР-МОН), Хоргос – Алтынколь (КНР-КАЗ) и Эрэнхот – Замын-Ууд (КНР-МОН). В каждом из этих ПП на выполнение формальностей по пересечению границы требуются 1-2 дня. В крайних случаях задержки могут затягиваться на недели. Подробности рассмотрены в разделе коридоров.

Железнодорожные данные за 2014 г. были собраны в двух коридорах – 1 и 4. Последние данные вновь подтвердили следующие наблюдения:

- Коридор 1 превосходит Коридор 4. Это наблюдалось и ранее, и коридор сохранил свою эффективность в 2014 г.
- Показатели СБЗ и ССЗ Коридора 1 составили, соответственно, 45 км/ч и 16 км/ч. В Коридоре 4 СБЗ и ССЗ составили 22 км/ч и 8 км/ч.

Для обоих коридоров 1 и 4 задержки в пунктах пропуска были главной причиной низких показателей ССЗ.

## Вариация в выборке

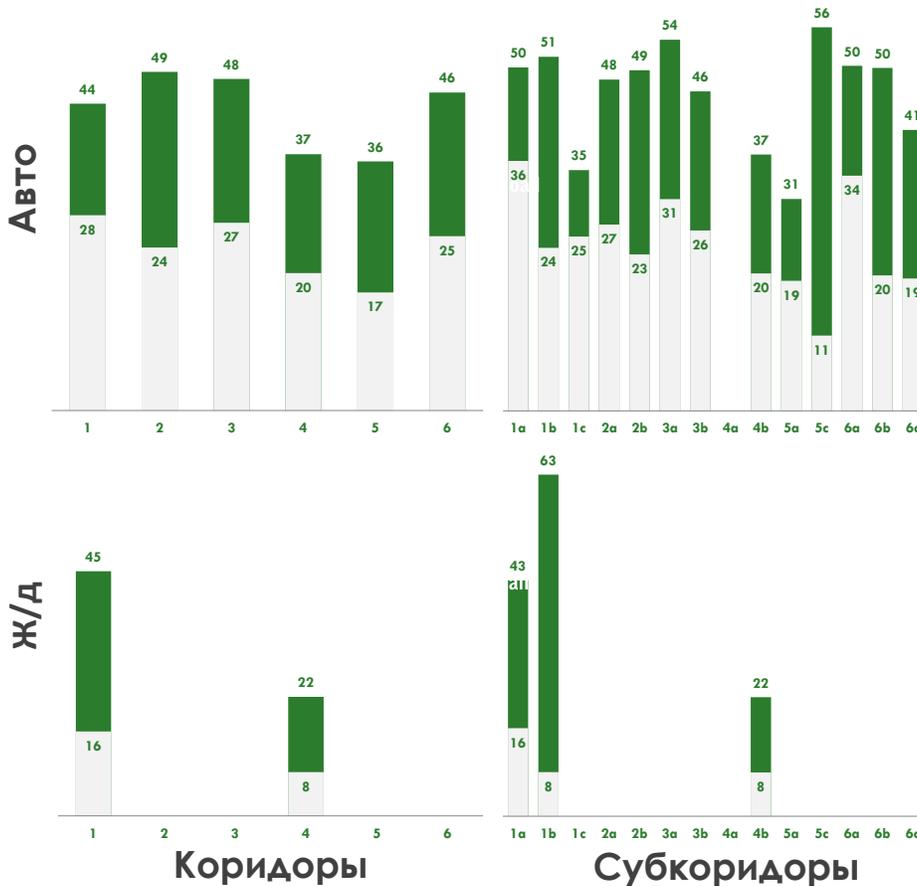
Для сравнения относительной надежности и предсказуемости времени доставки груза используется коэффициент вариации (КВ). Помимо соображений снижения издержек, грузоотправителей также интересует, предсказуемо ли ожидаемое время прибытия (ОВП) такой прогноз соблюдается. Например, если прибытие партии груза ожидается в понедельник, но вместо этого она доставлена две недели спустя, у скоропортящихся продуктов мог быть более высокий процент порчи, или клиент может отменить заказ.

Ключевое наблюдение, сделанное в 2014 г., состояло в том, что коридоры с низкой скоростью движения также характеризуются более высокими значениями КВ (Коридоры 4 и 5). Эта ситуация представляет главные аргументы против отправки трансграничных грузов по этим двум коридорам и через затрагиваемые страны.

Использование матрицы для анализа эффективности каждого субкоридора по показателям ССЗ и КВ, позволяет определить медленные и менее надежные коридоры. Маршруты в квадранте 1 характеризуются низкой скоростью и высоким КВ, что делает их непривлекательными для грузоотправителей. В 2014 г. в этом квадранте оказались субкоридоры 4b и 6c. Таким образом, необходимо, чтобы власти в затронутых странах предприняли действия по повышению эффективности перевозок. Однако, учитывая, что используемым показателем является ССЗ, этот результат не означает, что физическая инфраструктура недостаточна. ССЗ определяется с учетом времени в движении и времени простоя. Поэтому, результаты указывают на то, что главными причинами для низкого ССЗ и высокого КВ могло быть сочетание нефизических препятствий (таких как длительные, обременительные и навязчивые процедуры пересечения границы) и недостаточной физической пропускной способности ПП.

Длительное время ожидания в очереди часто указывается в качестве причины задержки, как при автомобильных, так и при железнодорожных перевозках. Время ожидания – функция пропускной способности пограничного пункта пропуска. Если пограничный переходный пункт плохо спроектирован, требуя многочисленных проверок, которые проводятся поочередно и преднамеренно неэффективно, чтобы извлечь дополнительную плату – тогда и возникает длительное ожидание. Это увеличивает общее время перевозки (и снижает ССЗ) и непредсказуемость, приводя к более высокому КВ. Если менеджеры коридоров ЦАРЭС будут сотрудничать в направлении уменьшения времени ожидания посредством реформы планировки ПП, процедур и политик, то сокращение времени ожидания приведет к увеличению ССЗ и снизит КВ.

Рисунок 8: Индикаторы скорости автомобильных и железнодорожных перевозок



- **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

Рисунок 9: Вариация оценок скорости по коридорам

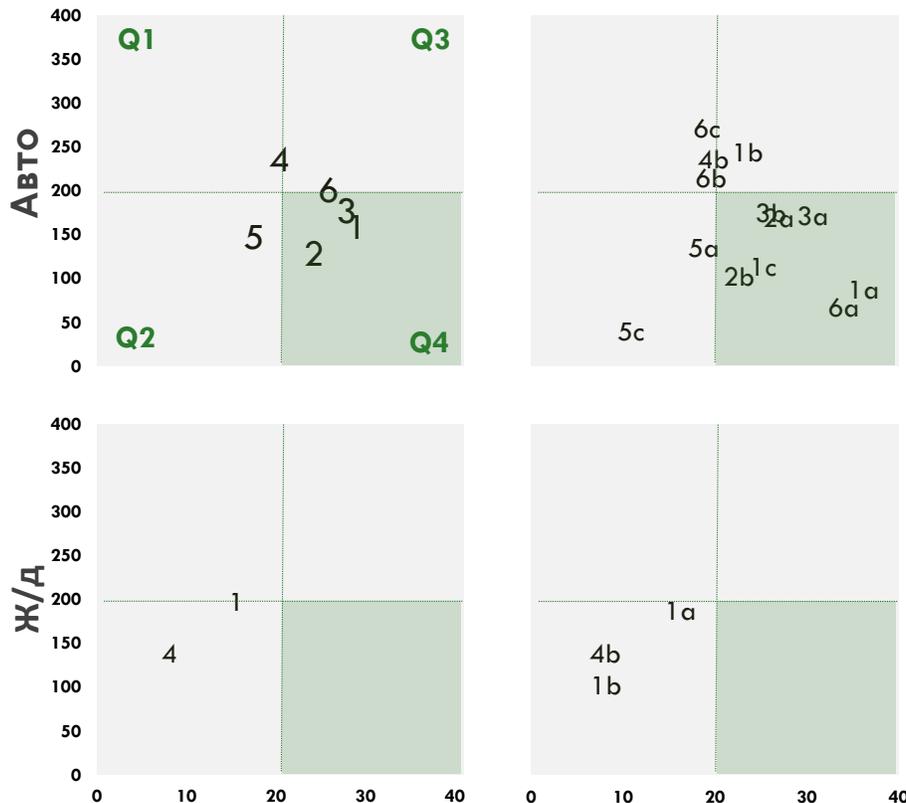


График надежности скорости

- **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. Показатели коридоров ЦАРЭС



## 1

# КОРИДОР 1

## Европа–Восточная Азия

Соединяя Европу с Восточной Азией, Коридор 1 является мультимодальным маршрутом, который связывает три страны (Казахстан, Кыргызская Республика и КНР). Он включает в себя 13 600 км автомобильных и 12 000 км железных дорог. Коридор 1 поддерживает крупные торговые потоки, обеспечивая важные пути для экспорта и импорта всех трех стран. Коридор играет заметную роль в значительных торговых отношениях между Казахстаном и КНР. На Казахстан приходится 36,6% совокупного торгового оборота в СУАР, хотя этот показатель снизился в 2014 г. до 18% из-за обесценивания валюты в Казахстане и роста издержек в железнодорожном транспорте.

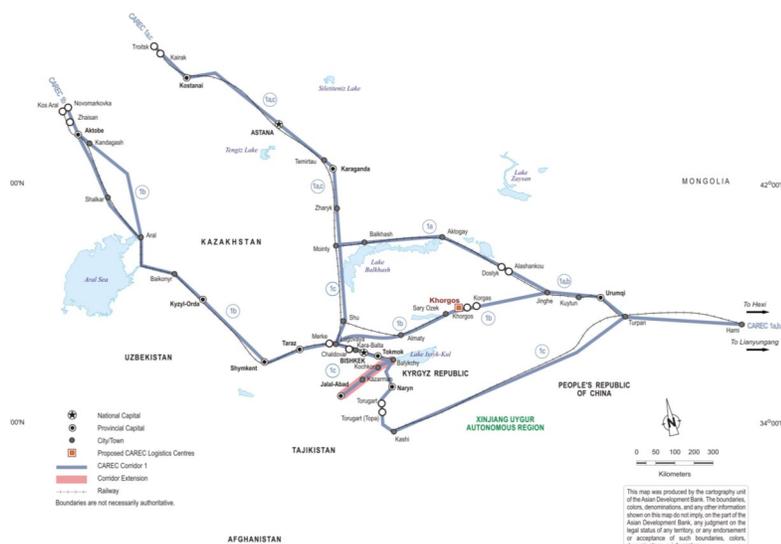
### Автомобильные перевозки

Скорости, зарегистрированные в 2014 г. для маршрутов Коридора 1, продолжают ту же картину, которая наблюдалась в предыдущие годы. Коридор 1a позволял АТС двигаться относительно быстро. Магистраль, связывающая Алматы и Астану, имеет хорошее покрытие. АТС пересекали границу, главным образом, в Хоргосе (1b), хотя небольшая часть грузопотоков проходила через ПП Алашаньюку – Достык. Прохождение казахско-российских ПП не представляло трудностей.

Вследствие сильного перепада в показателях скорости, в субкоридоре 1b зарегистрирована самая высокая СБЗ и самая низкая ССЗ. Это 53%-е снижение скорости объясняется неуклонно большими затратами времени на пересечение границы в ПП Хоргос. Позитивным событием является продолжающееся строительство коридора "Западная Европа – Западный Китай". Весь маршрут имеет протяженность 8 445 км, из которых 2 787 км (33%) находятся в Казахстане. Этот участок, который совпадает с трассой Коридора 1b, пользуется особым вниманием и поддержкой. 25 июля 2014 г. вице-министр Транспорта и коммуникаций Казахстана сказал: "коридор Западная Европа – Западный Китай будет полностью оборудован придорожной инфраструктурой". Ожидается, что это повысит привлекательность Коридора 1b. С завершением дорожного строительства в 2017 г., СБЗ должна улучшиться.

Коридор 1с поддерживает перевозку грузов между Казахстаном и Кыргызской Республикой (через Карасуу – Ак-Тилек) и КНР – Кыргызской Республикой (Торугарт). Этот ПП является важными воротами для экспорта из КНР, такого как ткани, пищевые продукты и оборудование в Бишкек через 1с. Участок Торугарт – Нарын – Бишкек проходит по горной местности, где опасно движение в зимнее время. По этой причине, СБЗ здесь неизменно меньше, чем в 1a и 1b.

Рисунок 10: Коридор ЦАРЭС 1



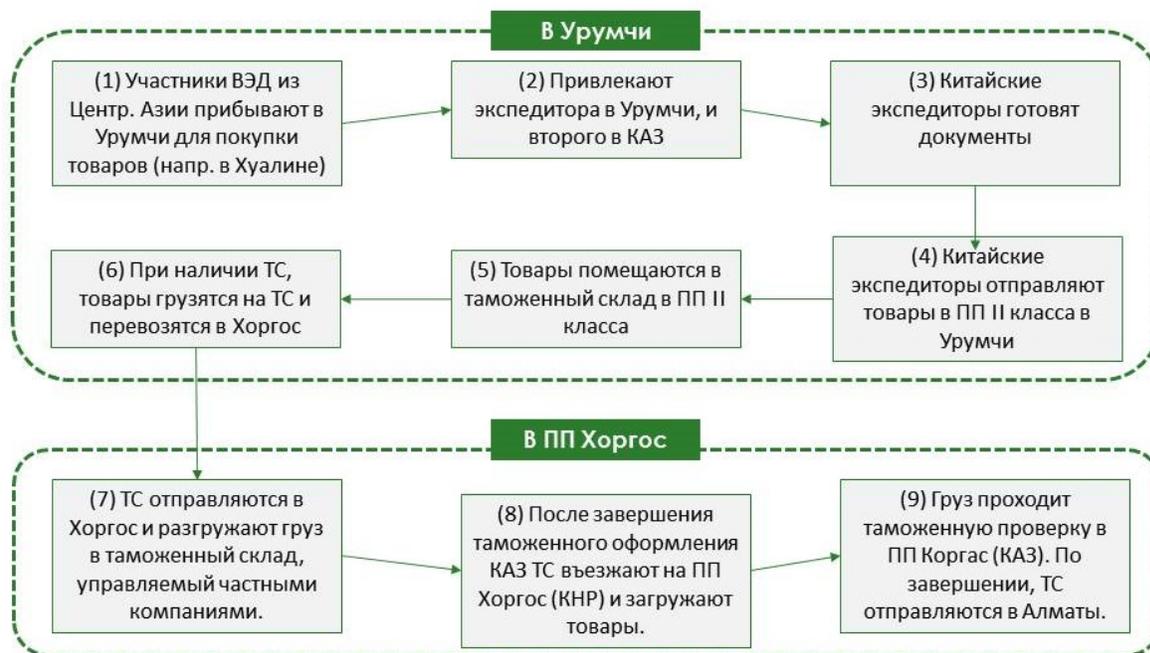
### Пункты пропуска и узкие места

Коридор ЦАРЭС 1 широко используется для экспорта товаров из КНР в Центральную Азию. Для перемещения товаров народного потребления и новых транспортных средств из КНР в Казахстан и Кыргызскую Республику используется автомобильный транспорт. Изучение цепочки поставок товаров народного потребления (см. рисунок 11), можно более полно понять роль ПП (в особенности проблемы, связанные с ПП Хоргос).

Источником товаров для покупателей из Центральной Азии является г. Урумчи – крупный торговый и транспортный узел на западе КНР. Приобретаются такие товары, как одежда, мебель, обувь, игрушки, и электроприборы. Затем экспедитор организует перевозку товаров в центры хранения II класса. Когда в наличии появляются АТС, товары перевозятся в ПП Хоргос. Расстояние от Урумчи до Хоргоса 665 км. Вес грузов составляет от 21 до 35 тонн. Чтобы уменьшить транспортные расходы, грузовой экспедитор принимает меры, чтобы разные товары народного потребления перевозились в одном грузовике.

В 2014 среднее время пересечения границы для ПП Хоргос (КНР) составляло 19,3 часа. Экспорт и грузы, перегружаемые в ПП для

Рисунок 11: Цепочка поставок экспортных товаров из КНР через Хоргос



отправки в Алматы, забираются казахскими АТС, которые въезжают в зону таможенного контроля КНР, чтобы загрузить товары. Затем они встают в очередь, чтобы возвратиться на казахскую сторону. Длинные очереди казахских грузовиков – обычное зрелище в Хоргосе. В целом, задержки были обусловлены следующими причинами:

### ■ Необходимость в перегрузке

Расстояние от Урумчи до Алматы всего 1 046 км. В теории, если бы АТС могло перевезти груз непосредственно в Алматы, перевозка могла бы быть выполнена в течение 1-2 дней, и по более эффективному тарифу. Однако правила каботаж не допускают такую практику. АТС, зарегистрированным в КНР, нелегко получить разрешение на въезд на территорию Казахстана. В связи с этим, требуется, чтобы товары находились на хранении в центрах хранения класса I и II, прежде чем их заберут казахские АТС. Потребность в хранении товаров означает дополнительную задержку. Кроме того, высоки затраты на хранение I класса. Издержки на разгрузку и перегрузку товаров, как отмечалось, находятся в диапазоне 300\$ - 400\$.

### ■ Ограниченное использование контейнеризации

Контейнеры обеспечивают хороший способ выполнить перевозку под таможенным контролем. Однако в большей части ЦАРЭС, контейнеризация не нашла широкого применения в автомобильных перевозках. Экономика перевозок делает перевозку в контейнерах невыгодной. Это объясняется тем, что полезный груз для 40-футового контейнера составляет приблизительно 12 - 15 тонн (для товаров народного потребления). Однако используя обычный пятиосный автофургон, можно загрузить в 2,5 раза больше груза. Данные ИМЭК показали среднее значение 24 тонны на автофургон. Хотя это позволяет увеличить объем полезного груза за рейс, отрицательной стороной является более длительное время погрузки/разгрузки и оформления, так как такая перевозка не считается выполняемой под таможенным контролем, и поэтому таможня склонна проявлять большую тщательность в проверках.

### ■ Скопление АТС

Являясь пунктом пропуска, через который проходит самый большой в ЦАРЭС грузопоток (автотранспортный), ПП Хоргос известен большими скоплениями АТС во время пиковых периодов. Это происходит из-за несбалансированности в имеющихся автостоянках (стоянка на китайской стороне вмещает 300 грузовиков, тогда как на казахской стороне – лишь 80). Отсутствуют также технические средства для

консолидации и расконсолидации. Кроме того, не был хорошо продуман транспортный поток через зону таможенного контроля. Если транспортное средство должно покинуть очередь для досмотра, ему трудно маневрировать в стесненном пространстве.

### ■ Ошибки в документации

Оформление для АТС, перевозящего только один или два продукта, обычно проходит быстро. Однако из-за потребности максимизировать загрузку АТС, каждое транспортное средство обычно перевозит огромный ассортимент наименований потребительских товаров. Это увеличивает возможность неточностей в подготовленных таможенных декларациях. Такие ошибки документации могут привести к долгим задержкам, поскольку водители должны связаться с экспедитором, и должны быть приняты корректирующие меры. Такие случаи могут легко привести к задержке на несколько суток.

### ■ Несовпадение времени работы

Время работы смежных ПП не синхронизировано. Время в КНР на два часа впереди алматинского времени. Стандартизированный к часовому поясу КНР, ПП Хоргос (КНР) открыт с 1030 до 2230, в то время как ПП Коргас (КАЗ) открыт лишь с 1130 до 1930, с обеденными перерывами на 1 час в обоих ПП.

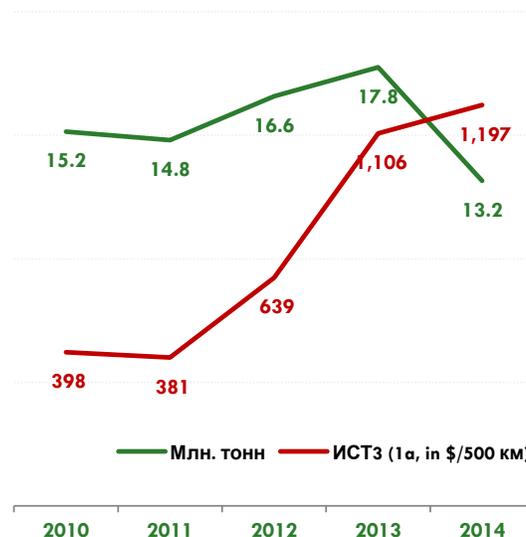
Развитие МЦПС "Хоргос" (Международный центр приграничного сотрудничества) обещает улучшить пересечение границы. Например, генеральный план Казахстана включает интегрированные услуги логистики. На казахской стороне разместятся 13 временных центров хранения, 8 служб по упаковке и обработке, и 3 холодильных склада.

Согласно собранным данным, в ПП Торугарт (КНР-КГЗ) и Ак-Тилек –Карасуу (КГЗ-КАЗ) Коридора 1с не было обнаружено каких-либо крупных проблем. Время пересечения границы, судя по всему, относительно невелико. Основное ограничение – 600-км участок от Торугарта до Бишкека, который проходит по опасному горному ландшафту. Отсутствие придорожных услуг и высокогорье делают движение опасным, особенно в холодные зимы.

## Железнодорожные перевозки

В Коридоре 1 ПП Алашанькоу – Достык (КНР-КАЗ) играет значительную роль. Алашанькоу - единственный в КНР интегрированный ПП, который пропускает грузы, транспортируемые на АТС, по железной дороге и по трубопроводам. С тех пор, как он был введен в действие в 1991 г., ежегодный грузооборот в этом пункте продолжал быстро расти. В 2014 г. общий грузооборот<sup>6</sup> составил 25,4 млн. тонн, уменьшившись на 14,8% по сравнению с 2013 г. Это было первым

Рисунок 12: Объем грузов, перегружаемых в Алашанькоу, в сравнении с ИСТЗ (1а) для ж/д



Источник: Бюро по инспекции и карантину Алашанькоу, Таможня Урумчи

случаем, когда ПП Алашанькоу испытал процентное сокращение, выражаемое двузначной цифрой, с момента ввода в эксплуатацию. Эта тревожная тенденция отражает новую реальность, которая бросает вызов железнодорожному транспортному бизнесу, и общую экономическую картину.

На Рисунке 12 приведены два графика, представляющие ежегодный объем железнодорожных грузопотоков (импорт и экспорт), обработанных в Алашанькоу, и значения ИСТЗ (издержки на перевозку 20 тонн груза на расстояние 500 км) для субкоридора 1а<sup>7</sup> за последние пять лет. Общий объем грузов, обработанный в 2010 г., составил 15,5 миллионов тонн, представляя самый высокий грузооборот среди всех внутренних сухих портов КНР I класса. Пик был достигнут в 2013 г., когда Алашанькоу обработал общий объем грузов 17,75 миллионов тонн. Сюрпризом стал резкий спад объема товаров в 2014 г., который снизился до 13,16 миллионов тонн. По сравнению с предыдущим годом сокращение составило 26%.

Чем вызвано сокращение? Чтобы ответить на этот вопрос, будет полезно добавить второй график на той же диаграмме. У ИМЭК есть четыре индикатора эффективности развития. ИМЭК представляет эти Индикаторы содействия торговле (ИСТ) в качестве вводных данных для Обзора эффективности развития ЦАРЭС. ИСТЗ отражает издержки на перевозку 20 тонн на расстояние из 500 км. Поскольку все коридоры ЦАРЭС имеют различную протяженность, и в каждой перевозке грузы имеют различный вес, были выбраны стандартные единицы 20 тонн и 500 км с тем, чтобы сравнения были значимыми. За тот же период времени с 2010 по 2014 г., ИСТЗ для 1а постепенно увеличивался, со скачком, наблюдавшемся в 2012 – 2014 гг. Судя по всему, он указывает на ограничивающий эффект более

6 Общий грузооборот измерялся как совокупный тоннаж, перемещенный по автомобильной или железной дороге, или по трубопроводу в составе импорта, транзита и экспорта.

7 ИСТЗ для 1а был выбран потому, что ПП Алашанькоу-Достык (КНР-КАЗ) находится в этом субкоридоре. Таким образом, образцы из 1а наиболее точно отражают фактические железнодорожные тарифы.

высоких транспортных расходов на торговые потоки. Поскольку железные дороги становятся более дорогими, грузоотправители должны рассмотреть альтернативные модели перевозок, или даже сократить экспорт.

Есть также другое объяснение. С макроэкономической точки зрения, экономика КНР снижала темпы с 2012 г. Снижение совокупного спроса приводит к уменьшению потребности в импорте сырья для отраслей промышленности. Алашанькоу – "ориентированный на импорт" сухой порт, через который поступают энергоносители и полезные ископаемые, главным образом, предназначенные для промышленного использования. Поскольку экономика КНР замедляется, импорт естественно сокращается. Кроме того, в 2014 г. резко обесценился казахский тенге, что также привело к снижению спроса на импорт из-за его удорожания.

Таким образом, вероятно факторы, вызывающие понижение ежегодного тоннажа, перевозимого по железной дороге через Алашанькоу, имеют тройственный характер. Макроэкономическая окружающая среда привела к понижению совокупного спроса, таким образом, создав встречные ветры для экспорта сырья в КНР из Казахстана. С другой стороны, понижение курса казахского тенге также снизило покупательную способность казахских потребителей. Следующий фактор - возрастающие издержки железных дорог. Экспедиторы, как в КНР, так и в Казахстане занимаются толкованием этого факта с 2013 г.

Среди железнодорожных действий, перечисленных в Таблице 3, наиболее значительные задержки в Коридоре 1, занимавшие 36,8 часа, обусловлены ограничением въезда в ПП. На действия по перегрузке затрачивались 30,3 часа; за ними следует ожидание приоритетных поездов (21,8 часа). Ожидание подачи вагонов занимало 15,7 часа, и 9,2 часа занимали задержки, вызванные неисправным погрузочно-разгрузочным оборудованием. Следует обратить внимание, что фитосанитарный контроль занял, в среднем, 48 часов, но эти действия встречались редко, и не внесли вклада в общую задержку на границах.

## Пункты пропуска и узкие места

Результаты ИМЭК за 2012-2014 гг. показывают, что среднее время пересечения границы в Алашанькоу и Достыке снизилось. В Достыке было зарегистрировано самое продолжительное время пересечения границы (близко к 60 часам). Основными причинами было (i) длительное время ожидания перегрузки, (ii) отсутствие вагонов, и (iii) составление поезда. Эти причины могут быть частично устранены путем повышения пропускной способности этой станции.

В 2014 г. среднее время пересечения границы в Алашанькоу составило 42,4 часа. Были приложены усилия к усовершенствованию четырех перегрузочных терминала. Результаты показывают, что не все задержки в Алашанькоу были связаны с пропускной способностью, но были вызваны перегруженностью ПП Достык. Ограничение на въезд и ожидание

приоритетных поездов были в числе часто упоминаемых причин задержек. Эти причины аналогичны тем, что уже отмечались в результатах предыдущих годовых отчетов.

ПП Хоргос и Алтынколь были включены в последний ИМЭК: среднее время пересечения границы составили 24 и 37 часов, соответственно. Это, на первый взгляд, указывает на то, что поезда, проходящие через Хоргос–Алтынколь, обрабатываются относительно быстрее. Разумеется, и улучшения, замеченные в Алашанькоу– Достыке, также могут быть частично объяснены альтернативными станциями в Хоргосе, пропускающими железнодорожные грузы. Однако проницательный читатель заметит существенные различия между СБЗ и ССЗ в Коридоре 1b (движение через эту пару ПП). Таким образом, существует пространство для дальнейшего улучшения среднего времени пересечения границы в ПП Хоргос-Алтынколь.

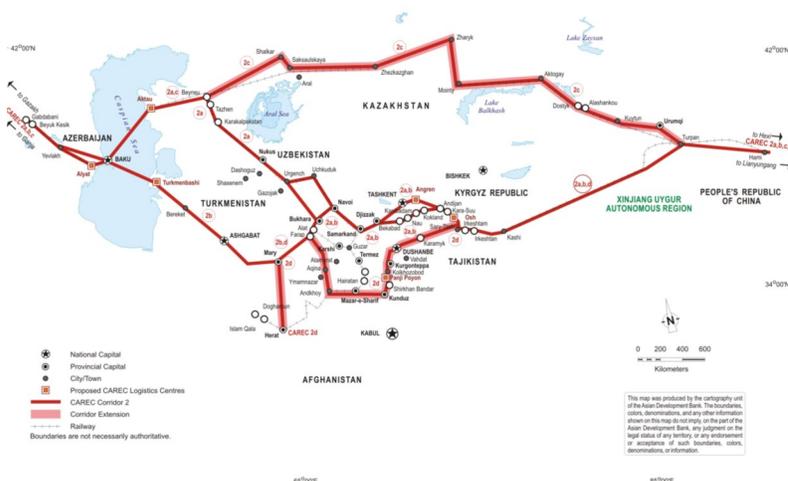
8 2014 г. Казахстанский тенге (KZT) обесценился, в среднем, со 150 до 180 за 1 доллар США.

## 2

## КОРИДОР 2

## Средиземноморье–Восточная Азия

Рисунок 13: Коридор ЦАРЭС 2



Коридор 2 является протяженным коридором, который проходит через восемь страна-членов ЦАРЭС (кроме Монголии и Пакистана). Это - мультимодальный коридор, объединяющий автомобильные (9 900 км) и железные дороги (9 700 км), и один из двух коридоров<sup>9</sup>, которые поддерживают морские перевозки через Каспийское море. В 2014 г. были добавлены два новых субкоридора. Коридор 2с является железнодорожным маршрутом, соединяющим восточный и западный Казахстан. Этот коридор обслуживает перевозки энергоносителей и минерального сырья с запада (например, регион Актау) на восток (Алашанькоу), которые затем экспортируются в КНР. Коридор 2d пролегает на юг, связывая КНР с Афганистаном через Кыргызскую Республику и Таджикистан. Из-за отсутствия железнодорожного сообщения по 2d, этот маршрут используется, главным образом, для автомобильных перевозок грузов.

### Автомобильные перевозки

По показателю СБЗ Коридор 2 занял первое место во всех кварталах 2014 г., как самый быстрый коридор. В пересчете на годовой показатель СБЗ за 2014 г., он также был первым, продолжив успех 2013 года, когда он разделил первое место с Коридором 1. Средняя СБЗ составила 49 км/ч, в то время как ССЗ снизилась до 24 км/ч, заняв третье место после Коридоров 3 и 6.

<sup>9</sup> Вторым является Коридор 6, в котором также имеется транскаспийский сегмент.

<sup>10</sup> ТИКК означает таможенный, иммиграционный и карантинный контроль.

Основной причиной высокой СБЗ было интенсивное использование Коридора 2 узбекскими водителями. Благодаря относительно хорошему качеству дорожного покрытия в Туркменистане и Узбекистане, были зарегистрированы более высокие скорости движения. Узбекские водители перевозили фрукты и овощи, а также пряжу и хлопок из Ферганской долины до иностранных пунктов назначения экспорта. С другой стороны, по Коридору 2 в Узбекистан ввозились промышленные товары и товары народного потребления из Ирана и России.

### Пункты пропуска и узкие места

Главные узкие места в Коридоре 2 включали:

#### ■ Алат-Фарап (УЗБ-ТКМ)

Среднее время пересечения границы составляло 12 часов в обоих направлениях. Из Ирана и Турции в Узбекистан направлялись товары народного потребления в 40-футовых контейнерах, в то время как в обратном направлении эти контейнеры, загруженные пряжей и хлопком, направлялись в морские порты.

#### ■ Еркешитан-Иркештам (КНР-КГЗ)

Ранее оживленный ПП; в 2014 г. количество образцов значительно сократилось. КНР экспортирует товары в Бишкек, используя ПП Торугарт, таким образом, Иркештам используется только для отдельных транзитных грузов, направляющихся в Таджикистан и далее. Так как Карамык закрыт для транзитных грузов, автомобильные перевозчики теперь используют маршрут через перевал Кулма, который оказался более дешевым, чем маршрут через Баткен.

#### ■ Карасуу-Кулма (КНР-ТАД)

Этот ПП быстро завоевывает популярность и замещает роль, которую играет Иркештам. Время пересечения границы существенно варьируется в зависимости от страны регистрации водителя и АТС. Для таджикского оператора время ожидания в Карасуу может быть длительным (15-20 часов). В Карасуу водитель проходит обычные действия таможенного, иммиграционного и карантинного контроля (ТИКК). После перехода границы, в ПП Кулма затраты времени минимальны. Для водителей из КНР пересечение границы через ПП Карасуу-Кулма, судя по всему, проходит быстро. Водитель должен пройти пограничный контроль,

таможенное оформление, иммиграцию и весовой контроль. Эти действия могут быть завершены в течение 2 часов. Те же действия повторяются в Кулма. Однако операторы из КНР обычно затрачивают более длительное время, ожидая в Мургабе и Хороге (10-20 часов в каждом) таможенного сопровождения (как правило, АТС, зарегистрированные в КНР, не применяют книжки МДП, в связи с чем требуется таможенное сопровождение. Это, однако, может измениться в течение 2015 г., поскольку КНР рассматривает преимущества присоединения к Конвенции МДП). АТС движутся в составе конвоев, таким образом, время ожидания может быть довольно продолжительным.

вдоль 2с. Эта линия сократит маршрут, соединяющий Центральный и Западный Казахстан, содействуя реализации транзитного потенциала. Важность этой железной дороги состоит в том, что она поддержит эксплуатацию контейнерного маршрутного поезда "Шелковый ветер", курсирующего из КНР в Турцию. С завершением Босфорского тоннеля коридор сможет обеспечивать перемещение товаров в Европу, как конечный пункт назначения. Одновременно с этим, модернизируется морской порт Туркменбаши, и будет построен новый логистический центр. В настоящее время ИМЭК пока не начал сбор данных по 2с.

## Железнодорожные перевозки

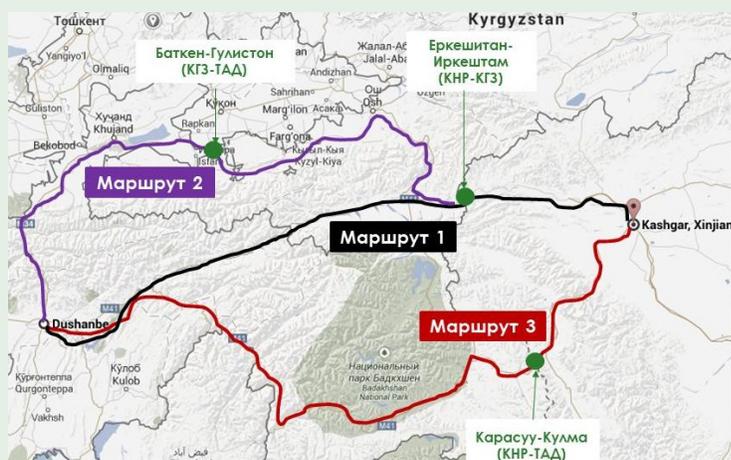
Новым элементом в Коридоре 2 является включение новой железнодорожной линии, соединяющей Джезказган с Бейнеу

### Вставка 1: Карамык – Открывать или нет?

Коридор 2 может реализовать большой потенциал для внутрирегиональной торговли, если Карамык будет открыт для грузоперевозок третьих сторон. Карамык - ПП, который был определен пограничной службой Кыргызской Республики в 2007 г. для обслуживания только двусторонних грузоперевозок между Кыргызской Республикой и Таджикистаном. Таким образом, он не обслуживает АТС, направляющиеся в третьи страны, так же, как и товары, происходящие из третьей страны, не могут перевозиться транзитом через этот ПП. Однако, стратегическое местоположение этого ПП значительно понизило бы затраты на международные перевозки, если бы ему было разрешено обслуживать грузоперевозки третьих стран. Таджикистан предоставил международный статус своему пункту пропуска, обслуживающему этот пограничный переход, однако Кыргызская Республика не сделала ответного шага.

Согласно данным Таможни Урумчи, торговля между СУАР и Таджикистаном быстро расширяется, достигнув в 2014 г. объема 2 миллиардов \$ (+26% по сравнению с предыдущим годом). До 2012 г. многие китайские и таджикские АТС использовали маршрут Каши-Карамык-Душанбе (Маршрут 1), поскольку двусторонний статус вступал в силу лишь sporadически. После закрытия ПП Карамык для грузоперевозок третьих стран в конце 2012 г., АТС изменяли маршрут, с тем, чтобы пересечь границу в Баткене (Маршрут 2) – более длинный и занимающий больше времени маршрут. В 2013 г., Перевал Кулма (Маршрут 3) был приспособлен к эксплуатации в зимнее время, для обслуживания грузоперевозок по прямому маршруту между КНР и Таджикистаном. Ландшафт горный, и сильный снегопад может вынудить АТС двигаться со скоростью не более 25 км/ч, однако дорога остается проходимой. В таблице приведено сравнение эффективности всех маршрутов на основе данных ИМЭК, собранных с 2012 по 2014 г.

Благодаря наименьшей протяженности, Маршрут 1 является самым быстрым и наименее дорогостоящим. Так как Карамык



	Distance km	Time ч	Издержки \$
Route 1: Via Karamyk	877	80	5,250
Route 2: Via Batken	1,198	105	7,160
Route 3: Via Kulma Pass	1,307	121	6,475

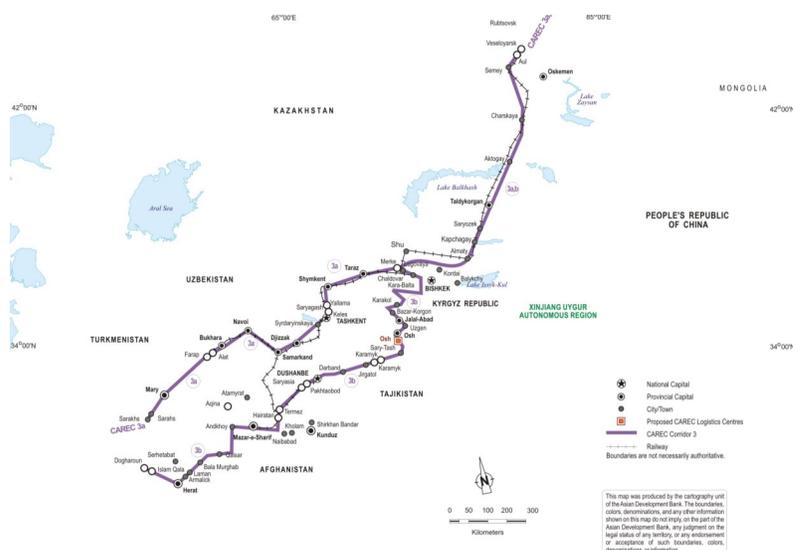
закрыт для транзитных перевозок, грузоотправителям приходится выбирать между маршрутами 2 и 3. У каждого из них есть свои достоинства. Маршрут 2 быстрее, но издержки там больше, по сравнению с Маршрутом 3. Несмотря на два пограничных перехода на Маршруте 2, общие затраты времени на рейс по нему меньше. Это объясняется горным ландшафтом и плохим состоянием неровного дорожного покрытия на Маршруте 3. Оно действует как естественное ограничение скорости для каждого АТС, движущегося по Маршруту 3. Таким образом, необходимость двигаться медленно и большее расстояние приводят к увеличению продолжительности рейса по Маршруту 3 на 1-2 суток. Несмотря на более длительное время перевозки, грузоотправители все чаще используют этот маршрут из-за довольно значительного снижения издержек.

## 3

## КОРИДОР 3

Российская Федерация–Ближний Восток  
и Южная

Рисунок 14: Коридор ЦАРЭС 3



Эта ось "север – юг" обеспечивает коридор для торговли России с рынками Ближнего Востока и Южной Азии. В частности, Афганистану, Кыргызской Республике, Таджикистану и Узбекистану принадлежит ценная роль транзитных стран. Этот коридор включает в себя 6 900 км автомобильных дорог и 4 800 км железных дорог. Транзитная торговля в настоящее время не оптимизирована в силу различных причин. Предполагаемая небезопасность в Афганистане, ограничение роли ПП Карамык в транзитных перевозках, горный ландшафт в Таджикистане и ограничительная политика в Узбекистане означают, что Коридору 3 еще предстоит реализовать свой полный потенциал транзитной торговли.

### Автомобильные перевозки

Коридор 3 был вторым самым быстрым коридором в 2014 г., достигнув значения СБЗ 49 км/ч. По показателю ССЗ – 27 км/ч – он был признан первым. Вместе с тем, на различных его участках, АТС могли испытывать изменения скорости. Исследуя ИСТ субкоридоров 3а и 3б, можно сделаны некоторые выводы (рисунок 15).

Во-первых, среднее время пересечения границы (ИСТ1) в субкоридоре 3а неуклонно оставалось более продолжительным, чем в 3б, с 2010 по 2014 г. Однако это не означает более высокую скорость движения в 3б. На самом деле, ИСТ4 (ССЗ) субкоридора

3б обычно ниже, чем ИСТ4 3а. Это проясняет суть. Несмотря на то, что пересечение границы в 3а может занимать больше времени, АТС могут двигаться с большей скоростью в пути, стараясь "наверстать" более продолжительное время, затраченное на пересечение границы. Кыргызские и таджикские водители подтвердили это, и сообщили о более медленном движении по всей протяженности 3б, особенно в зимнее время.

Во-вторых, были проанализированы издержки при использовании 3а и 3б. В течение последних пяти лет, в 3б сохранялись более низкие средние издержки на пересечение границы (ИСТ2), но это, к сожалению, не привело к более благоприятным общим издержкам. Фактически, в 2013 и 2014 гг. общие издержки на перевозку 20 тонн груза на 500 км (ИСТ3) в 3б были в четыре раза больше, чем в 3а. Это указывает на очень высокие эксплуатационные расходы на транспортное средство, которые обусловлены высокими транспортными издержками при автомобильных перевозках в Таджикистане.

В заключение, анализ ИМЭК показывает, что, несмотря на более продолжительное время пересечения границы и более высокие издержки на границе в субкоридоре 3а, оценка общих издержек указывает на то, что 3б является менее эффективным. Означает ли это, что должен был произойти отток торговых потоков из 3б в 3а? Это не произошло, так как этому препятствовали ограничительная политика и таможенный режим в Узбекистане. Например, для отгрузки радиооборудования для коммерческого использования может потребоваться разрешение Министерства обороны, так как изделие может быть классифицировано как имеющее какое-либо "военное применение". Перевозчики отмечают, что, несмотря на то, перевозка через Таджикистан физически является более трудной, правила и нормативные требования там проще. Это снова указывает на воздействие нефизических барьеров, которые значительно уменьшают транзитный потенциал коридора.

### Пункты пропуска и узкие места

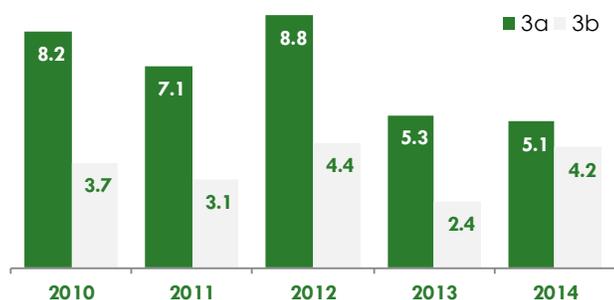
К числу основных узких мест в Коридоре 3 относятся:

#### ■ Сарахс-Сарахс (ИРН-УЗБ)

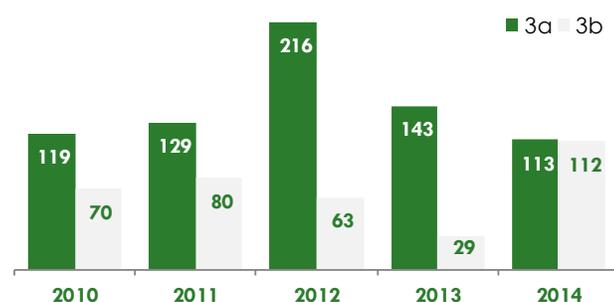
Среднее время пересечения границы составляло 14 часов в обоих направлениях. Интенсивно используется узбекскими перевозчиками для перемещения импорта и экспорта. Морской порт Бендер-Аббас является ключевым выходом к мировым рынкам. Из-за большого объема грузопотоков, АТС затрачивали 40% общего времени перевозки на ожидание в очереди.

Рисунок 15: Индикаторы содействия торговле Коридора 3

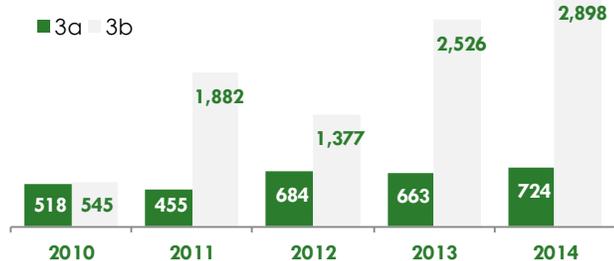
**ИСТ1: Время на прохождение пункта пропуска (ч)**



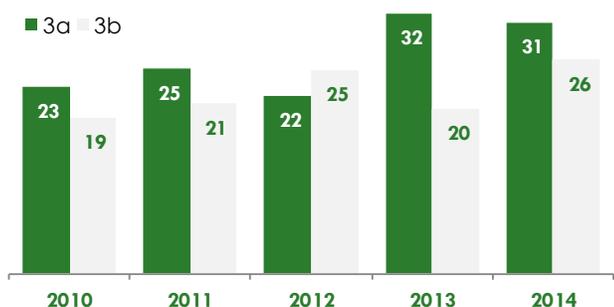
**ИСТ2: Издержки на оформление пересечения границы (\$ США)**



**ИСТ3: Издержки на перевозку груза по участку коридора (на 500 км, на 20-тонный груз)**



**ИСТ4: Скорость движения по коридорам ЦАРЭС (км/ч)**



**Вставка 2: Транзитный потенциал Коридора 3 для перевозки сельскохозяйственных продуктов**

Перевозки сельскохозяйственных продуктов относятся к основным видам деятельности, так как многие из стран ЦАРЭС являются нетто-экспортерами фруктов и овощей, за исключением Казахстана. Хотя Казахстан - седьмой по величине экспортер пшеницы (экспорт пшеницы составляет 77% объема сельскохозяйственного экспорта Казахстана), производство фруктов и овощей в стране покрывает лишь 30% внутреннего спроса.

В настоящее время Казахстан импортирует фрукты и овощи из Кыргызской Республики и Узбекистана. Однако в цепи поставок сельскохозяйственных продуктов, грузоотправитель должен знать периоды "сезона" и "межсезонья". Во время "сезона" предложение обильно благодаря уборке урожая. В течение "межсезонья" предложение ограничено. Это усугубляется отсутствием услуг холодной цепочки, которые могли бы продлить срок годности скоропортящихся продуктов. Из-за географической близости и сходного климата, сезон и межсезонье для фруктов и овощей одинаковы в Казахстане, Кыргызской Республике и Узбекистане. Таким образом, в 'межсезонье', Казахстану, вероятно, даже приходится импортировать яблоки из таких далеких мест как Польша. Это приводит к более высокой стоимости из-за увеличенных затрат на транспортировку.

Одно из решений по снижению издержек цепочки поставок и стабилизации непрерывности поставок - рассмотреть возможность поставок из соседних стран с отличающимися сезонными характеристиками. Афганистан и Пакистан, например, производят в настоящее время большие объемы сельскохозяйственных продуктов. Однако эти продукты не экспортируются для удовлетворения спроса в Казахстане. Этот пример отражает более широкий объем торговли между Центральной и Южной Азией. Хотя эти два региона очень близки друг к другу, торговый оборот между ними неутешительно низок. Это объясняется воспринимаемой небезопасной ситуацией в Южной Азии, отсутствием соглашений о транзитной торговле и различиями в стандартах. Например, предельная нагрузка на ось в Центральной Азии обычно составляет 10 тонн, но в Южной Азии она может быть более высокой.

Объем транзитной торговли по Коридору 3 может быть увеличен. Этому могли бы способствовать следующие действия:

■ **Снижение транспортных издержек при автоперевозках**

В настоящее время издержки на автоперевозки слишком высоки. В Таджикистане стоимость перевозки грузовым автомобилем из Карамыка в Нижний Пяндж составляет 3 000\$.

■ **Открытие ПП Карамык**

Как было показано в анализе Коридора 2, маршрут через Карамык является самым коротким для транзитных грузов. Этот ПП следует открыть для транзитных перевозок.

■ **Гармонизация фитосанитарных стандартов**

Быстрое перемещение сельскохозяйственных продуктов требует гармонизации фитосанитарных стандартов. Несогласованные стандарты приводят к необходимости повторных и дублирующихся лабораторных проверок и испытаний.

### ■ Алат-Фарап (УЗБ-ТКМ)

Среднее время пересечения границы составляло 12 часов в обоих направлениях. Из Ирана и Турции в Узбекистан направлялись товары народного потребления в 40-футовых контейнерах, в то время как в обратном направлении эти контейнеры, загруженные пряжей и хлопком, направлялись в морские порты

### ■ Яллама-Конысбаева (УЗБ-КАЗ)

Оживленный ПП, через который сельскохозяйственные продукты из Ургута, Самарканда или Бухары направляются в Алматы. Среднее время пересечения границы составляло 14 часов.

### ■ Аул-Веселоярск (КАЗ-РОС)

Со времени образования Евразийского экономического союза этот ПП стал довольно эффективным. Однако в 2014 некоторые кыргызские водители сообщали о более продолжительном, чем обычно, времени прохождения ПП. АТС было задержано из-за "недействительности" книжки МДП, которая была связана с кризисом МДП в России. Некоторым неудачливым водителям приходилось платить почти 1 000\$, чтобы пройти таможню. Хотя эти случаи были зарегистрированы, другие кыргызские водители не сталкивались с этой проблемой. ИМЭК продолжит мониторинг ситуации и определит, прекратилась ли проблема в 2015 г.

груз по субкоридорам 3а или 3б. Последний является дорогостоящим маршрутом и поэтому вряд ли может быть конкурентоспособным. Однако отправка грузов автомобильным транспортом по 3а через Узбекистан затруднена из-за ограничений на транзитные товары.

Если бы железные дороги ЦАРЭС предоставили жизнеспособную возможность для перевозки скоропортящихся продуктов по 3а, то цепочка поставок могла бы стать более эффективной. Например, афганские фрукты и овощи могут загружаться на поезда в Мазари-Шарифе, ввозиться на территорию Узбекистана через Термез, и далее направляться в Казахстан и Россию. Это могло бы увеличить транзитное движение для железных дорог в Узбекистане, а также помочь решить проблему пустующей железной дороги от Хайратана до Термеза. По неизвестным причинам оператор железных дорог Узбекистана не разрешает загружать на поезда афганский экспорт для обратного рейса, таким образом, вынуждая афганских экспортеров использовать перевозку на баржах для перемещения экспортных грузов.

В заключение, у Коридора 3 есть богатый потенциал в качестве транзитного коридора. И АТС, и поезда могли бы перевозить больше транзитных грузов, однако текущая ситуация насыщена факторами, которые, на практике, ограничивают потенциал коридора.

## Железнодорожные перевозки

В 2014 г. каких-либо данных о железнодорожных перевозках по коридору 3 не было собрано. В 2015 прилагаются усилия по охвату этого коридора.

Коридор 3 имеет важное значение для грузоотправителей, в особенности для южноазиатских экспортеров, которые хотели бы иметь доступ к центральноазиатским и российским рынкам. Как отмечалось выше, у грузоотправителей в Южной Азии есть два варианта отправки экспорта, такого как сельскохозяйственные продукты, на которые имеется хороший спрос в северных районах Казахстана и России. Грузоотправитель может отправить

# 4

## КОРИДОР 4

### Российская Федерация–Восточная Азия

Монголия – одна из самых малонаселенных стран в мире. При огромно площади территории (1,5 миллиона кв.км), не имеющей выхода к морю, низкая плотность сети автомобильных и железных дорог на кв.км ограничивает перемещение грузов. Улан-Батор - транспортный узел, обслуживающий транзитную торговлю между КНР и Россией. Коридор 4b является главным маршрутом перевозок для экспорта, импорта и транзитных грузов. В 2014 г. начался сбор данных ИМЭК для нового субкоридора 4с, который проходит через Бичигт – Зуун Хатавч (МОН-КНР). Коридор 4 включает в себя 2 400 км автомобильных дорог и 1 100 км железных дорог.

#### Автомобильные перевозки

Основным улучшением было завершение участка дороги, соединяющей Замын-Ууд и Чоир. В рамках проекта, финансировавшегося Азиатским банком развития, были проложены 432 км двухполосной дороги с асфальтобетонным покрытием. Недавнее завершение этой дороги в 2014 г. привело к немедленным улучшениям.

На основе данных ИМЭК, с 2013 по 2014 г. было отмечено заметное улучшение показателей издержек и скорости движения АТС по коридору 4b.

Оценка с использованием ИСТЗ, который измеряет транспортные издержки на перевозку 20-тонного груза на 500 км, показала, что издержки на автомобильную перевозку понизились с 1 437\$ до 1 200\$ (-16.45%). Скорость движения увеличилась. Для оценки использовалась СБЗ, которая не учитывает затраты времени на остановки, поскольку цель состояла в том, чтобы оценить, увеличивает ли новая дорога с хорошим качеством покрытия скорость движения. С 2013 по 2014 г. СБЗ повысилась с 24 км/ч до 36 км/ч (50-процентное увеличение).

Неофициальная информация также свидетельствует о положительном вкладе новой дороги. Новая дорога не только уменьшила транспортные расходы, но, что еще более важно, предлагает новые мультимодальные возможности для грузоотправителей. У грузоотправителей теперь есть возможность рассмотреть вариант автомобильной перевозки при импорте товаров из КНР. Например, грузоотправители сообщили, что в прошлом поддержанные автомобили отправлялись с использованием 40-футовых контейнеров по железной дороге. Контейнеризация - дорогой вариант, так как контейнер может вместить только четыре транспортных средства, и большая часть объема контейнера не используется. Новая дорога позволяет грузоотправителю организовать водителей в Замын-Ууде. После таможенного оформления поддержанные машины разгружают из контейнеров и отправляют своим ходом по новой дороге в Улан-

Рисунок 16: Коридор ЦАРЭС 4

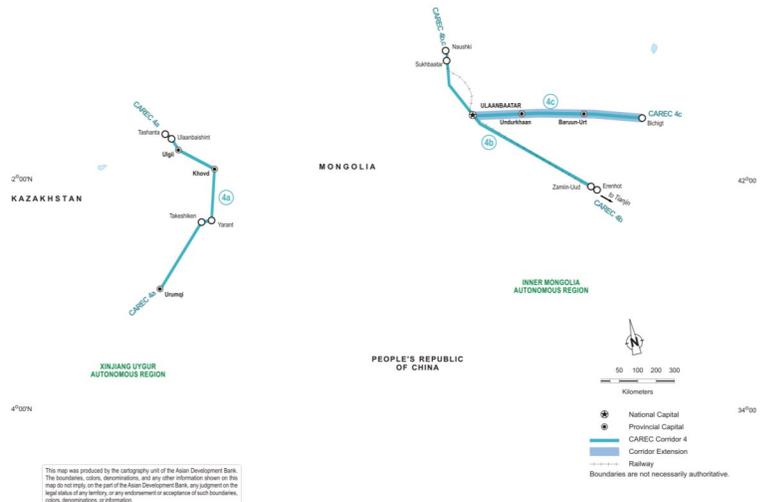


Рисунок 17: Завершение дороги, связывающей Замын-Ууд и Чоир в 4b

Батор. Это экономит время и деньги грузоотправителей.

По новому субкоридору 4с было отмечено перемещение промышленных материалов и нефти из КНР в Монголию. Исследование ИМЭК было сосредоточено на участке Зуун Хатавч – Бичигт (КНР-МОН). Далее АТС движутся по маршруту Сухэ-Батор -Улан-Батор. При общем расстоянии 842 км, прохождение маршрута занимает 25 часов, и обходится приблизительно в 2 500\$ на одно АТС. Товары перевозятся в контейнерах.

## Пункты пропуска и узкие места

Основные узкие места в Коридоре 4 включали:

### ■ Эренхот – Замын-Ууд (КНР-МОН)

Затраты времени в этом ПП одни из самых высоких среди всех ПП коридоров ЦАРЭС. Время пересечения границы составило в среднем 24 часа. Основная причина – скопление грузов на китайской стороне границы из-за ограниченного времени работы ПП. Этот ПП является единственным крупным ПП для китайско-монгольской торговли, однако он работает только 10 часов в день (8:00 – 18:00). Другие факторы, увеличивающие задержки, включают: время, затрачиваемое в Эренхоте на перегрузку грузов с китайских на монгольские транспортные средства и длительный процесс проверки правильности всей необходимой документации при въезде АТС на территорию Монголии. Несмотря на наличие других ПП меньшего размера, таких, как Ганчимодоо – Гашунн Сухайт (КНР-МОН), они имеют очень ограниченную пропускную способность и не имеют лабораторий для проведения фитосанитарного контроля или проверки опасных грузов.

Понимая эти ограничения, Азиатский банк развития финансирует строительство мультимодального логистического центра в Замын-Ууде, в котором будут размещаться также таможня, карантин и фитосанитарный контроль, для повышения пропускной способности. Он также будет содействовать перегрузке товаров и мультимодальным перевозкам (автомобиль-автомобиль, и автомобиль-железная дорога). Ожидается, что строительство центра будет завершено к 2016 г.

### ■ Зуун Хатавч – Бичигт (КНР-МОН)

Среднее время пересечения границы составляло 3 часа. Главные задержки обусловлены таможенным оформлением в Бичигте. Обычно, сбор за пересечение границы включает 60\$ за 1 АТС, плюс 15,5% стоимости по коммерческому счету-фактуре. По пути водители также уплачивают небольшой дорожный сбор в пределах от 2 до 5\$ на крупных контрольно-пропускных пунктах. Данные, имеющиеся к настоящему времени, показывают, что время пересечения границы здесь намного меньше, чем в ПП Эренхот – Замын-Ууд.

В ПП Хиагт-Алтанбулаг (РОС-МОН), не наблюдались какие-либо значительные проблемы. Пересечение границы завершается в течение 1-2 часов.

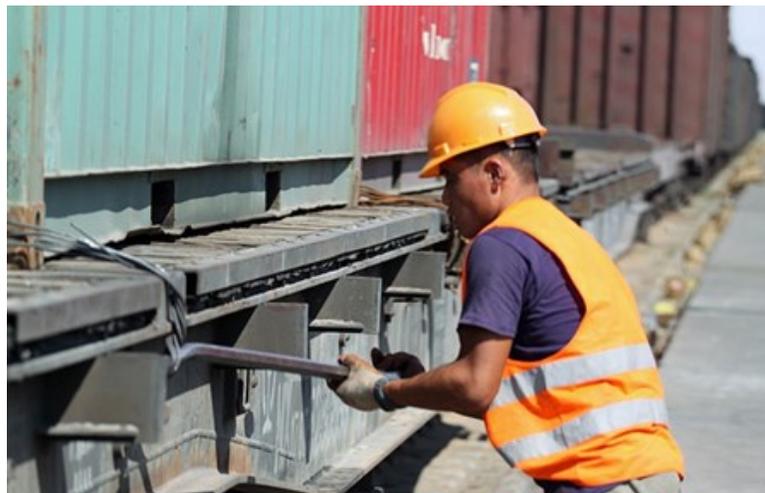


Рисунок 18: Работник железнодорожного терминала в Замын-Ууде проводит техническую проверку

## Железнодорожные перевозки

В 2014 г. исследование железнодорожных данных ИМЭК было сфокусировано на сборе данных по трем маршрутам субкоридора 4b:

### ■ Поезда из Тяньцзиня в Улан-Батор

Протяженность 1 692 км; поезд проходит через ПП Эренхот – Замын-Ууд (КНР-МОН). Грузы – товары, произведенные в КНР – отправляются в 20- или 40-футовых контейнерах.

### ■ Поезда из Улан-Батора в Тяньцзинь

Перевозка монгольского экспорта в КНР. Состав продуктов, транспортируемых по этому маршруту, значительно изменился. В прошлом перевозились медь или концентраты цинка. В 2014 г. образцы не содержали таких товаров. Вместо этого контейнеры используются для консолидации навалочных грузов. Это отражает уменьшившийся спрос в КНР на сырье.

### ■ Поезда из России в Китай

По коридору 4 российская древесина отправляется в КНР в обычных железнодорожных вагонах (грузоподъемностью 60 тонн). Это - пример перегрузки груза на железных дорогах.

В 2014 г. в субкоридоре 4b скорости поездов достигли: СБЗ - 22 км/ч и ССЗ - 8 км/ч. Благодаря новой методологии ИМЭК, теперь имеется возможность проанализировать причины задержек (см. Таблицу 3).

Ограничение въезда стало причиной задержек, занимающих наибольшее время, которое составило, в среднем, 36,2 часа. Это повторяет картину в Коридоре 1, где эта же причина была определена, как занимающая наибольшее время. Отсутствие вагонов, как было установлено, было второй причиной больших задержек, составивших, в среднем, 23,1 часа. Третья причина – перегрузка из-за смены колеи в ПП Эренхот – Замын-Ууд, заняла 18,5 часа. Перегрузка в терминале заняла 14,1 часа, и исправление ошибок в документации заняло, в среднем, 12 часов.

## Пункты пропуска и узкие места

Основные узкие места в Коридоре 4:

### ■ Эренхот–Замын-Ууд (КНР-МОН)

Значительные затраты времени в этом ПП отмечаются в каждом годовом отчете. Для поезда, направляющегося из КНР в Монголию, средняя задержка в Эренхоте и Замын-Ууде составляла 30,7 часа и 23,7 часа, соответственно. Для поезда, идущего в противоположном направлении, задержки составили в среднем 44,4 часа и 3,1 часа, соответственно.

Монгольский оператор железной дороги уже давно поднял вопрос об ограниченной пропускной способности ПП Замын-Ууд. Власти активно исследуют решения по повышению пропускной способности железной дороги в субкоридоре 4b. Были изучены возможности электрификации путей, технологии укладки контейнеров в два яруса и увеличения количества мобильных подъемных кранов – все эти решения требуют значительных капиталовложений. Это позволило бы ПП Замын-Ууд стать новым интегрированным мультимодальным центром.

### ■ Наушки-Сухэ-Батор (РОС-МОН)

Несмотря на то, что затраты времени не так велики, как в ПП Эренхот–Замын-Ууд, пересечение границы здесь все еще имеет большую продолжительность. Для поездов, направляющихся в Монголию, средняя продолжительность действий в Наушках составляла 11,5 часов, и в Сухэ-Баторе – 15 часов.

5

КОРИДОР 5

Восточная Азия–Ближний Восток и Южная Азия

Рисунок 19: Коридор ЦАРЭС 5

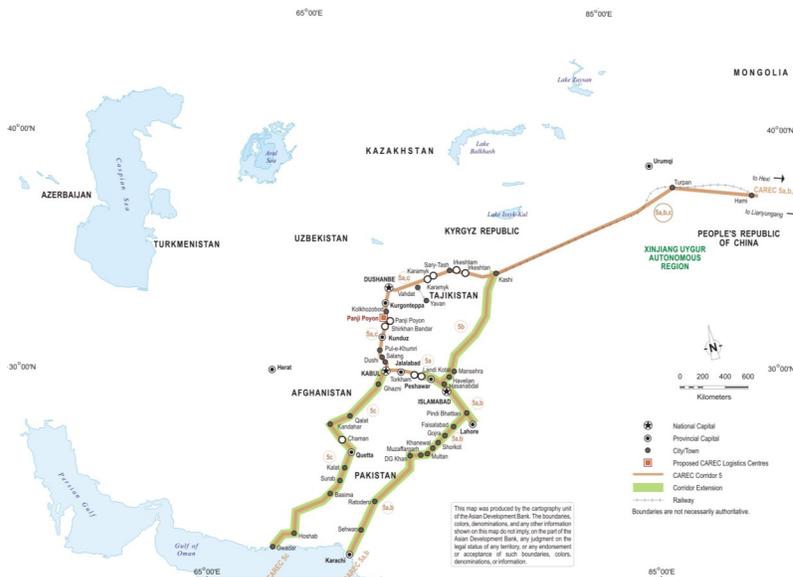


Таблица 8: ИСТ Коридора 5, 2014 г.

		Среднее	Рейтинг	Примеч.
ИСТ1	Время на прохождение пункта пропуска (ч)	28.9	1	Самый продолж.
ИСТ2	Издержки на оформление пересечения границы (\$ США)	171	2	Дорогой
ИСТ3	Издержки на перевозку груза по участку коридора (на 500 км, на	2,050	2	Дорогой
ИСТ4	Скорость движения по коридорам ЦАРЭС (км/ч)	17	6	Самый медленный
СБЗ	Скорость без задержек (км/ч)	36	6	Самый медленный

Этот коридор насчитывает 3 700 км автодорог и 2 000 км железных дорог. Потенциал железных дорог пока не реализован, потому что лишь участок Турпан-Каши готов к эксплуатации. В Каши товары должны перегружаться на АТС для продолжения пути. Несмотря на то, что в Пакистане есть железные дороги, связывающие Карачи с Исламабадом, они - в общем и целом - обслуживают пассажиров. По приближенной оценке, лишь 2% железнодорожного потенциала Пакистана используются для грузов. ИМЭК сосредотачивался на сборе данных об автомобильных перевозках в Коридоре 5, в связи с недостаточным развитием железнодорожных грузоперевозок.

Автомобильные перевозки

Коридор 5 по-прежнему остается самым проблемным коридором ЦАРЭС. С 2010 г. ИСТ коридора показывают, что он характеризуется самыми большими затратами времени и издержками. В 2014 г. показатели эффективности Коридора 5 также оставались низкими (см. Таблицу 8).

Коридор 5 имеет стратегическое значение, однако его ценность, как транзитного коридора, не реализована. Признавая это, Программа ЦАРЭС предпринимала шаги по повышению эффективности этого коридора, такие, как содействие заключению Соглашения о трансграничных перевозках (СТГП) между Афганистаном, Кыргызской Республикой и Таджикистаном.

Для дальнейшего повышения его эффективности, могут быть рассмотрены следующие инициативы.

■ Четырестороннее соглашение о транзитных перевозках (QATP)

Это многостороннее соглашение, подписанное в 1996 г. между четырьмя странами (Казахстан, Кыргызская Республика, Пакистан и КНР). На карте оно предусматривает для водителей из Казахстана, Кыргызской Республики и КНР кратчайшее расстояние для достижения морского порта Карачи, используя субкоридор ЦАРЭС 5b (Каракорумское шоссе). От Бишкека до Карачи расстояние составляет 3 200 км. Для АТС, перевозящего 20-тонный груз, маршрут займет 9-11 дней, при транспортных расходах 8 500\$. В пересчете на стандартные единицы, это составляет 1 328\$ на 500 км.<sup>11</sup> Эти издержки фактически ниже текущего значения ИСТ3 для Коридора 5 (2 050\$).

К использованию субкоридора 5b имеются некоторые препятствия – естественные и искусственные. Каракорумское шоссе пролегает на больших высотах, которые могут превышать 5 000 м над уровнем моря. ПП Хунджераб-Сост (КНР-ПАК) не предназначен для обработки больших грузопотоков. Шоссе также непроходимо зимой. Кроме того, этим четырем странам потребуется система унифицированных пломб, и работники ПП не знакомы с этим соглашением.

■ Региональный механизм выдачи разрешений на въезд и виз для водителей

Вследствие различий в историческом и культурном развитии, в Центральной и Южной Азии используются совершенно разные

11 Оценки издержек и времени представлены пакистанскими экспедиторами. В настоящее время ИМЭК не собирает данные по коридору 5b в связи с незначительным количеством перевозок.

системы сертификации и стандарты. Одной из общих проблем в Коридоре 5 является необходимость в перегрузке грузов между транспортными средствами.

В теории, если груз из Каши в КНР направляется в Карачи в Пакистане, то наиболее вероятным маршрутом будет субкоридор 5а. Однако потребуются, по крайней мере, три перегрузки, каждая из которых связана с расходами и увеличивает шанс повреждения товаров, перемещаемых из одного транспортного средства или контейнера в другой. Кыргызские водители заберут груз в Каши, пересекут границу в Иркештаме, и затем направятся в Ширхан-Бандар. Там товары должны быть перегружены на зарегистрированное в Афганистане АТС, которое продолжит путь в Пешавар. Там товары будут перегружены на зарегистрированное в Пакистане АТС, направляющееся в Карачи – конечный пункт назначения. Число операций по перегрузке может меняться, в зависимости от двусторонних или трехсторонних соглашений, подписанных между странами. Так или иначе, в пределах Центральной Азии АТС могут относительно легко пересекать границы. Однако для оператора из Афганистана, КНР или Пакистана, въезд в Центральную Азию сопряжен со многими препятствиями.

Основной проблемой является ограничение, представленное требованиями в отношении автомобильных проездных документов и виз. Автомобильный проездной документ требуется для въезда иностранного АТС в страну. Наличие проездных документов определяется системой квот данной страны. Для обычных операторов из Афганистана фактически невозможно получить автомобильный проездной документ из-за воспринимаемой ситуации с безопасностью. Водители из Пакистана, КНР, и Афганистан также находят, что им труднее получить визу, особенно афганским гражданам. Для водителей из этих стран получение многоразовой визы – это не просто вопрос визита в ближайшее консульство. Они должны обратиться за такой поддержкой в посольство транзитной страны в своих соответствующих столицах (т.е., водитель из Каши должен поехать в Пекин).

Без эффективного механизма, упрощающего выдачу автомобильных проездных документов и виз, будет трудно содействовать торговле между Восточной Азией, Центральной Азией и Южной Азией, которая является основной целью Коридора 5.

## Пункты пропуска и узкие места

К числу основных узких мест в Коридоре 5 относятся:

### ■ Пешавар–Торхам (ПАК-АФГ)

Это один из самых обременительных ПП в отношении пересечения границы. Из-за импортно-ориентированной структуры торговли Афганистана, все собранные образцы представляли грузы из Карачи, направляющиеся в Кабул через этот ПП. АТС, проходящие через ПП Пешавар, затрачивали 34 часа, прежде всего, из-за длительных таможенных формальностей. В ПП Торхам среднее время пересечения границы составило 39,5 часа, также из-за таможенного контроля. Время ожидания также было продолжительным и изменчивым.

Следует отметить, что АТС сталкивались с задержками и несли дополнительные расходы также за пределами ПП. Во-первых, все АТС, направляющиеся в Афганистан, должны сформировать конвой в Д.И. Хане. Во-вторых, на участке между Пешаваром и Торхамом, имеется много полицейских

контрольно-пропускных пунктов. Все эти действия задерживают перевозку и являются потенциальными областями для неофициальных платежей.

### ■ Чаман–Спин-Булдак (ПАК-АФГ)

Это – еще одно узкое место, обнаруженное в Коридоре 5. Среднее время пересечения границы в Чамане составляло 36 часов, в то время как в Спин-Булдаке оно составило, в среднем, 60 часов. Главными факторами задержек были таможенный контроль и ожидание. АТС встанут в очередь в Кветте, и затем движутся в составе конвоя, сопровождаемые службой безопасности.

### ■ Нижний Пяндж–Ширхан-Бандар (ТАД-АФГ)

Этот узел ранее обслуживал перемещение грузов ISAF из а/п "Манас" в Кыргызской Республике в Афганистан, и недавно – их обратное перемещение в Манас в связи с выводом сил ISAF. Перевозчики наслаждались оживлением бизнеса до 2013, когда объем перевозок уменьшился. В 2014 конъюнктура еще более осложнилась для перевозчиков, обслуживающих ISAF. Водители были или уволены или должны были конкурировать по очень низким ценам. В долгосрочной перспективе либерализация торговли между Центральной и Южной Азией может принести пользу транспортному сектору и создать стабильную деловую среду.

Для АТС, прибывающих в Афганистан, время на прохождение через ПП Нижний Пяндж составило в среднем 4,5 часа. Более длительное время – 10,5 часа – требовалось, чтобы пройти ПП Ширхан-Бандар. Основная причина – необходимость в перегрузке грузов между АТС. Отсутствие оборудования для погрузочно-разгрузочных работ, такого как вилочные погрузчики, снижало эффективность этого процесса. Ожидание в очереди было еще одной причиной для задержек. Время пересечения границы может быть уменьшено. Во-первых, в сентябре 2013 г. система МДП была вновь введена в действие в Афганистане. Если число держателей книжек МДП в Афганистане увеличится, это может устранить потребность в перегрузке, поскольку афганские АТС могли бы тогда въезжать на территорию Таджикистана с покрытием МДП, которое упрощает пересечение границы благодаря использованию безопасных транспортных средств и взаимному признанию таможенного контроля.

### ■ Еркешитан-Иркештам (КНР-КГЗ)

Ранее этот ПП характеризовался большими затратами времени. Ситуация улучшилась в результате уменьшения грузопотока, вызванного закрытием ПП Карамык (КГЗ) для грузов и транспортных средств третьих стран. Возможным объяснением является отток транзитных грузов от этого пункта к ПП Карасуу-Кулма (КНР-ТАД). АТС, перевозящие экспорт из КНР в Ош, по-прежнему пересекают границу в Иркештаме, однако транзитные грузы, направляющиеся в Таджикистан или Афганистан, теперь используют другой маршрут с переходом границы через ПП Карасуу-Кулма из-за более низких транспортных расходов, о чем упоминалось выше.

6

# КОРИДОР 6

## Европа – Ближний Восток и Южная Азия

Посредством Коридора 6, Центральная Азия предлагает транзитные маршруты, соединяющие Европу с Ближним Востоком и Южной Азией. Этот коридор насчитывает 10 600 км автомобильных и 7 200 км железных дорог. Однако железнодорожная сеть действует, главным образом, в северных регионах, и управляется Казахстаном и Узбекистаном. Грузы на юге транспортируются АТС из-за отсутствия железнодорожной сети в Афганистане, ориентации железных дорог в Пакистане на пассажирское обслуживание и потребности продолжить железнодорожные участки в Туркменистане.

### Автомобильные перевозки

В 2014 г. АТС, использующие Коридор 6, двигались со скоростями СБЗ 46 км/ч (третье место) и ССЗ 25 км/ч (второе место). Это согласуется со скоростями, наблюдавшимися в предшествующие годы.

Для анализа эффективности каждого субкоридора, было проведено сравнение четырех индикаторов содействия торговле. Результаты проиллюстрированы приведенными ниже диаграммами.

Over a five year period (2010 to 2014), average border crossing times have fluctuated. In 2013-2014, this time has stabilized for 6a and 6b. A surge was seen in 6c, in which the average border crossing time doubled from 6 hours to 12 hours. This was due to the inclusion of Karachi-Kabul samples which include the VCP Пешавар-Торхам (ПАК-АФГ). This VCP is challenging and tends to be one of the most time-consuming.

За пятилетний период (2010 - 2014), колебались средние времена пересечения границы. В 2013-2014, это время стабилизировалось для 6а и 6б. Скачок был замечен в 6с, в котором среднее время пересечения границы удвоилось от 6 часов до 12 часов. Это происходило из-за включения Карачи-кабульских образцов, которые включают ПП Пешавар-Торхам (ПАК-АФГ). Этот ПП сложен и имеет тенденцию быть одним из самых отнимающих много времени.

При анализе ССЗ были сделаны два наблюдения. Во-первых, средние скорости постепенно увеличиваются с 2010 по 2014 г. Во-вторых, картины соотношения скоростей в 2013 и 2014 гг. аналогичны. В коридоре 6b скорость была наименьшей, в то время как более высокие скорости были достигнуты в 6а и 6с.

Издержки на пересечение границ также показали сходство между 2013 и 2014 г. Издержки в 6b оставались более высокими, в то время как в 6а – самыми низкими.

Сравнение времени пересечения границы и издержек

Рисунок 20: Коридор ЦАРЭС 6



показывает, что в 6с затраты времени и издержки были самыми высокими. Высокие издержки были обусловлены таможенным контролем, погрузкой и разгрузкой и дорожными сборами. АТС, движущиеся по территории Афганистана и Пакистана, несут более высокие издержки в связи с этими действиями.

### Пункты пропуска и узкие места

Основные узкие места в Коридоре 6 включали:

#### ■ Яллама-Коньсбаева (УЗБ-КАЗ)

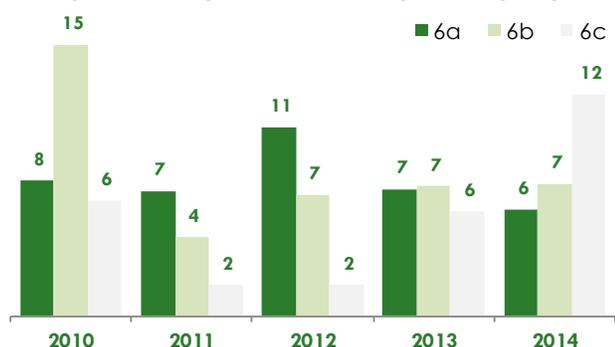
Время пересечения границы грузами, направляющимися в Казахстан через ПП Яллама и Коньсбаева, составило, в среднем, 6,4 часа и 7,5 часа, соответственно. Собранные образцы отражают перевозки сельскохозяйственных продуктов из Узбекистана в Казахстан, как правило заканчивающиеся в Алматы. Ожидание в очереди было основной причиной задержек в обоих пунктах.

#### ■ Даутота-Тажен (УЗБ-КАЗ)

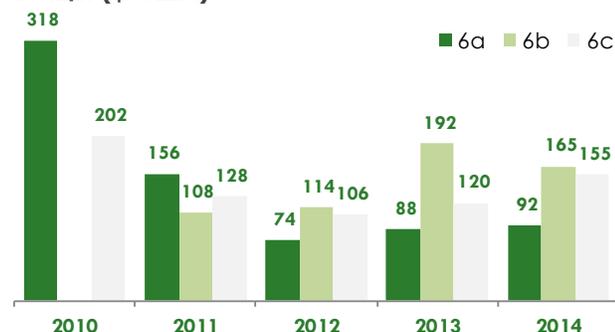
Время пересечения границы составило в среднем 13 часов в обоих направлениях. Время ожидания составило приблизительно 40% общего времени пересечения границы. Узбекские водители пересекали здесь границу при перевозке экспорта в Россию, в то время как в Ташкент

Рисунок 21: ИСТ для автоперевозок по Коридору 6

**ИСТ1: Время на прохождение пункта пропуска (ч)**



**ИСТ2: Издержки на оформление пересечения границы (\$ США)**



**ИСТ3: Издержки на перевозку груза по участку коридора (на 500 км, на 20-тонный груз)**



**ИСТ4: Скорость движения по коридорам ЦАРЭС (км/ч)**

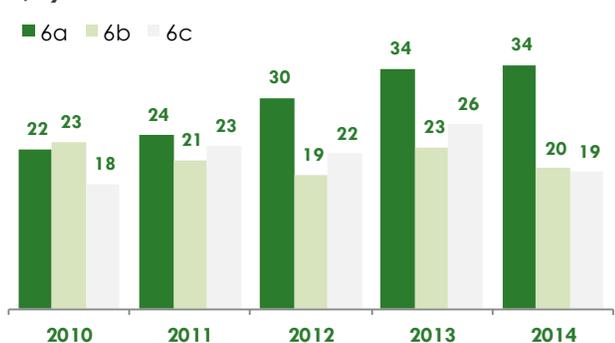


Рисунок 22: Частный вагон на пути из Термеза в Хайратан

направлялось промышленное оборудование и станки. Грузы перевозились без контейнеров.

**■ Хайратан-Айритом (АФГ-УЗБ)**

Данные ИМЭК показали небольшие затраты времени на пересечение границы, которое могло быть завершено в течение 2 часов. Однако это относилось только к узбекским водителям. Афганские водители, с другой стороны, сталкивались с серьезными ограничениями при переходе границы. Большинство из них получали отказ в выдаче проездного документа или визы. Афганские водители разгружали товары в Хайратан. Затем, экспортные грузы перевозились по река Амударья баржами, управляемыми гражданами Узбекистана. Баржи не являются надежной и регулярной службой, и в зимнее время приостанавливают работу на длительный период времени.

**■ Пешавар-Торхам (ПАК-АФГ):**

Показатели этого ПП были изложены в разделе по Коридору 5.

**Железнодорожные перевозки**

В 2014 г. ИМЭК не собирал железнодорожные данные по коридору 6. Это будет включено в данные 2015 г.

В коридоре 6а в Афганистане действует железнодорожное сообщение, обеспеченное Железными дорогами Узбекистана. Эта линия проходит через Термез, Хайратан, Мазари-Шариф, заходя на 75 км на территорию Афганистана. По железной дороге перевозятся товары в Афганистан, но афганским экспортерам не разрешается загружать порожние вагоны на обратный рейс в Термез, для дальнейшей доставки. Таким образом, афганские экспортеры не могут воспользоваться преимуществом более низких издержек железнодорожного транспорта, и продолжают полагаться на автомобильный транспорт.

## V. Влияние Пакистана

Продолжение и изменение трасс коридоров ЦАРЭС и добавления новых субкоридоров вызвало заметные изменения в ИСТ. В этом разделе рассмотрены эффекты включения, впервые в 2014 г., образцов из Пакистана в ИМЭК. Пакистан присоединился к ЦАРЭС в 2010 г., но трассы коридоров ЦАРЭС были официально изменены только в конце 2013 г. В ожидании изменения коридоров ЦАРЭС, ИМЭК начал собирать данные в Пакистане, в сотрудничестве с Пакистанской ассоциацией международных экспедиторов (PIFFA) с января 2012 г. Однако эти данные представлялись отдельно, поскольку на тот момент коридоры еще не были официально определены. Таким образом, ИМЭК уже собрал данные по перевозкам грузов в Пакистане за три полных года (2012 - 2014). Отчеты, представлявшие PIFFA с 2012 г., позволяют ИМЭК оценивать пакистанские данные о перевозках и торговле за два года до их официального включения в ИМЭК в 2014 г.

Чтобы обеспечить сопоставимость с данными о характеристиках коридоров, зарегистрированных до 2014 г., и оценить воздействие включения Пакистанских данных на индикаторы ИМЭК, представляются два сценария:

- Данные Пакистана не были включены в 2014 г.
- Включены данные Пакистана, собиравшиеся с 2012 г.

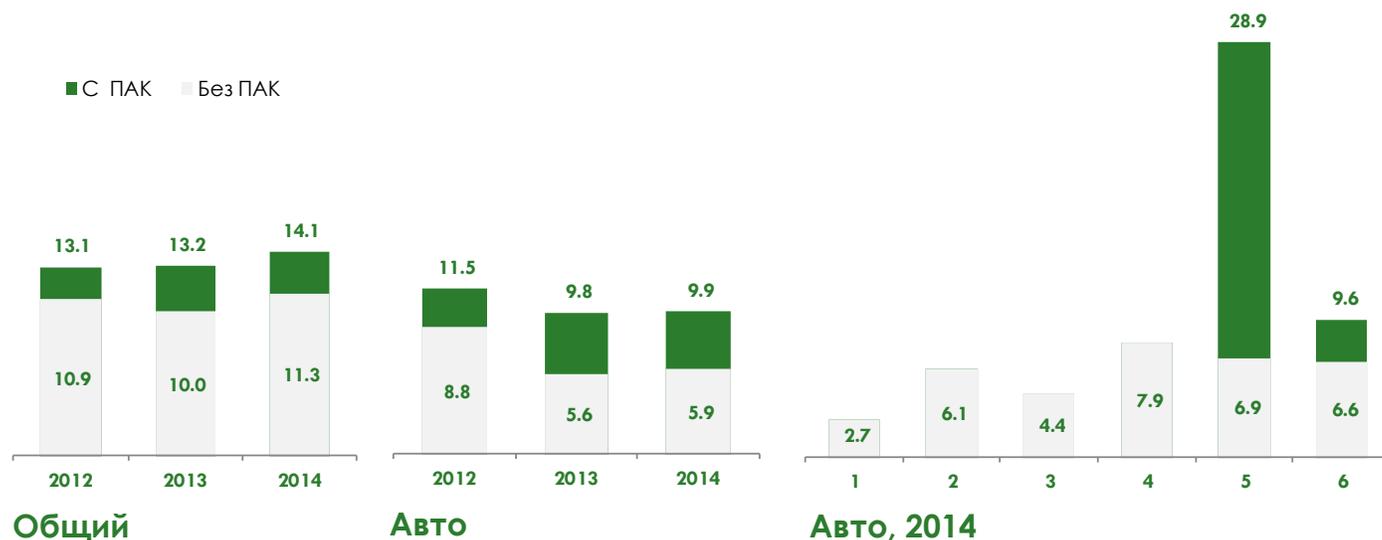
Продолжение Коридоров 5 и 6 в Пакистан привело к значительному увеличению ИСТ1 с 10 до 14,1 часа (+41%). Без пакистанских данных, общий индикатор не ухудшился бы в такой степени, увеличившись лишь до 11,3 часа (+13%). Это увеличение в основном объясняется железнодорожными задержкам в ПП, которые увеличивались с 2012 г.

Чтобы далее изолировать эффект пакистанских ПП на выборку ИМЭК, анализ был ограничен только автомобильным транспортом. Поскольку грузовые железнодорожные операции в Пакистане ограничены, операторы транспорта широко используют автомобильный транспорт для перевозки грузов.

Автомобильные оценки ИСТ1 показали такую же тенденцию: с включением пакистанских данных в 2014 г., индикатор взлетел с 5,6 часа до 9,9 часа (+78%). Вместе с тем, когда задержки в пакистанских ПП исключены из выборки, оценки показывают лишь небольшое увеличение до 5,9 часа.

Включение пакистанских ПП оказало значительное воздействие на индикатор. Охват данных, ограниченный первоначальными трассами коридоров ЦАРЭС, показывает несущественные изменения при сравнении индикаторов за 2013 и 2014 гг. по представленным сценариям, в противоположность существенному увеличению, которое в настоящее время показывает индикатор. Можно обоснованно сказать, что в 2014 г. установлено новое базисное значение для ИСТ1.

Рисунок 23: ИСТ1: Время, затраченное на прохождение пункта пропуска, час.



## Пункты пропуска и узкие места

Два пограничных пункта пропуска на афганско-пакистанской границе, **Пешавар – Торхам** (ПАК-АФГ) и **Чаман – Спин-Булдак** (ПАК-АФГ) в первую очередь ответственны за увеличение средней оценки задержки для всего региона. Данные о перевозках, собранные PIFFA, отслеживают перемещения грузов, происходящих из Карачи и предназначенных для Кабула или Кандагара.

АТС, направляющиеся в Кабул, движутся к северу через Суккур–Д.И. Хан–Пешавар–Торхам. Таможенный контроль начинается в Пешаваре, который находится в 55 км от Торхама. Этот участок нелегко пройти из-за нескольких полицейских контрольно-пропускных пунктов, которые вымогают неофициальные платежи у водителей. АТС, перевозящие товары для Кандагара, движутся через Хуздар–Кветту–Чаман–Спин-Булдак–Кандагар. Дорога здесь худшего качества, на Северном маршруте. Регион также менее безопасен.

Данные ИМЭК показывают, что основные задержки в этих ПП связаны с таможенным оформлением (от 24 до 48 часов) и длительным ожиданием (в среднем 12 часов) на обеих сторонах. Объем грузопотоков, проходящих через Торхам, очень высок. Имеют место пересечения потоков грузового транспорта и легковых автомобилей (см. фото ниже). Без надлежаще организованных полос движения и автостоянок, движение транспорта дезорганизовано и приводит к длительному ожиданию в очередях.

Автоматизированный обмен информацией между таможенными органами может сократить время, затраченное на таможенный контроль и оформление в пределах ПП. В настоящее время Афганистан использует программное обеспечение ASYCUDA World, в то время как Пакистан использует WEBOS (веб-приложение Единая таможенная система). Первое из них - международная информационная система, разработанная ЮНКТАД, тогда как последнее - частная система. Хотя обе страны выразили желание обмениваться информацией, технические и процедурные различия препятствуют реализации таких планов.



Рисунок 24: Пункт пропуска Торхам

Ключевые выводы:

- Включение данных Пакистана является основной причиной резкого годового увеличения ИСТ1 (на 41% общий индикатор, и на 78% – для автоперевозок) с 2013 по 2014 г.
- Пары ПП Пешавар–Торхам (ПАК-АФГ) и Чаман–Спин-Булдак (ПАК-АФГ) в Коридорах 5 и 6 поражены длительными задержками на границе, вызванными, в частности, таможенным оформлением и ожиданием в очередях.

## VI. Оценка эффективности железнодорожных перевозок

В конце 2013 года для железных дорог была разработана новая форма для сбора данных ИМЭК, чтобы сократить путаницу и обогатить анализ. Посредством использования этой новой формы в 2014 году было изучено пять ключевых железнодорожных маршрутов.<sup>12</sup>

### 1. Чончин-Дуйсбург

Расстояние: 11 179 км.

Это контейнерный скоростной поезд. Маршрут охватывает Чончин-Достык-Малашевичи-Дуйсбург.

### 2. Чончин-Алматы

Расстояние: 4 619 км.

Это обычные железнодорожные перевозки. Маршрут охватывает Чончин-Сиань-Ланчжоу-Урумчи-Боле-Алашанькоу-Достык-Актогай-Сарыозек-Алматы.

### 3. Урумчи-Алматы

Расстояние: 1 281 км.

Это обычные железнодорожные перевозки. Маршрут охватывает Урумчи-Боле-Алашанькоу-Достык-Актогай-Сарыозек-Алматы.

### 4. Чончин-Улан-Батор

Расстояние: 3 297 км.

Это обычные железнодорожные перевозки. Маршрут охватывает Чончин-Сиань-Хуххото-Эренхот-Замын Ууд-Улан-Батор.

### 5. Тяньцзинь-Улан-Батор

Расстояние: 1 692 км.

Это обычные железнодорожные перевозки. Маршрут охватывает Тяньцзинь-Эренхот-Замын Ууд-Улан-Батор.

Маршруты 1, 2 и 3 являются альтернативными маршрутами для экспортеров КНР. Стратегически, контейнерные скоростные поезда, следующие по маршруту (1), конкурируют с воздушными грузовыми и морскими перевозками. Маршруты (2) и (3) схожи и предназначены для экспорта в Центральную Азию. Все поезда, следующие по этим маршрутам, проходят через пункт пропуска Алашанькоу-Достык (КНР-КАЗ). Основные полученные результаты для этих маршрутов:

- Маршрут (1) - контейнерные скоростные поезда в целом движутся быстрее, по сравнению с обычными поездами. Их основное преимущество – более быстрое пересечение границы, хотя отмечается, что они движутся более медленно при транзите, в основном из-за хрупкости их грузов.
- На основе оплаты за контейнер на км, услуги контейнерных скоростных поездов также дешевле, чем услуги, предлагаемые обычными поездами.
- На маршрутах (2) и (3), обычные поезда движутся относительно быстро (50 км/ч), но в целом скорость очень медленная из-за времени, которое требуется для пересечения границы.
- В Алашанькоу основная задержка была связана с «ограничением на въезд», которая может занять до 90 часов.
- В Достыке происходили многочисленные задержки. Основными причинами были «заняты перегрузкой», «нет свободных вагонов» или «сортировка». Среднее время простоя могло занять до 5 дней.

Маршруты (4) и (5) заканчиваются в Улан-Баторе, хотя пункты отправления различаются. Все поезда на этих маршрутах пересекают пункт пропуска Эренхот-Замын Ууд (КНР-МОН). Основные полученные результаты для этих двух маршрутов:

- Движение по маршруту 4 (Чончин-Улан-Батор) осуществляется более быстро и связано с меньшими затратами, чем по маршруту 5 (Тяньцзинь-Улан-Батор). Однако, «ожидание прохождения приоритетных поездов» и «сортировка» на сортировочных станциях в КНР значительно влияют на общую скорость.
- На основе оплаты за контейнер на км, маршрут 4 примерно на 50% дешевле, чем маршрут 5.
- Стратегическим последствием является то, что участник ВЭД из Монголии может принять решение о покупке товаров из Чончина (который является важными производственным хабом), вместо исключительной зависимости от импорта через Тяньцзинь.

<sup>12</sup>Для всех пяти маршрутов единицей измерения является 40-футовый контейнер. Это необходимо для стандартизации сравнений и исключения влияния других факторов, таких, как погрузка/разгрузка и вес.

Таблица 9: Сравнение железнодорожных маршрутов

	Маршрут				
	1	2	3	4	5
Расстояние (км)	11,179	4,619	1,281	3,297	1,692
Время в пути (ч)	343	77	26	54	87
Время на действия (ч)	104	385	117	417	82
Общее время (ч)	447	462	142	471	169
Изд. на ж/д перевозку (\$)	8,518	5,035	2,387	4,318	4,466
Изд. на действия (\$)	1,177	606	570	557	501
Общ. изд. на перевозку (\$)	9,696	5,641	2,957	4,875	4,967
СБЗ (км/ч)	33	60	50	61	19
ССЗ (км/ч)	25	10	9	7	10
Изд. на ж/д перевозку (\$/500 км)	381	545	932	655	1,320
Изд. на действия (\$/500 км)	53	66	222	84	148
Общ. изд. на перевозку (\$/500 км)	434	611	1,154	739	1,468

Маршрут 1: скорый поезд Чончин-Дуйсбург  
 Маршрут 2: Чончин-Алматы  
 Маршрут 3: Урумчи-Алматы  
 Маршрут 4: Чончин-Улан-Батор  
 Маршрут 5: Тяньцзинь-Улан-Батор

## Маршрут 1: Скоростной поезд Чончин-Дуйсбург

Обозначенный как пограничный пункт I Класса, Чончин способен экспортировать товары на международные рынки, не тратя в пункте пропуска значительное время на простои. Пограничный пункт I Класса означает, что Чончин может совершать таможенные формальности и предлагать бондовые склады для хранения товаров. Поступающие и отбывающие товары могут быть оформлены в Чончине.

Данные ИМЭК (Таблица 9) ясно подтверждают преимущество категоризации пограничного пункта как пункта I Класса. На завершение всей поездки в среднем потребовалось 18 часов, включая время на пересечение границы. Учитывая время транзита и время на мероприятия (время стоянки на границе), последний показатель составил почти 25% от общей продолжительности.

В общем, эти 25% задержек в основном происходили в Чончине, Достыке и Малашевичи. Таможенный контроль и погрузка могут быть завершены в Чончине меньше, чем за один день. В Достыке ограниченные мощности привели к 1-2 дням ожидания для процесса перегрузки. После того, как поезд покидает Достык, в России и Беларуси таможенный контроль отсутствует, что приводит к бесперебойному транзиту. Во время следующей остановки в Малашевичи требуется смена колеи, и определенное время уходит на ожидание. В общем, таможенный контроль не проводится, пока поезд не прибудет в Дуйсбург.

Однако, в Малашевичи таможня может остановить поезд, чтобы в серьезных случаях проверить документы или грузы. Этот подход обычно применяется на основе риск-ориентированной выборки, в особенности, если это новый перевозчик или перевозимые виды товаров являются сомнительными. При этом

необходимо подчеркнуть, что это является исключением, а не нормой.

Сравнение СБЗ и ССЗ между скорым поездом и обычным поездом приводит к интересным наблюдениям. Для скорого поезда скорость в среднем составляла 33 км/ч и 25 км/ч, соответственно. Для обычного поезда СБЗ составила в среднем 60 км/ч, но ССЗ упала до 10 км/ч. Таким образом, общая скорость, с использованием ССЗ, у скорого поезда все еще быстрее.

Более низкая СБЗ для скорых поездов объясняется характером перевозимых грузов, хрупких товаров (например, компьютеры «НР» и автомобили «Mercedes»). Центральноеазиатские вагоны и вагоны КНР подвержены образованию зазоров в сцепках, что может привести к сильным соударениям вагонов, находящихся в конце поезда. Соответственно, операторы поездов намеренно ведут эти поезда на более низкой скорости, чтобы предотвратить повреждение грузов. Использование вагонов с постоянной сцепкой может снизить риск соударений, что успешно используется железными дорогами США. Но для этого требуется использовать более сильные двигатели для эксплуатации мультимодальных поездов. Чтобы увеличить СБЗ, операторам железных дорог может понадобиться использовать больше локомотивов, и они должны быть более мощными.

## Маршрут 2: Чончин - Алматы

Чончин – первый и единственный внутренний «порт», где разрешен импорт или экспорт полностью собранных автомобилей. В КНР три морских порта являются доминирующими для импорта такой продукции: Тяньцзинь, Шанхай и Гуанчжоу. Данные ИМЭК показывают, что собранные автомобили из Европы отправляются в Чончин, некоторые из которых затем реэкспортируются в Центральную Азию. Это

### Вставка 3: Последние события, связанные со скорым контейнерным поездом Чончин-Дуйсбург

29 декабря 2014 года из Чончина в Дуйсбург был отправлен 100-ый контейнерный скоростной поезд. Общая протяженность маршрута составляет 11 179 км, и на его прохождение требуется 16-20 суток. Поезд проходит через шесть стран, а именно: КНР, Казахстан, Россию, Беларусь, Польшу и Германию. Так как перевозки были начаты в 2011 году, в целом было осуществлено 233 рейса и в общей сложности перевезено 20 000 ДФЭ грузов стоимостью \$6,8 миллиарда. Из 233 рейсов 210 рейса были из Чончина, (КНР); а 23 – направлялись в КНР.

Поезд обычно состоит из 41 40-футовых контейнеров. Товары, перевозимые из Чончина, включают ноутбуки, электронные индикаторы, телевизоры с плоскими экранами, твердые диски, светодиодные светильники, автозапчасти и переносные приставки для игр.

Почти половина всех продуктов, консолидируемых в Чончине на экспорт в Европу, производится в основном в Чончине или Чэнду, или в их окрестностях. Из-за растущей стоимости рабочей силы в прибрежных городах и возвращения рабочих-мигрантов в родные провинции, производство переместилось в западные регионы КНР. Таким образом, используя этот маршрут в Европу, увеличивается отправка потребительских электронных товаров, произведенных в таких хабах, как Чончин и Чэнду. На регион дельты Янцзы (восток), лидером которого является Шанхай, приходится 30%, а на регион дельты Жемчужной реки (юг) с лидерством Гуанчжоу, приходится остальные 20%.

В настоящее время стоимость перевозки одного 40-футового контейнера составляет \$9 600. Если такой же контейнер отправить в Европу по морю, то стоимость будет включать: (i) внутренние перевозки по железной дороге от Чончина до Шанхая - \$1 000, (ii) морские перевозки от Шанхая до Роттердама - \$3 000, (iii) оценочную стоимость поддержания товарно-материальных запасов за 1,5 месяца времени перевозки - \$2 000. Таким образом, общая оценочная стоимость составляет около \$6 000, если использовать морские перевозки. Чтобы конкурировать с морскими перевозками, затраты на контейнерный скорый поезд необходимо сократить на 37,5%.

Различные виды транспорта имеют разные сильные стороны и ограничения. В то время, может быть нереалистичным ожидать, что железные дороги будут иметь такие же затраты, что и морской транспорт, затраты можно сократить, если больше грузов будет следовать в обратном направлении из Европы в КНР. Это будет ключевым решающим фактором для поддержания устойчивости этой услуги.

подчеркивает стратегическую значимость Чончина как центра консолидации для реэкспорта. При этом, собранные автомобили перевозятся обычными поездами.

Существует абсолютная разница в соотношении времени транзита и мероприятий (остановки) по сравнению с экспресс-поездом. По расчетам они составили 77 часов и 385 часов, соответственно, и составили 17% и 83%, соответственно. Фактически, оба маршрута занимают практически одно и то же время, хотя Маршрут 1 почти в 3 раза длиннее. Это происходит из-за значительного времени простоя, возникающего при перевозках на обычных поездах.

Эта задержка объяснялась двумя основными причинами. Первая – задержка в китайских терминалах в Сиане, Ланьчжоу и Урумчи. Эти три места являются крупными железнодорожными терминалами. На каждом узле, «ожидание прохождения приоритетных поездов» в среднем составило 20-30 часов. На сортировку потребовалось еще 10 часов.

Значительные задержки вызванные "ожиданием приоритетных поездов" – это результат дисбаланса перевозок, наблюдаемых вдоль восточной-западной оси. Громоздкие товары, такие как энергетические продукты, полезные ископаемые и уголь, отправляются из Урумчи в прибрежные города, в то время как более легкие товары, такие как промышленные товары, отправляются на запад. Поездам, отправляющимся в Ланьчжоу-Урумчи, приходится конкурировать за доступ к путям и подвижной состав.

Вторая причина – пересечение границы. Поезда могут простоять по 4 дня и в Алашанькоу и в Достыке. Основная причина в Алашанькоу - "ограничение на въезд", в то время как время ожидания из-за «заняты перезагрузкой», «отсутствия вагонов» и «сортировки» способствовали задержкам в Достыке. Основное преимущество использования скоростного поезда Чончин-Дуйсбург заключается в том, что поезду не надо простаивать в Алашанькоу.

С точки зрения затрат, этот обычный поезд фактически дороже. Если использовать 500 км в качестве основы расчетов, 40-футовый контейнер на Маршруте 1 стоит \$434, в то время как на Маршруте 2 - \$ 611 (на 40% больше). На железнодорожные тарифы пришлось большая часть затрат. Для пересечения границы двумя основными факторами затрат были, "смена железнодорожной колеи" и "таможенный контроль". Мероприятия, связанные со сменой колеи, стоили \$130 для одного 40-футового контейнера. Таможенный контроль изменялся в Алашанькоу (\$130) и Достыке (\$95).

### Маршрут 3: Урумчи-Алматы

Этот участок является альтернативой Маршрута 2. При этом важное различие заключается в том, что грузы могут поступать из других мест происхождения, а не из Чончина. Источник для этих грузов - Ляньюньган, морской порт в Джянсу, который предназначен для перевалки грузов, направляющихся в Центральную Азию. Данные для всего участка не столь

легкодоступны, поэтому ИМЭК фокусировался только на участке Урумчи-Алматы.

Подобно Маршруту 2, время на мероприятия (остановки) было очень продолжительным - 82% от общего времени. Теоретически время в пути составило только 26 часов (около 1 дня), но вся поездка может занять 142 часа (более 5 дней).

Причины для задержки были аналогичны Маршруту 2 (см. Маршрут 2 для подробной информации). Однако, важным отличием было то, что задержка в Алашаньюку оказалась значительно короче. В частности, "ограничение на въезд" составило 90 часов на Маршруте 2, и только 15 часов на Маршруте 3. Значительные задержки, таким образом, привели к высокой СБЗ, но низкой ССЗ для Маршрута 3. СБЗ составила 50 км / ч, а ССЗ в среднем - 9 км / ч.

Затраты железнодорожных перевозок по Маршрутам 1, 2 и 3 показали, что Маршрут 3 был самым дорогостоящим в расчете на 500 км. Значения трех маршрутов составили \$434, \$611 и \$1154, соответственно.

Этот Маршрут подробно рассматривается в Анализе Коридоров. Пожалуйста, смотрите анализ для Коридора 1.

## Маршрут 4: Чончин-Улан-Батор

В 2014 году исследования ИМЭК показали поставки мотоциклов и стеклянных бутылок в Улан-Батор. Все поставки осуществлялись с использованием 40-футовых контейнеров. Расстояние короче, чем от Чончина до Алматы, но примерно в 2 раза длиннее, чем наиболее популярный транзитный маршрут из Тяньцзиня до Улан-Батора (который будет рассматриваться в Маршруте 5). Перевозимые товары не вызвали удивления. Как уже упоминалось, Чончину предоставлено право проводить таможенное оформление собранных автомобилей для импорта и экспорта. Новые и подержанные автомобили приходили исключительно через Тяньцзинь. Чончин в настоящее время в состоянии отправлять местные изготовленные автомобили или иностранный импорт в Монголию, таким образом, предлагая альтернативный маршрут. Стелянные бутылки также отправляются в Монголию для производства бутилированных напитков, так как производство и упаковка в стране слабо развиты.

Таблица 9 показывает аналогичную картину времени, затрачиваемого на транзит и на ожидание на запасных путях. Около 90% времени не имело добавленной стоимости. Были отмечены внутренние факторы и процедуры пересечения границы, которые способствовали задержкам.

Образцы ИМЭК показали длительное время простоя в железнодорожных терминалах КНР. Значительное время простоя было зарегистрировано в Дачджоу, Баоджи, Сиане, Юлине и Хуххото. В каждом терминале «ожидание прохождения приоритетных поездов» заняло 40 часов. «Сортировка» заняла еще 10-20 часов. В общей сложности в каждом из железнодорожных терминалов было потрачено около 3 дней.

Это наблюдение было также отмечено в третьем ежеквартальном отчете за 2014 год.

Таким образом, даже когда поезд следовал со СБЗ 61 км / ч, длительное время простоя сократило ССЗ до 7 км / ч.

Мероприятия, связанные с пересечением границы, также способствовали задержкам. В Эрэнхоте "ограничение на въезд" могло занять 40 часов. В Замын-Ууде, расположенном на обратной стороне границы, было отмечено множество задержек, но главная задержка – из-за отсутствия вагонов, что может привести к ожиданию до 30 часов. Интересно, что "смена колеи" не была продолжительной: мероприятия, связанные со сменной колеи, могли быть завершены в течение 5 часов. Таможенный контроль был аналогично коротким, который варьировался от 3 до 5 часов, в каждом узле.

С точки зрения издержек, кажется, что более дорогостоящей является отправка грузов в Улан-Батор по сравнению с Алматы, из одного и того же пункта происхождения. Маршрут 2 обошелся в \$611 за 500 км для 40-футового контейнера, а Маршрут 4 обошелся в \$739. В настоящее время данные по стоимости грузоперевозки от Чончина в Улан-Батор отсутствуют. В будущем будет интересно посмотреть, будет ли эта услуга развиваться, учитывая то, что сейчас стало возможным осуществлять автомобильные перевозки от места происхождения до места назначения, так как строительство Коридора 4b завершено. Тем не менее, расстояние относительно большое для того, чтобы перевозки грузовиками стали экономичными.

## Маршрут 5: Тяньцзинь-Улан-Батор

Этот маршрут, также известный как Коридор ЦАРЭС 4b, является наиболее важным транзитным коридором для Монголии. Тяньцзинь – наиболее важный морской порт для монгольской импорта и экспорта. Железная дорога протяженностью 1 000 км в настоящее время используется практически на полную мощность и будущие стратегии по расширению для увеличения объема железнодорожных перевозок все еще являются высокоприоритетными для правительства.

На доставку грузов из Тяньцзиня в Улан-Батор уходит 7 дней. Однако, это не включает время простоя в порту Тяньцзинь. Время простоя непредсказуемо из-за загруженности порта. Монгольские экспедиторы считают, что большая приоритетность отдается товарам, предназначенным для внутренних рынков КНР. Как результат, общая продолжительность варьируется от 10 до 14 дней.

Удивительно, но суммарные общие издержки были аналогичны издержкам для Маршрутов 4 и 5. Импорт 40-футового контейнера обходится монгольскому импортеру почти в \$5 000.

Преимущество Маршрута 5 – более короткое время. Если предположить, что груз прибывает в Улан-Батор через 10 дней, то это более выгодно по сравнению с грузовыми перевозками из Чончина (Маршрут 5), которые могут занять до 20 дней.

На обоих маршрутах отмечаются аналогичные мероприятия с

остановками в Эрэнхоте-Замын Ууде. Доминирующей причиной является время ожидания. Чтобы Маршрут 4 был конкурентным, необходимо сокращать время простоя в железнодорожных терминалах КНР. На Маршруте 4 грузоотправителям не надо платить транзитный сбор, который составляет \$300 для 20-футового контейнера и \$600 для 40-футового контейнера. На Маршруте 5 этот сбор взимается, так как контейнеры могут прийти из Йокогамы (Япония), Пусана (Южная Корея) или Гонконга (Китай).

При проведении сравнения затрат на 500 км, Тяньцзинь-Улан-Батор в два раза дороже, чем Чончин-Улан-Батор. Однако, ожидаемое общее время перевозки для первого маршрута составляет 10 дней, по сравнению с 20 днями для последнего. Так как грузоотправитель или импортер может больше беспокоиться относительно общих абсолютных затрат, и не обязательно будет использовать показатель затрат на 500 км при рассмотрении, Тяньцзинь все еще будет популярным. Большая часть монгольского импорта перевозится по этому маршруту, поэтому международные экспедиторы Монголии имеют большой опыт обработки грузов.

### Сравнение маршрутов: Продолжительность и скорость

В этом разделе анализируется общее время и скорость движения поездов на каждом маршруте. Оба графика необходимо изучать одновременно, так как маршруты различаются по расстоянию.

На иллюстрации показано соотношение времени транзита и времени на мероприятия на протяжении всей поездки для каждого из пяти маршрутов. Время для мероприятий измеряет время, в течение которого поезд стоит. Это необходимо в силу процедур для пересечения границы или сортировки в терминале. Хотя эти мероприятия исключить невозможно, эффективность железнодорожных перевозок зависит от минимизации времени, не приносящего добавленной стоимости, например, время ожидания. Таким образом, сравнивая величину времени транзита по сравнению со временем на мероприятия, можно оценить масштаб потенциального времени, не приносящего добавленную стоимость.

Маршруты 1, 2 и 4 имеют схожие величины (около 450 часов или 18-19 дней). Однако, протяженность Маршрута 1 – 11 179 км, в то время как расстояния других маршрутов короче. Основная причина заключается в том, что мероприятия на Маршруте 1 занимают значительно меньше времени на протяжении всей поездки, по сравнению с Маршрутами 2 и 4. Тратя меньше времени на простои в терминалах и в пунктах пресечения границы, поезда могут проехать большее расстояние за одно и то же время. Поэтому поезда на Маршруте 1 могут достичь ССЗ в 25 км/ч, даже когда СБЗ меньше, чем на других маршрутах.

**Фактически, на Маршрутах 2, 3 и 4 время на мероприятия превышает 80% от всей продолжительности.** Поезд Чончин-Дуйсбург (Маршрут 1) тратит около 25% времени на остановки.

Рисунок 25: Время в пути и продолжительность действий, час.

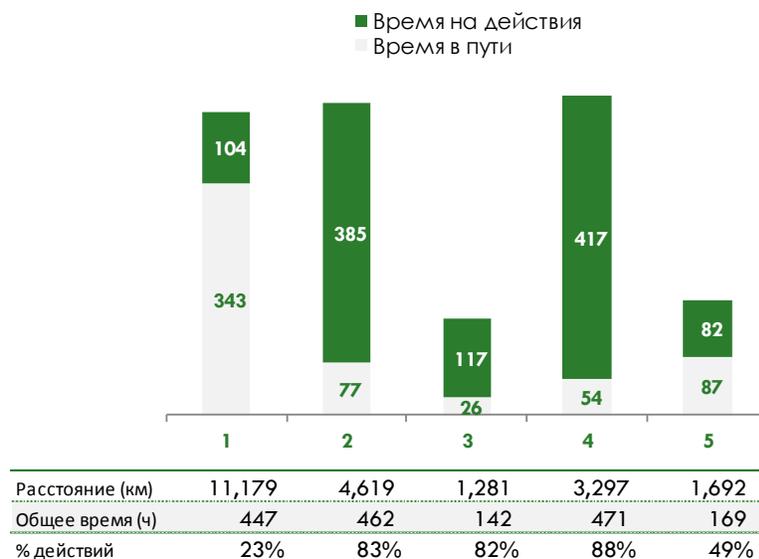
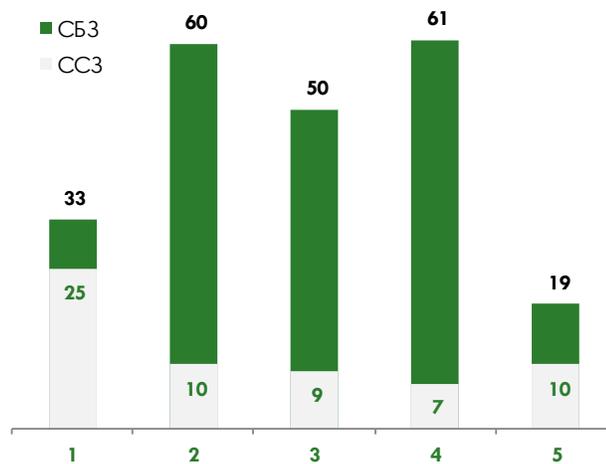


Рисунок 26: Индикаторы скорости по маршрутам, км/ч



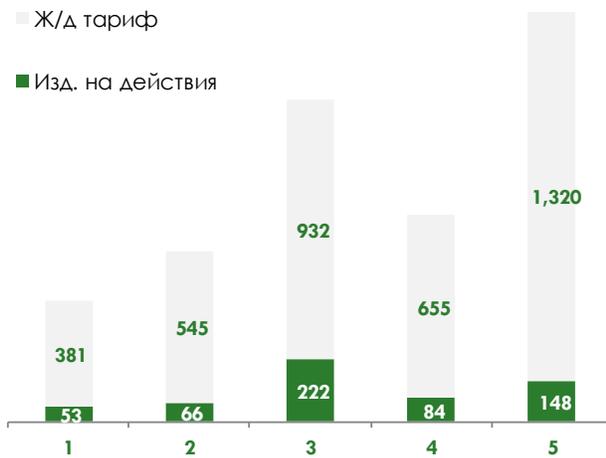
Маршрут 1: скорый поезд Чончин-Дуйсбург  
 Маршрут 2: Чончин-Алматы  
 Маршрут 3: Урумчи-Алматы  
 Маршрут 4: Чончин-Улан-Батор  
 Маршрут 5: Тяньцзинь-Улан-Батор

Рисунок 27: Издержки на ж/д тарифы и действия, \$



Расстояние (км)	11,179	4,619	1,281	3,297	1,692
Общ. издержки (\$)	9,696	5,641	2,957	4,875	4,967
% действий	12%	11%	19%	11%	10%

Рисунок 28: Издержки на ж/д тарифы и действия, \$/500 км



Маршрут 1: скорый поезд Чончин-Дуйсбург  
 Маршрут 2: Чончин-Алматы  
 Маршрут 3: Урумчи-Алматы  
 Маршрут 4: Чончин-Улан-Батор  
 Маршрут 5: Тяньцзинь-Улан-Батор

Если не учитывать время простоя в морском порту Тяньцзинь, Маршрут 5 (Тяньцзинь - Улан-Батор) имеет слишком хорошие показатели эффективности, так как на остановки приходится только 30%.

Основная идея этого графика – показать, что посредством регионального сотрудничества и приверженной работы с целью оптимизации операций при пересечении границы, железнодорожные перевозки могут достичь значительно более высокой эффективности. Улучшенная эффективность повысит конкурентоспособность железных дорог по сравнению с автомобильным транспортом. Последний более дорогостоящий, но обычно более быстрый, чем железнодорожный транспорт. Если этот разрыв будет закрыт, то железные дороги могут стать привлекательными для грузоотправителей, чувствительных к цене, в процессе сокращения «углеродного следа» их спроса на перевозки.

### Сравнение между маршрутами: Общие затраты и затраты на единицу

В этом разделе анализируются затраты на железнодорожные перевозки по каждому маршруту. Грузоотправители проводят оценку на основе общих затрат. Однако, чтобы сравнить эффективность, более точно будет делать оценку с использованием базисной единицы «на 500 км», потому что маршруты различаются по расстоянию.

Разбивка железнодорожных тарифов и затрат на мероприятия показывает, что тарифы являются доминирующим фактором затрат. Интересно отметить, что все маршруты показывают, что доля затрат на мероприятия составляет около 10% от общих транспортных издержек, за исключением Маршрута 3. На этом Маршруте 3 от Урумчи до Алматы, затраты на мероприятия составляют 20% от всех затрат на железнодорожные перевозки.

Используя затраты на 500 км, перевозки по Маршруту 1 Чончин-Дуйсбург фактически являются наименее затратными, хотя сумма в абсолютном выражении является самой высокой. Маршруты 3 и 5 выделяются как наиболее дорогостоящие. Общая характеристика этих двух маршрутов – это относительно более короткое расстояние (Урумчи-Алматы – 1 281 км и Тяньцзинь-Улан-Батор – 1 692 км). Это подкрепляет мнение об экономичности железных дорог как вида перевозок на длинные расстояния. В частности, Маршрут 5 (Коридор ЦАРЭС 4b) имеет сравнительно высокую стоимость за единицу на 500 км. Она в 2 раза выше, чем у Маршрута 4, и в 2,5 раза выше, чем у Маршрута 2.

### Вывод для политиков

На основе данных ИМЭК можно сделать два ключевых вывода.

- Время на мероприятия очень продолжительно и составляет около 80% при следовании обычных поездов по Коридорам ЦАРЭС 1 и 4.

- Железнодорожные тарифы – это один из основных движущих факторов для высокой стоимости железнодорожных перевозок.

Это означает, что политики должны тщательно определять цели при разработке мер интервенций. Чтобы сократить общую продолжительность, необходимо проанализировать мероприятия, связанные с остановками в терминале и в пунктах пересечения границы. Необходимо исключить мероприятия, не связанные с добавленной стоимостью, необходимо унифицировать и гармонизировать процедуры и документы и упростить операции. ИМЭК предлагает некоторые размышления относительно ключевых причин для задержек, поэтому следующая информация может быть полезной.

- «Отсутствие вагонов» зачастую называют основной причиной ожидания в железнодорожном терминале. Если национальный оператор железных дорог не в состоянии профинансировать покупку вагонов, то возможным решением является демонополизация вагонного парка. В этом отношении может быть полезен опыт Российских железных дорог.
- «Ожидание для перегрузки» - еще одна часто упоминаемая причина. Можно отметить, что необходимость в операционных усовершенствованиях уже давно назрела, необходимо расширять мощности железнодорожных объектов, или заниматься решением этих двух вопросов одновременно.
- «Ограничение на въезд» также является последствием ограниченности мощностей. Когда сортировочные парки слишком загружены, прибывающие поезда отправляют на запасной путь. Им приходится ждать более длительное время в сортировочном парке.

Другие общие причины, такие как «перевалка в пунктах замены колеи» и «ожидание прохождения приоритетных поездов», важны, но возможности для интервенций ограничены. Смена колеи всегда будет проблемой и нереально ожидать, что стороны существующей системы (будь то пользователи колеи на 1 435 мм или 1 520 мм) перейдут на другой стандарт. Так как доступ к путям является ограничением, поезда всегда будут конкурировать за железнодорожные пути. Поезда, перевозящие поставки помощи в случаях чрезвычайных ситуаций, продовольственные товары, энергию или даже пассажирские поезда, всегда будут получать более высокую приоритетность по сравнению с обычными грузовыми поездами, поэтому это является неизбежным. С другой стороны, положительное событие, связанное с рейсом Чончин-Дуйсбург, заключается в том, что Китайские железные дороги придали этому рейсу более высокую приоритетность, учитывая то, что он однозначно включен в инициативу «Экономический пояс новый Шелковый путь». Цель – сократить текущую продолжительность в пути с 18 дней до 16 дней. Кроме того, на участке от Чончина до Ланчжоу

строятся дополнительные пути, которые могут сократить время до 14 дней.

Чтобы противодействовать повышению затрат, необходимо изучить, каким образом устанавливаются железнодорожные тарифы. Обычно это конфиденциальная информация, с использованием сложных формул, и грузоперевозчикам приходится соглашаться с ценой в силу монополистической структуры отрасли. Политики могут принять два решения. Одно решение – стимулировать национального оператора железных дорог отделить специализированные компании, занимающиеся вспомогательной деятельностью, чтобы достичь более высокой эффективности. Сейчас это практикуется в КНР и Казахстане. Стратегия является особенно осуществимой для крупных национальных железнодорожных операторов, которые выросли до огромной базы активов с различными бизнес интересами. Определив новый фокус, компания может быть способна увеличить производительность, которая является ключом к долгосрочному конкурентному преимуществу. Другое решение – предложить субсидии для железных дорог, с особой нацеленностью на экспортные грузоперевозки (чтобы стимулировать индустриальные экосистемы), что в настоящее время практикуется в Чончине. Недостатком в этом случае является то, что субсидии, как и услуги, которые они поддерживают, будут неустойчивы в долгосрочной перспективе, если индустриальная экосистема не будет иметь успеха в развитии жизнеспособного нишевого рынка. Это может произойти с экспресс перевозками, но пока еще рано об этом судить.

# VII. Заключительные наблюдения

## Ведет ли интервенция к улучшению в области содействия транспорту и торговле?

Это главный вопрос, который задают политики. Именно он является мотивацией ИМЭК. До проведения ИМЭК было легко подсчитать инвестиционные затраты для проектов развития, но труднее определить выгоды количественно. С созданием Обзора эффективности развития (ОЭФР) и внедрением ИМЭК появилась возможность оценивать эффекты усилий в области интервенций.

Помимо интервенций, осуществляемых партнерами по развитию ЦАРЭС, очень важна политическая воля. Успех скоростного поезда Чончин-Дуйсбург показывает, что при наличии политической воли есть возможность устранения барьеров в международной торговле. Железнодорожные субсидии, сокращенное время пересечения границы и взаимное признание таможенного контроля делают возможным, чтобы ноутбук или продукт компании «Apple» покинул КНР и прибыл в Европу через 18 дней. Это оказалось невозможным в случае использования обычных поездов, что отражает различные барьеры и, в частности, в операциях при пересечении границы. Другой пример – Карамык и Соглашение о трансграничных перевозках (СТГП). Хотя ЦАРЭС оказало сильную поддержку СТГП, ПП Карамык и кыргызско-таджикская граница все еще закрыты для международного транзитного движения, таким образом, грузовики вынуждены проезжать дополнительно 300 км. Соответственно, сами по себе интервенции не могут добиться успеха без политической воли.

Новые события могут внести изменения в структуру торговли и эффективность перевозок. Ожидается, что Кыргызская Республика присоединится к Евразийскому Экономическому Союзу. Как показано в исследованиях ИМЭК, это может привести к неэффективности пересечения границ со странами-нечленами. Проводятся переговоры и заключаются новые региональные соглашения. Например, трубопровод ТАПИ (Туркменистан-Афганистан-Пакистан-Индия) изменит энергетическую сеть в регионе. Быстрый прогресс осуществляется на Коридоре ЦАРЭС 5b, где КНР осуществляет большие инвестиции в Каракорумское шоссе, чтобы товары можно было перевозить непосредственно в Карачи, Пакистан. Между Афганистаном, Пакистаном и Таджикистаном ведутся обсуждения по трехстороннему соглашению.

Основополагающие и систематические усовершенствования могут происходить только в случае проведения приверженной и устойчивой работы в направлении регионального сотрудничества. Помимо политических реалий, регион страдает от многих «рукотворных» трений. Например, стандарты автотранспортных средств и процедуры являются более гармонизированными в рамках основных стран Центральной Азии (Казахстан, Кыргызская Республика, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан), но существуют значительные различия между странами в Южной Азии (Афганистан и Пакистан). Поэтому по этой причине, даже хотя эти два торгующих блока расположены рядом друг с другом, объем и стоимость трансграничной торговли между этими двумя регионами все еще остаются низкими. Аналогичным образом, несмотря на многие годы усилий, визы и разрешения на проезд все еще представляют собой препятствия. Это приводит к необходимости тратить время на перевалку грузов между грузовиками.

Но также необходимо признать, что в то время как ИМЭК является очень полезным инструментом для выявления проблем «на границе», он не охватывает проблемы «за пределами границы». Например, известно, что скоропортящиеся товары являются ключевыми статьями экспорта для многих стран ЦАРЭС. Такие перевозки требуют фитосанитарных сертификатов. Но процедуры для получения таких сертификатов могут быть обременительными, и вовлекают неофициальные платежи. ИМЭК начинает собирать данные только в пункте отправления, когда начинается погрузка. Поэтому предыдущие показатели времени и затраты, связанные с получением разрешений, лицензий и документов, не включены.

В перспективе ИМЭК проведет повторную оценку своей методологии и будет продолжать конвертировать ее в информацию. Имея большое число выборок, команда ИМЭК изменит фокус усилий на улучшение качества и надежности данных. В частности, усилия будут направлены на изучение образцов железнодорожных данных. Читатели могут ознакомиться с квартальными и годовыми отчетам по ИМЭК на сайте [cfca.net](http://cfca.net).

# 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	
1	АФГ	Ассоциация экспедиторских компаний Афганистана	AAFFCO
2	КАЗ	Ассоциация национальных экспедиторов Республики Казахстан	АНЭК
3	КГЗ	Ассоциации 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	КНР	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-расстояние» 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), представляемые партнерскими ассоциациями, должны быть стандартизированы, чтобы можно было суммировать данные в каждой таблице ВЗР и проанализировать на уровне субкоридоров, коридоров и агрегировать для отчетности.

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

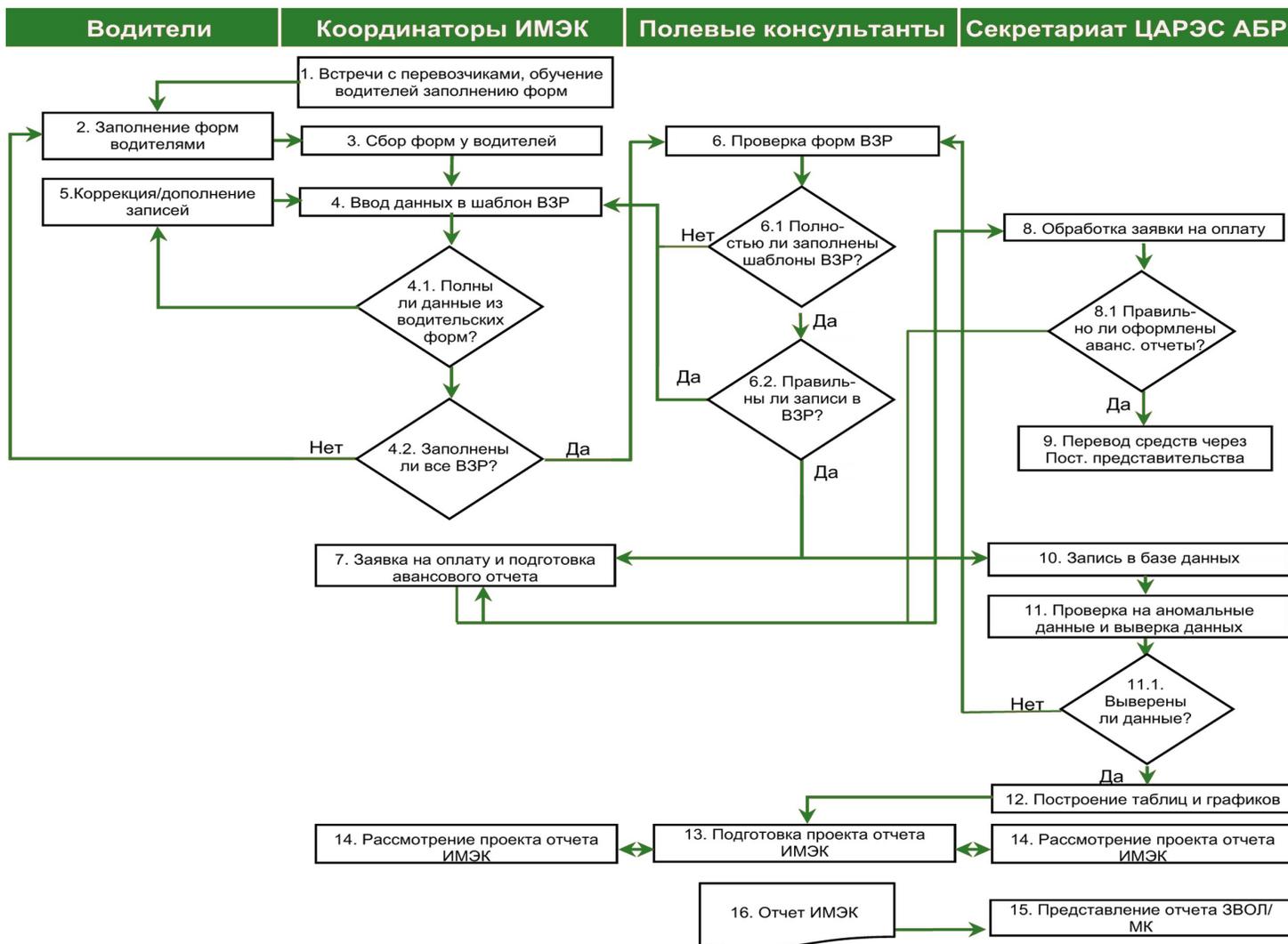
Ниже приводятся шаги, которые осуществляются для стандартизации каждой рабочей таблицы по ВЗР:

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

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

## Приложение 3:

# Обзор методологии ИМЭК



## Приложение 4:

# Пограничные пункты пропуска ЦАРЭС

Коридор		ПП 1		ПП 2	
1	1a, 2c	КНР	Alashankou	КАЗ	Dostyk
2	1a, 1c	КАЗ	Kairak	РОС	Troitsk
3	1b	КНР	Khorgos	КАЗ	Korgas
4	1b, 6b, 6c	КАЗ	Zhaisan	РОС	Kos Aral / Novomarkovka (Sagarchin)
5	1c	КНР	Torugart / Топа	КГЗ	Torugart
6	1c, 3b	КАЗ	Merke	КГЗ	Chaldovar
7	2a, 2b, 2d, 5a, 5c	КНР	Yierkeshitan	КГЗ	Irkeshtam
8	2a, 2b	КГЗ	Kara-Suu (Dostuk)	УЗБ	Kara-Suu / Savay (Dustlik)
9	2a, 2b	ТАД	Kanibadam	УЗБ	Kokland
10	2a, 2b	ТАД	Nau	УЗБ	Bekabad
11	2a, 6a	КАЗ	Beyneu (rail) / Tazhen (road)	УЗБ	Karakalpakstan (Daut-Ata)
12	2a, 2c	АЗЕ	Baku	КАЗ	Aktau
13	2a, 2b, 2c	АЗЕ	Red Bridge (road) - Beyuk Kesik (rail)	ГЕО	Red Bridge (road) - Gabdabani (rail)
14	2b, 3a	УЗБ	Alat	ТКМ	Farap
15	2b	АЗЕ	Baku	ТКМ	Turkmenbashi
16	2d, 3b, 5a, 5c	КГЗ	Karamyk	ТАД	Karamyk
17	2d, 5a, 5c, 6c	АФГ	Shirkhan Bandar	ТАД	Panji Poyon / Nizhni Pianj
18	3a, 3b	КАЗ	Aul	РОС	Veseloyarsk
19	3a, 6b, 6c	КАЗ	Zhibek Zholy - Saryagash/Yallama	УЗБ	Gisht Kuprik - Keles
20	3a	ТКМ	Saraks	ИРН	Sarakhs
21	3b	ТАД	Pakhtaabad	УЗБ	Saryasia
22	3a, 6a, 6b	АФГ	Hairatan	УЗБ	Termez /Airatom
23	3b, 6b, 6d	АФГ	Islam Qala	ИРН	Dogharoun
24	4a	МОН	Ulaanbaishint / Tsagaanur	РОС	Tashanta
25	4a	КНР	Takeshikent	МОН	Yarant
26	4b, 4c	МОН	Sukhbaatar	РОС	Naushki
27	4b	КНР	Erenhot	МОН	Zamiin-Uud
28	6a, 6d	КАЗ	Kurmangazy (road) / Ganyushking (rail)	РОС	Krasnyi Yar (road) / Aksaraskaya (rail)
29	6c	ТАД	Istaravshan	УЗБ	Khavast
30	6d	КАЗ	Bolashak	ТКМ	Serkhetyaka
31	2d	АФГ	Aqina	ТКМ	Imam Nazar
32	2d, 6d	АФГ	Torghondi	ТКМ	Serkhet Abad
33	5b	КНР	Khunjerab	ПАК	Sost
34	5c, 6a, 6b, 6d	АФГ	Chaman	ПАК	Spin Buldak
35	5a, 6c	АФГ	Torkham	ПАК	Peshawar
36	4c	КНР	Zuun Khataavch	МОН	Bichigt

## Приложение 5:

# Индикаторы содействия торговле

### Индикаторы содействия торговле

Коридор	Общий						Авто						Ж/д					
	2013			2014			2013			2014			2013			2014		
	Среднее	Медиан.	Граница	Среднее	Медиан.	Граница	Среднее	Медиан.	Граница	Среднее	Медиан.	Граница	Среднее	Медиан.	Граница	Среднее	Медиан.	Граница
<b>ИСТ1</b>	<b>Время на прохождение пункта пропуска, ч</b>																	
Общий	10.0	5.3	± 0.5	14.1	5.8	± 0.5	5.6	4.2	± 0.2	9.9	4.8	± 0.4	29.9	24.0	± 1.9	32.6	24.0	± 1.7
1	23.0	8.0	± 2.3	16.8	2.7	± 1.4	8.3	1.3	± 1.6	2.7	0.5	± 0.3	40.2	19.0	± 4.1	42.9	39.0	± 2.9
2	7.2	6.3	± 0.7	6.1	5.9	± 0.1	7.2	6.3	± 0.7	6.1	5.9	± 0.1	-	-	-	-	-	-
3	3.2	2.0	± 0.3	4.4	3.4	± 0.9	3.2	2.0	± 0.3	4.4	3.4	± 0.9	5.1	5.2	± 1.9	-	-	-
4	10.4	6.6	± 0.5	13.0	5.5	± 0.8	5.5	5.0	± 0.2	7.9	3.9	± 0.7	22.7	24.0	± 1.1	23.8	23.0	± 1.6
5	3.0	2.3	± 0.2	28.9	36.0	± 1.6	3.0	2.3	± 0.2	28.9	36.0	± 1.6	-	-	-	-	-	-
6	6.5	5.6	± 0.4	9.6	6.8	± 0.8	6.5	5.6	± 0.4	9.6	6.8	± 0.8	3.2	3.2	-	-	-	-
<b>ИСТ2</b>	<b>Издержки на оформление пересечения границы, \$</b>																	
Общий	235	120	± 10	172	125	± 5	236	100	± 12	177	125	± 6	229	165	± 15	148	125	± 6
1	233	165	± 17	128	81	± 8	194	58	± 22	110	40	± 12	281	209	± 26	158	125	± 6
2	175	153	± 17	169	87	± 15	175	153	± 17	169	87	± 15	-	-	-	-	-	-
3	55	36	± 10	112	48	± 27	55	36	± 10	112	48	± 27	-	-	-	-	-	-
4	387	310	± 24	236	145	± 11	433	355	± 28	267	166	± 14	171	140	± 11	134	128	± 9
5	123	81	± 13	171	196	± 6	123	81	± 13	171	196	± 6	-	-	-	-	-	-
6	117	100	± 9	138	120	± 5	117	100	± 9	138	120	± 5	-	-	-	-	-	-
<b>ИСТ3</b>	<b>Издержки на перевозку груза по участку коридора, \$ на 500 км, на 20-тонный груз</b>																	
Общий	1,467	1,018	± 49	1,360	937	± 46	1,596	1,124	± 57	1,359	938	± 51	911	600	± 71	1,364	926	± 105
1	1,261	831	± 94	1,180	939	± 62	1,450	1,054	± 127	1,123	954	± 73	944	599	± 123	1,278	819	± 113
2	610	497	± 51	513	481	± 15	610	497	± 51	513	481	± 15	-	-	-	-	-	-
3	2,167	1,902	± 161	2,348	1,162	± 301	2,245	1,922	± 162	2,348	1,162	± 301	403	451	± 116	-	-	-
4	1,177	1,229	± 54	1,269	1,031	± 86	1,437	1,378	± 51	1,126	1,031	± 54	917	778	± 84	1,478	1,075	± 193
5	2,393	2,451	± 124	2,050	1,882	± 96	2,393	2,451	± 124	2,050	1,882	± 96	-	-	-	-	-	-
6	1,145	548	± 114	769	517	± 60	1,150	550	± 114	769	517	± 60	93	93	± 316	-	-	-
<b>ИСТ4</b>	<b>Скорость движения по коридорам ЦАРЭС, км/ч</b>																	
Общий	20.0	18.2	± 2.2	20.8	20.6	± 1.7	22.3	20.0	± 2.4	22.9	21.5	± 1.8	13.3	9.8	± 4.0	11.4	9.2	± 2.4
1	23.4	20.5	± 5.8	24.1	24.5	± 3.2	28.0	22.6	± 7.9	28.3	27.5	± 3.8	18.0	18.6	± 6.6	15.6	10.9	± 3.4
2	23.8	22.2	± 5.1	23.6	22.1	± 3.7	23.8	22.2	± 5.1	23.6	22.1	± 3.7	-	-	-	-	-	-
3	22.0	21.1	± 4.9	27.2	23.7	± 5.9	21.8	20.8	± 5.1	27.2	23.7	± 5.9	25.6	25.9	-	-	-	-
4	12.0	10.4	± 2.5	15.9	12.4	± 3.8	15.2	14.3	± 3.5	19.9	20.5	± 5.0	8.6	8.0	± 1.7	8.1	7.7	± 1.4
5	18.1	15.9	± 4.3	17.1	18.0	± 2.0	18.1	15.9	± 4.3	17.1	18.0	± 2.0	-	-	-	-	-	-
6	27.7	31.0	± 4.3	25.3	30.6	± 4.7	27.8	31.1	± 4.3	25.3	30.6	± 4.7	16.9	21.6	-	-	-	-
<b>СБЗ</b>	<b>Скорость без задержек</b>																	
Общий	36.3	34.2	± 2.8	40.2	41.4	± 2.1	37.8	35.3	± 2.9	42.0	42.9	± 2.1	31.7	30.1	± 7.8	32.2	26.7	± 5.8
1	47.4	46.2	± 5.1	44.7	47.7	± 3.1	49.3	51.2	± 6.2	44.5	47.7	± 4.0	45.3	42.5	± 8.7	45.1	48.3	± 5.1
2	48.7	49.7	± 4.0	49.1	49.5	± 2.1	48.7	49.7	± 4.0	49.1	49.5	± 2.1	-	-	-	-	-	-
3	37.8	37.0	± 7.7	48.1	47.5	± 5.1	37.7	37.0	± 8.0	48.1	47.5	± 5.1	38.7	37.2	-	-	-	-
4	22.1	19.2	± 3.8	32.0	32.8	± 5.8	24.2	23.8	± 4.8	37.2	37.9	± 7.1	19.9	17.5	± 5.4	22.0	20.4	± 6.5
5	28.5	28.1	± 4.2	36.1	29.2	± 4.6	28.5	28.1	± 4.2	36.1	29.2	± 4.6	-	-	-	-	-	-
6	44.5	47.5	± 4.4	46.1	47.0	± 2.7	44.5	47.5	± 4.4	46.1	47.0	± 2.7	37.8	41.4	-	-	-	-

- Лучше, чем в тот же период прошлого года, значимо с уровнем 5%
- Хуже, чем в тот же период прошлого года, значимо с уровнем 5%
- Незначительное изменение

Примечание: Граница означает границы доверительного интервала по обе стороны средней оценки с доверительным уровнем 95%.

## Приложение 6:

## Структура издержек ИСТЗ

Коридор	Общий						Авто						Ж/д					
	2013			2014			2013			2014			2013			2014		
	Всего	В пути	Действие	Всего	В пути	Действие	Всего	В пути	Действие	Всего	В пути	Действие	Всего	В пути	Действие	Всего	В пути	Действие
<b>ИСТЗ</b>	<b>Издержки на перевозку груза по участку коридора, \$ на 500 км, на 20-тонный груз</b>																	
Общий	-	1,264	(1,264)	1,360	1,130	230	1,596	1,369	227	1,359	1,129	230	911	809	102	1,364	1,136	228
1	1,261	1,063	198	1,180	977	203	1,450	1,210	240	1,123	944	179	944	815	129	1,278	1,034	244
2	610	503	107	513	390	123	610	503	107	513	390	123	-	-	-	-	-	-
3	2,167	2,079	88	2,348	2,138	210	2,245	2,153	92	2,348	2,138	210	403	403	-	-	-	-
4	1,177	907	270	1,269	942	327	1,437	982	454	1,126	715	410	917	832	85	1,478	1,272	206
5	2,393	2,131	262	2,050	1,845	205	2,393	2,131	262	2,050	1,845	205	-	-	-	-	-	-
6	1,145	934	211	769	503	266	1,150	938	212	769	503	266	93	93	-	-	-	-
<b>%</b>	<b>Процент общего</b>																	
Общий	#DIV/0!	#DIV/0!		83%	17%		86%	14%		83%	17%		89%	11%		83%	17%	
1	84%	16%		83%	17%		83%	17%		84%	16%		86%	14%		81%	19%	
2	82%	18%		76%	24%		82%	18%		76%	24%							
3	96%	4%		91%	9%		96%	4%		91%	9%		100%	0%				
4	77%	23%		74%	26%		68%	32%		64%	36%		91%	9%		86%	14%	
5	89%	11%		90%	10%		89%	11%		90%	10%							
6	82%	18%		65%	35%		82%	18%		65%	35%		100%	0%				

## Приложение 7:

# Индикаторы 4-го кв. 2014 г.

ИСТ для каждого квартала показаны на иллюстрации ниже. В целом, ИСТ улучшились, если сравнить результаты 4 квартала по сравнению с 1 кварталом, ИСТ1 остался без изменений, но затраты показывают тенденцию к снижению, как для пересечения границы, так и проезда по 500-км участку. Показатели скорости также продемонстрировали умеренное увеличение в течение года.

### ИСТ1: Время, требуемое на прохождение формальностей в пункте пропуска, в часах

В 2014 году ИСТ1 оставался относительно стабильным. Среднее время на пересечение границы для автодорожных перевозок изменялось в узком диапазоне в пределах менее 10% от среднего значения, за исключением для автодорожных перевозок во 2 квартале. Два ПП – Пешавар-Торхам и Чаман-Спин Болдак (оба расположенные на пакистанско-афганской границе) – это пункты, в которых тратится больше всего времени. Хорогос (КНР-КАЗ) – это еще один сложный ПП, хотя ИСТ постепенно снизился. Необходимо уделить внимание ПП Ширхан Бандар – Нижний Пяндж (АФГ-ТАД). В Шерхан Бандаре среднее время пересечения границы составило 10,6 часа, что значительно выше, чем в прошлые годы. Время увеличилось с 10 часов в 3 квартале до 11,3 часа в 4 квартале. Показатели по железнодорожным перевозкам очень взаимосвязаны с эффективностью пересечения поездами ПП Алашаньюку-Достык (КНР-КАЗ). В 3-4 кварталах в Алашаньюку среднее время на пересечение границы увеличилось с 30 часов до 36 часов.

### ИСТ2: Издержки при пересечении пункта пропуска, в \$

Как автомобильные, так и железнодорожные перевозки продемонстрировали устойчивое снижение средних затрат на пересечение пунктов пропуска. С 1 по 4 кварталы в 2014 году ИСТ2 для автомобильных и железнодорожных перевозок сократились почти до 19% в каждом случае.

Значительное сокращение затрат на автомобильные перевозки по Коридору 4 привело к снижению ИСТ2. Отмечено снижение показателя в пункте пропуска Эренхот-Замын Ууд (КНР-МОН) на Субкоридоре 4b. ИСТ2 для Коридора 4b снизился с \$382 в 1 квартале до \$215 в 4 квартале. При этом при перемещении грузовиков по Субкоридору 4с (Бичигт), не произошло каких-либо изменений затрат, связанных с пересечением границы. Снижение ИСТ2 для железнодорожных перевозок в основном объясняется ситуацией на Коридоре 1. В частности, на Субкоридоре 1с показатель снизился с \$202 в 1 квартале до \$147 в 4 квартале.

Рисунок 29: Тенденция ИСТ1 по кварталам 2014 г., час.

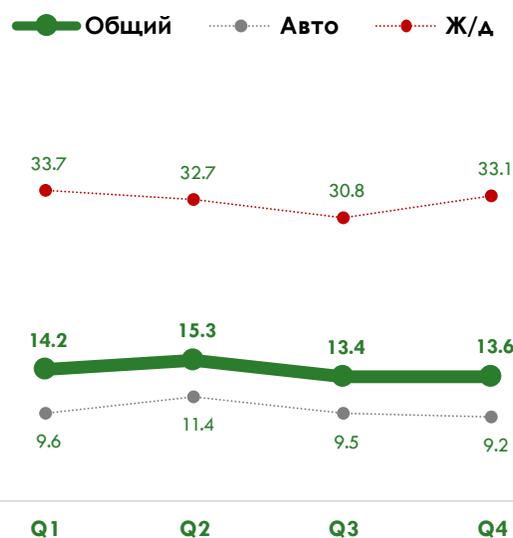


Рисунок 30: Тенденция ИСТ2 по кварталам 2014 г., \$

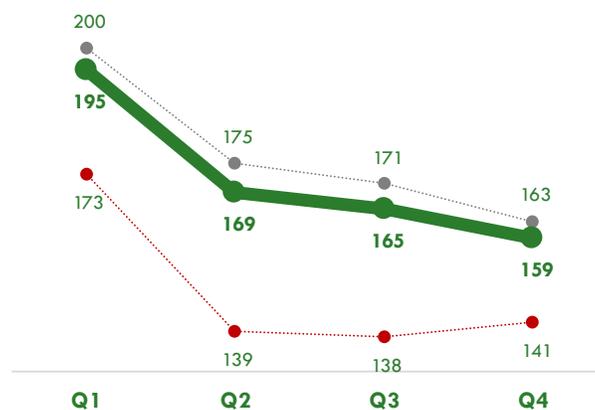


Рисунок 31: Тенденция ИСТЗ, \$/500 км/20 т



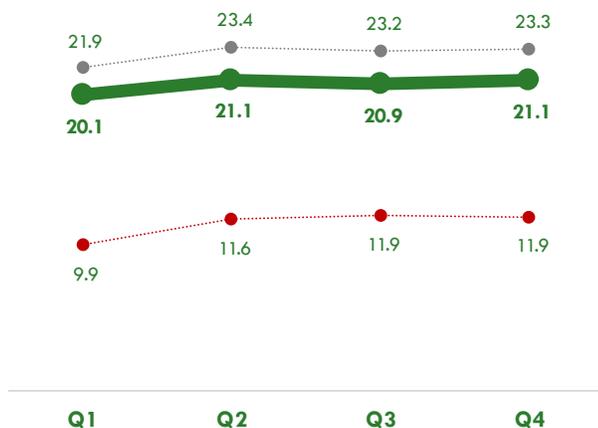
### ИСТЗ: Издержки, на перевозку по участку коридора, \$ на 500 км, на 20-тонный груз

Было неожиданностью обнаружить, что ИСТЗ для железнодорожных перевозок выше, чем для автомобильных. После изучения выяснилось, что это объясняется издержками, связанными с железнодорожными перевозками от Урумчи до Алматы.

В 4 квартале 2014 года сравнения грузовых перевозок автотранспортом и железнодорожным транспортом показали, что перевозка 20 тонн грузов почти в два раза дороже для железных дорог. Эта ситуация оказала серьезное влияние на показатели затрат, связанных с железнодорожным транзитом, для Коридора 1.

В 2014 году ИСТЗ для автомобильных перевозок достиг пика во 2 квартале и затем снижался к концу года. Это связано с неустойчивыми показателями, зарегистрированными на Коридорах 3а и 5b. Что касается железных дорог, то транспортные издержки сократились с \$1 390 до \$993 долларов США за период с 1 по 4 кварталы 2014 года.

Рисунок 32: Тенденция ИСТ1 по кварталам 2014 г., км/ч



### ИСТ4: Скорость движения по коридорам ЦАРЭС, км/ч

ИСТ4 как для автодорожных, так и железнодорожных перевозок, продемонстрировал постепенное увеличение в течение 2014 года. Для автодорожного транспорта – на Коридоре 4b зарегистрировано самое большое увеличение с начала года. Начиная с 15 км/ч, ССЗ для монгольских грузовиков достигла почти 20 км/ч к 4 кварталу. Улучшение, подтвержденное грузовыми компаниями, указало на положительные выгоды от недавно завершеного строительства асфальтированной дороги от Замын-Ууда до Чоира. Скорость в 4 квартале могла быть выше, но сильный снегопад сдерживали скорость движения грузовиков.

В целом в отношении железнодорожных перевозок также отмечается умеренное увеличение ССЗ. Включение в ИМЭК скоростных поездов Чончин – Дуйсбург, к которым применяются оптимизированные и упрощенные процедуры пересечения границы, помогло увеличить ССЗ. К сожалению, существуют другие «противодействующие» воздействия, такие как продолжительные операции в Алашаньюку-Достыке (КНР-КАЗ), которые препятствовали эффективному пересечению границ.

# Приложение 8: СБЗ в коридорах ЦАРЭС

Рисунок 33: Карта скоростей, автомобильные коридоры

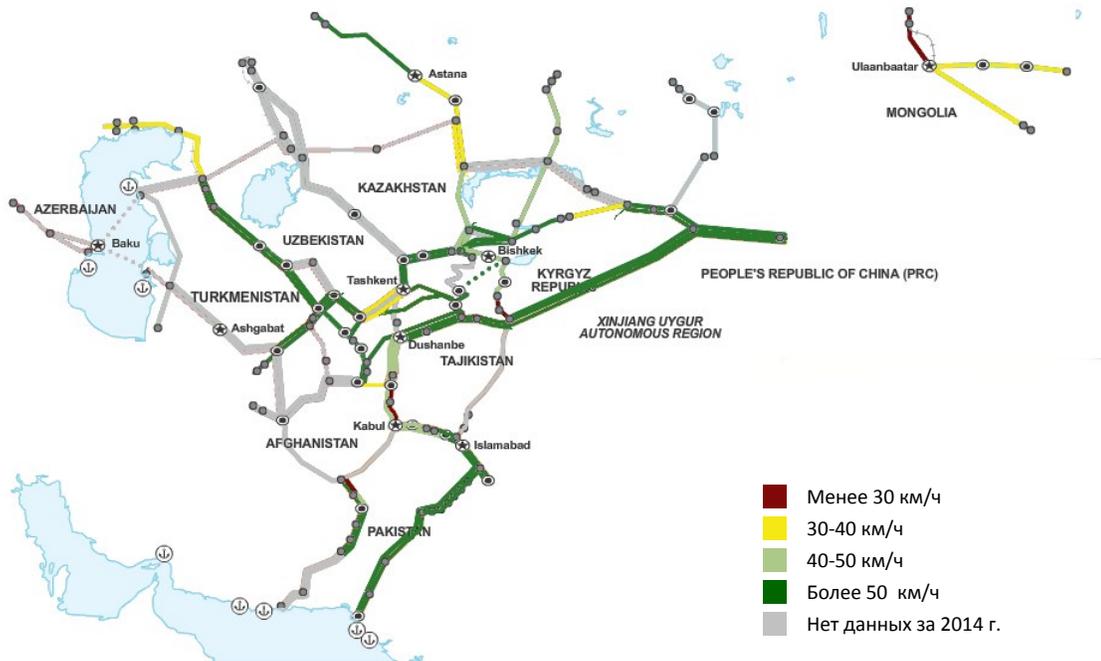
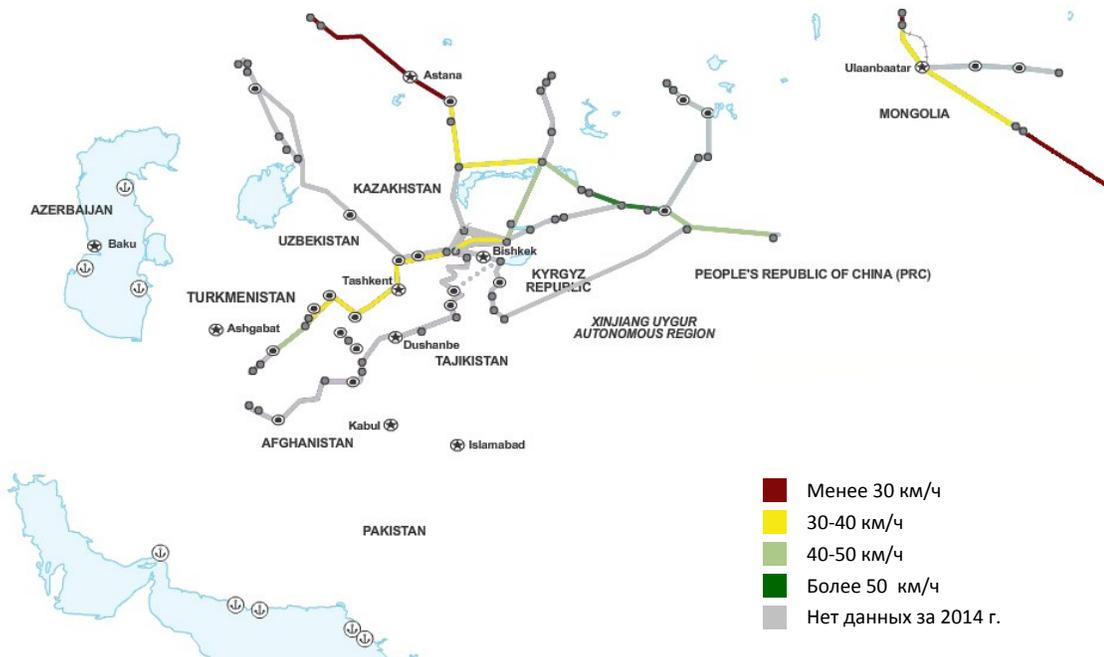


Рисунок 34: Карта скоростей, железнодорожные коридоры



Приложение 8 (продолж.)

Рисунок 35: Автомобильная карта скоростей Коридора 1

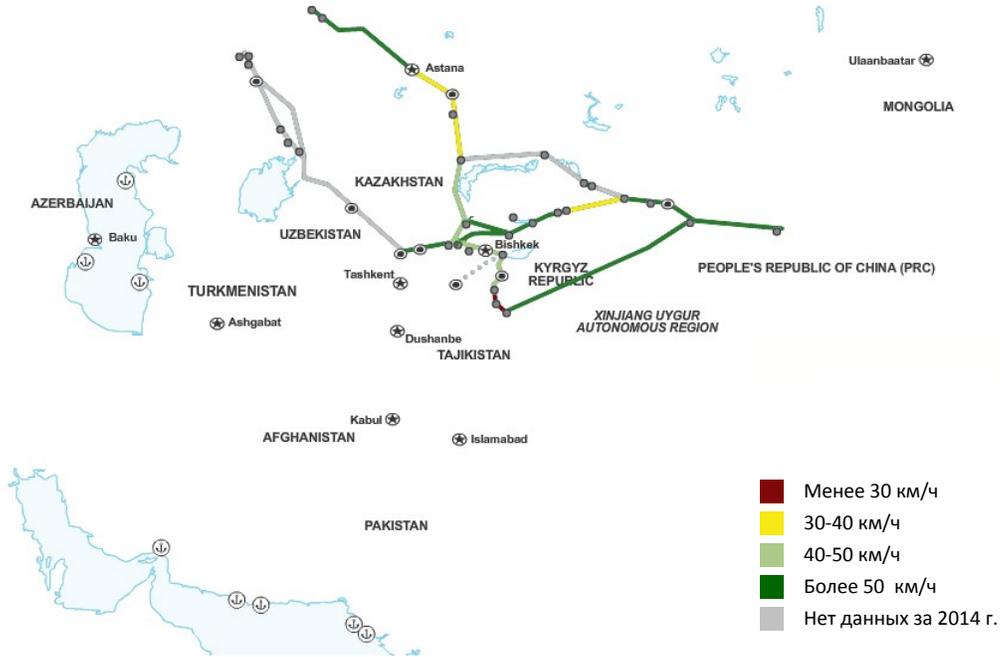
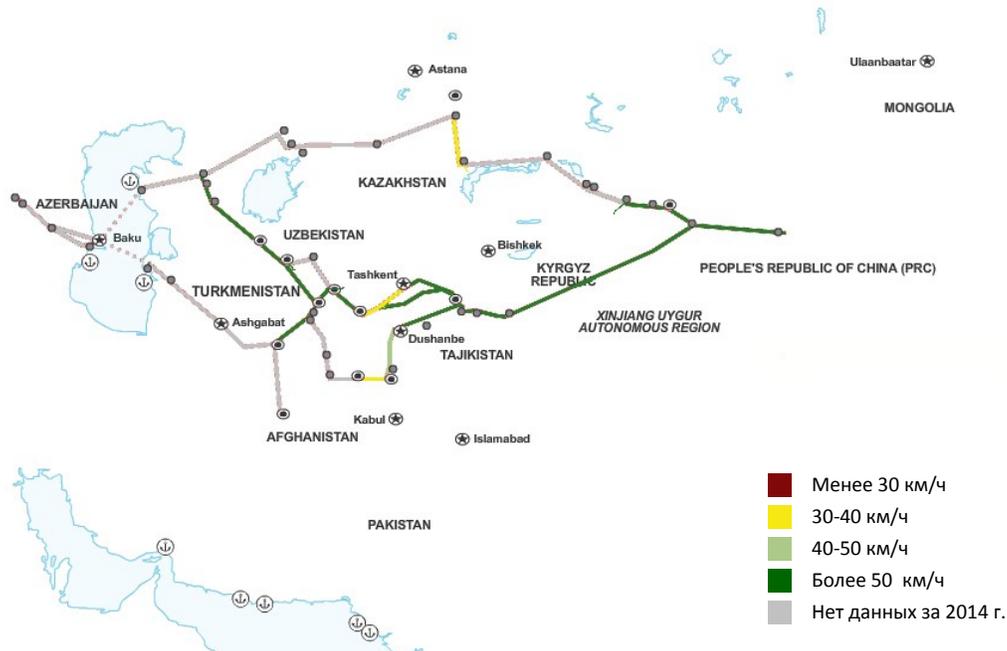


Рисунок 36: Автомобильная карта скоростей Коридора 2



## Приложение 8 (продолж.)

Рисунок 37: Автомобильная карта скоростей Коридора 3

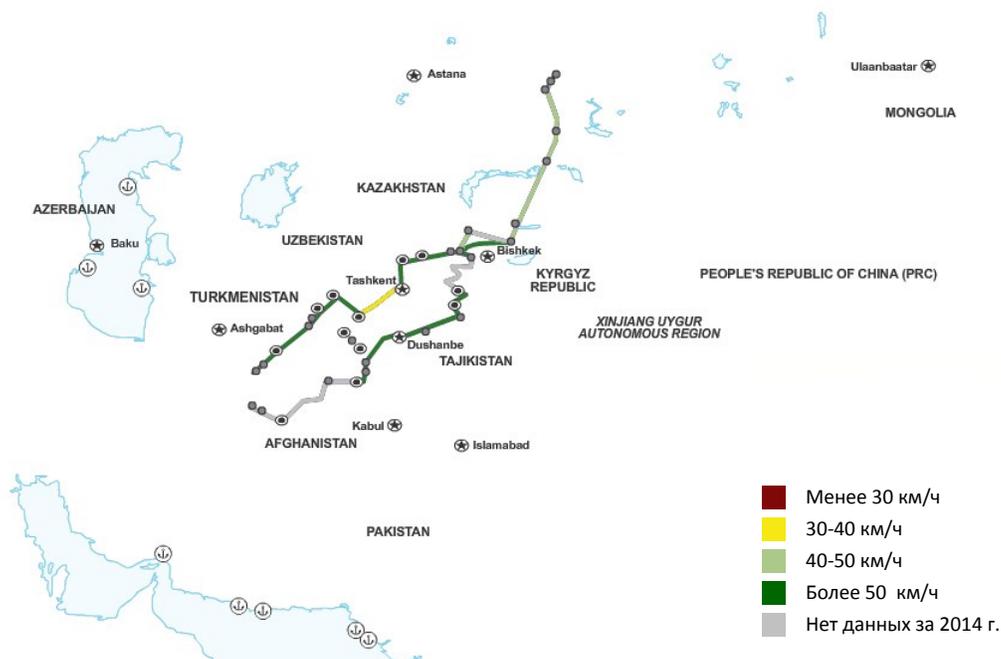
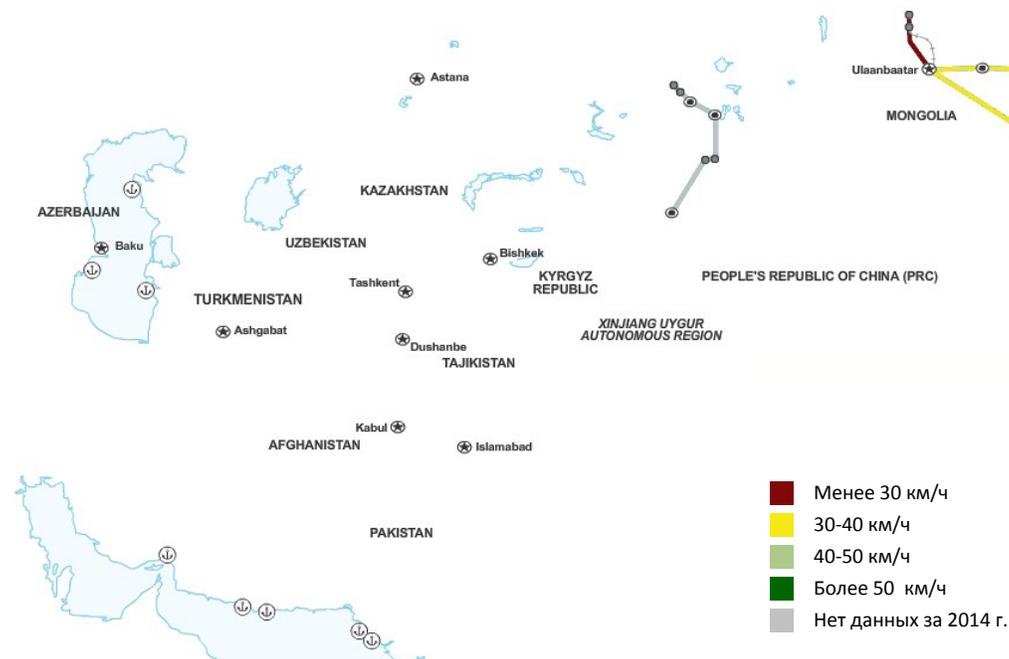


Рисунок 38: Автомобильная карта скоростей Коридора 4



## Приложение 8 (продолж.)

Рисунок 39: Автомобильная карта скоростей Коридора 5

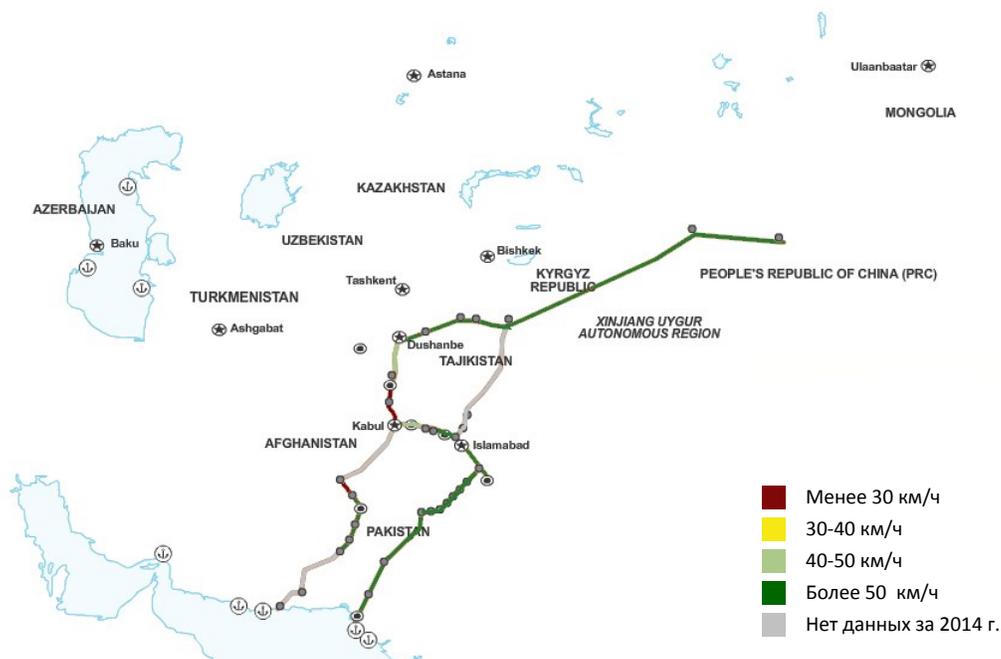
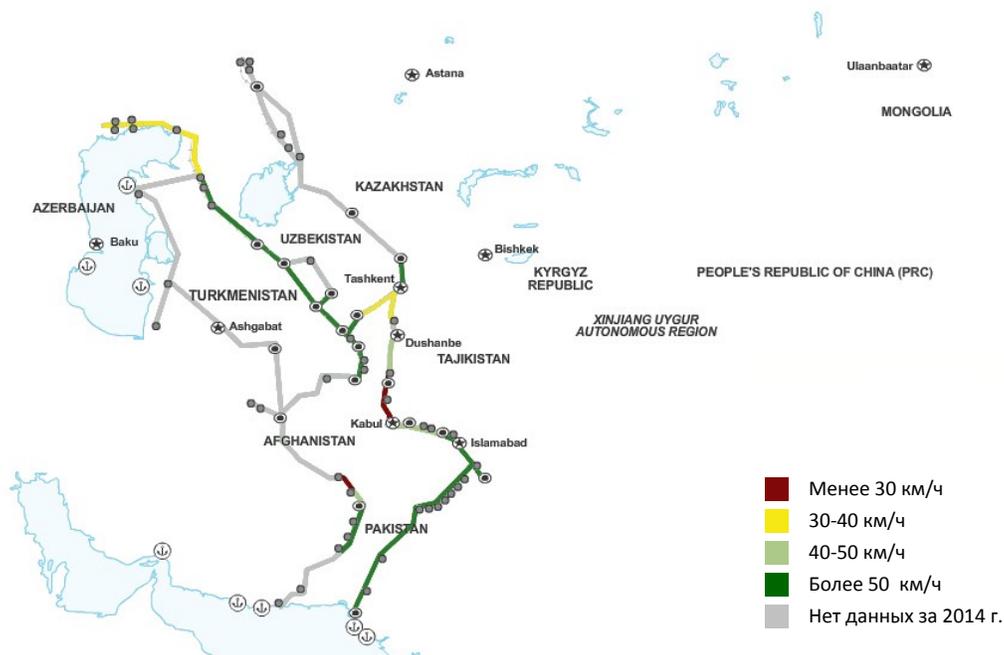


Рисунок 40: Автомобильная карта скоростей Коридора 6



# Приложение 9:

# Действия в автомобильных ПП при выезде

Авто, Выезд

пп	коридор Колич.	Продолжительность, ч													Изддержки, \$																		
		Всего													Всего																		
		Среднее Меридан.	А	В	С	Д	Е	Ф	Г	Н	І	Ј	К	Л	М	Н	О	Р	Среднее Меридан.	А	В	С	Д	Е	Ф	Г	Н	І	Ј	К	Л	М	Н
Chaman	РАК 5,6 24	36,0	36,0	24,0														231	228	21	182	25	9	9			22		15			32	4
Petuchovo	РОС 1,6 11	35,2	0,3	0,1	0,3													242	247	30	228											55	
Peshawar	РАК 5,6 291	34,0	36,0	0,7	23,8													50	16	5	22	3	3	3		2	3	7	3	22			
Хоргоc	КНР 1 59	19,3	17,8	0,2	3,3	2,2												72	52	9	22	10	10	11		13	6	27	31	5			
Erenhot	КНР 4 360	15,3	7,6	0,7	12,7	1,2	0,4	0,6	0,0	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,4	90	90							6	6	11	89	90	87		
Veselyarsk	РОС 3 28	13,1	0,3	0,1	0,2													30	26	9	16	7	6	6	6		8	7	2				
Tazhen	КАЗ 2,6 63	7,3	7,2	0,9	1,2	0,3	0,4																										
Sarais	ТКМ 3 1	7,1	7,1	0,8	0,8	0,4																											
Sarais	ТКМ 3 1	7,1	7,1	0,8	0,8	0,4																											
Dautata	УЗБ 2,6 83	6,9	6,8	0,7	1,2	0,4	0,6	0,7	0,4	0,3	0,5							53	53	9	19	10	9		4	15	14	8					
Yallama	УЗБ 3,6 80	6,4	6,1	0,7	1,2	0,5	0,5											92	90	30					5	20		88	91	89			
Alat	УЗБ 2,3 59	6,2	6,0	0,7	1,2	0,5	0,5	0,3	0,3	0,6	0,5							60	60	60													
Sarasya	УЗБ 3 50	5,7	5,7	0,7	1,1	0,3	0,4											127	130	29	46	13	10		5	18	15	12					
Farap	ТКМ 2,3 71	5,5	5,6	0,8	1,1	0,3	0,3											644	636	145	135						11		346	8			
Merke	КАЗ 1,3 15	5,3	6,3	0,5	1,0	0,1	0,4	0,1	0,3	0,4	0,5	0,4																					
Merke	КАЗ 1,3 15	5,3	6,3	0,5	1,0	0,1	0,4	0,1	0,3	0,4	0,5	0,4																					
Dustlik	УЗБ 2 1	4,7	4,7	0,1	0,1													79	91	30	32				6	8	6		93				
Нижний Пяндз	ТАД 2,5,6 238	4,5	2,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,2	0,3	0,3	0,4	0,3					41	40	27					35	9	17						
Oibek	УЗБ 2,3,6 38	4,2	3,4	0,3	1,8	0,2	0,4	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,7					25	20	18	50	20	20	20	25	5	21	100					
Taskala	КАЗ 6 19	3,7	3,7	0,8														13	10	10	13						10						
Keles	УЗБ 3,6 9	3,5	3,0	1,2														81	81	15	25	8	5	10	5		8	5					
Kurmangazy	КАЗ 6 45	3,5	3,5	0,8														350	350	350													
Хоргоc	КАЗ 1 6	3,0	2,5	1,3														956	959	956													
Saryagash	КАЗ 3,6 15	2,6	2,8	1,3	1,0													247	247	247													
Khuyagt	РОС 4 70	2,1	2,0	0,3	0,4	0,3	0,3											46	55	35							17						
Irkeshtan	КНР 2,5 5	2,1	2,0	0,2														27	30	20	11												
Torkham	АФГ 5,6 52	1,2	1,0	1,2	1,2													135	125	31	43	8	19	8		22	25	15					
Ak-Tilek	КТЗ 1 103	1,2	0,4	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2			19	20						17	10	20						
Sherkhan Banda	АФГ 2,5,6 108	1,1	1,0															7	6	6	9												
Hairaton	АФГ 3,6 70	1,1	1,0	0,7																													
Кайрак	КАЗ 1 43	1,0	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	1,0	1,1	1,0	990	1013	990												
Karasu	КАЗ 1 150	0,8	0,5	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	43	43	45					20								
Torugart	КТЗ 1 15	0,7	0,3	0,1	0,1													30	30							30							
Троицк	РОС 1 41	0,7	0,2	0,1	0,1																												
Jana Jol	КАЗ 1,6 2	0,3	0,3	0,1														18	18	5					5	5	5						
Torugart	КНР 1 32	0,3	0,1	0,1	4,0													10	10							5	10						
Aul	КАЗ 3 11	0,1	0,1	0,1	0,1													95	95	35	22	15					11	12					

Более 1 часа

Более \$100

А. Пограничная служба/ контроль, В. Таможенное оформление, С. Санитарно-Карантинный контр., Д. Фитосан. контроль, Е.Вет. контроль, F. Виза/иммиграция, G. ГАИ/ дорожная инспекция, Н. Полицейский КПП/пост, І. Транспортная инспекция, J.Весотобаритный контроль, К. Регистрация ТС, Л. Экстренный ремонт, М. Сопровождение/конвой, N. Погрузка/разгрузка, О. Дорожный сбор, P. Ожидание/очередь

# Приложение 10:

# Действия в автомобильных ПП при въезде

Авто, Въезд

Продолжительность, ч

Издержки, \$

ПП	Коридор Count	Действия												Всего				
		Среднее Медан.	А	В	С	Д	Е	Ф	Г	Н	И	Ж	К		Л	М	Н	О
Spin Buldak	AFG 5,6 24	60,0	60,0	48,0														12,0
Torkham	AFG 5,6 338	39,5	60,0	1,1 31,9				0,1	0,2	0,8								12,0
Peshawar	PAK 5,6 21	25,2	28,0	24,3								1,2	3,3					
Sherkhan Banda	AFG 2,5,6 120	10,6	10,3	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4			0,4	0,6					3,8
Zamyun Uud	MON 4 360	8,7	5,6	0,6	8,9	0,9	0,3	0,5	0,0	0,3		0,3	0,3	0,3				0,3
Tazhen	KAZ 2,6 83	7,8	7,9	0,9	1,3	0,4	0,5	0,8				0,4	0,6	0,5	0,4			3,6
Konysbayeva	KAZ 3,6 80	7,5	7,8	0,8	1,4	0,7	0,7				0,3	0,4	0,6	0,7	0,4			3,3
Farap	TKM 2,3 59	7,3	6,8	0,8	1,3	0,6	0,4	0,4	0,6			0,3	0,5	0,5	0,4			0,5
Aisha Bibi	KAZ 0 1	7,0	7,0	0,3	0,5	0,2												6,0
Xoproc	KAZ 1 75	6,8	6,3	0,5	3,7			0,2	0,5	0,7	0,9							3,3
Fotehobod	ТАД 2,3,6 10	6,6	6,5	1,0	1,3	0,7												3,1
Чалдовар	КГЗ 1,3 11	6,5	6,4	0,7	1,3	0,6				0,3	0,5							3,3
Irkeshtan	КГЗ 2,5 5	6,1	6,3	0,2	3,2	2,6		0,2										2
Sarshs	TKM 3 61	6,1	5,8	0,8	1,2	0,3	0,4	0,6			0,3	0,4	0,5	0,4				0,4
Ayraton	UZB 3,6 1	6,0	6,0	2,7				1,0	0,6	1,8								2,2
Dusti	ТАД 3 50	5,8	5,7	0,9	1,4	0,4	0,5			0,4								2,8
Daouta	UZB 2,6 89	5,8	5,8	0,6	2,0	0,3	0,4	0,3	0,2	0,8	0,2	0,4	0,5	0,3				3,2
Alart	UZB 2,3 71	5,3	5,2	0,7	1,1	0,3	0,4				0,3	0,3	0,5	0,5				2,4
Kulma	ТАД 0 240	5,0	4,9	0,3	3,4	0,2	0,2	0,2			0,4	0,3						2,9
Altanbulag	MON 4 70	4,8	4,9	0,3	3,4	0,3	0,3	0,3			0,3	0,3	0,3	0,3				0,4
Keles	UZB 3,6 16	4,3	4,3	2,0	1,4					0,6	0,8	0,7						2,0
Dosuk	КГЗ 2 1	3,3	3,3	0,1	0,5			0,2			0,3	0,8	1,0					2,0
Жайсан	KAZ 1,6 1	2,7	2,7	0,6							0,3	0,8	1,0					1,7
Kumangazy	KAZ 6 36	2,6	2,4	0,9						0,2								1,7
Hairaton	AFG 3,6 39	2,6	2,6	0,8	0,7	0,6				0,1		0,5						1,0
Karamik	ТАД 2,3,5 20	2,3	2,5	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,2		0,3	0,3	0,4					0,4
Karasu	KAZ 1 107	1,6	0,8	0,1	0,3	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,3	0,2			5,0
Торуғарт	КГЗ 1 32	1,4	0,6	0,1	0,3	0,5	1,0			0,3		0,3						4,0
Saryagash	KAZ 3,6 7	1,0	0,9	0,7						0,4	0,5							0,5
Троицк	POC 1 45	0,4	0,2	0,1	0,2						0,2	0,1						2,2
Ак-Тилек	КГЗ 1 150	0,4	0,4	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2					3,0
Решуново	POC 1,6 2	0,4	0,4	0,1	0,1						0,1	0,2	0,1					5
Кайрак	KAZ 1 41	0,3	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1					1,8
Veselyarsk	POC 3 11	0,2	0,3	0,1	0,3													906
Veselyarsk	POC 6 2	0,2	0,2	0,2	0,1			0,1										13
Красный Яр	POC 3 28	0,2	0,2	0,1	0,1													6
Jana Jol	KAZ 1,6 11	0,1	0,2	0,1														6
Торуғарт	КНР 1 15	0,1	0,1	0,1	0,1													6

А. Пограничная служба/ контроль, В. Таможенное оформление, С. Санитарно-Карантинный контр., Д. Фитосан. контроль, Е.Вет. контроль, Ф. Виза/иммиграция, Г. ГАИ/ дорожная инспекция, Н. Полицейский КПП/пост, I. Транспортная инспекция, J.Весогабаритный контроль, К. Регистрация ТС, L. Экстренный ремонт, М. Сопровождение/конвой, N. Погрузка/разгрузка, О. Дорожный сбор, P. Ожидание/очередь

Более 1 часа

Более \$100









## 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