



ЦЕНТРАЛЬНОАЗИАТСКОЕ РЕГИОНАЛЬНОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО
СОДЕЙСТВИЕ ТОРГОВЛЕ

ИМЭК ЦАРЭС ИЗМЕРЕНИЕ И МОНИТОРИНГ ЭФФЕКТИВНОСТИ КОРИДОРОВ

ГОДОВОЙ ОТЧЕТ

2011



Йин Чень

Директор,
EAPF, Департамент Восточной Азии
Азиатский банк развития

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

Джефф Процак

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

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

Юэбинь Чжан

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

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

Команда по содействию торговле

Мария Тереза Дамсани
Макс Ии Хонг Ки
Энди Цзе
Ромели Манало
Реймонд Буэно
Джулиус Сантос
Джулия Роблес

ГODOVOЙ ОТЧЕТ
2011

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

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

Содержание

Список сокращений	ii
Краткий обзор	iii
I. Общая информация	1
II. описание данных	2
III. Индикаторы содействия торговле	4
ИСТ1: Время на прохождение пункта пересечения границы	4
ИСТ2: Издержки на пересечение границы	6
ИСТ3: Издержки на перевозку по участку коридора	6
ИСТ4: Скорость движения по коридорам ЦАРЭС	7
IV. Результаты ИМЭК	
А. Скорость / время в пути	7
В. Задержки и факторы времени в коридорах ЦАРЭС	10
С. Факторы затрат в коридорах ЦАРЭС	10
V. Эффективность коридоров ЦАРЭС	
КОРИДОР 1: Европа – Восточная Азия	13
КОРИДОР 2: Средиземноморье – Восточная Азия	16
КОРИДОР 3: Российская Федерация – Ближний Восток и Южная Азия	19
КОРИДОР 4: Российская Федерация – Восточная Азия	22
КОРИДОР 5: Европа – Восточная Азия – Ближний Восток и Южная Азия	26
КОРИДОР 6: Европа – Ближний Восток и Южная Азия	28
ПРИЛОЖЕНИЕ 1: Ассоциации-партнеры по ИМЭК	31
ПРИЛОЖЕНИЕ 2: Методология ИМЭК	32
ПРИЛОЖЕНИЕ 3: Обзор методологии ИМЭК	33
ПРИЛОЖЕНИЕ 4: Пересмотр методологии	34

Список сокращений

AAFFCO	–	Ассоциация экспедиторских компаний Афганистана
ABADA	–	Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Азербайджана
ABBAT	–	Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Таджикистана
АБР	–	Азиатский банк развития
АРБЛ	–	Ассоциация по развитию бизнес-логистики Узбекистана
АСМАП	–	Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Узбекистана
ППГ	–	пункт пересечения границы
ЦАРЭС	–	Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество
CIFA	–	Китайская ассоциация международных экспедиторов
ТИК	–	Таможня, иммиграция и карантин
ИМЭК	–	Измерение и мониторинг эффективности коридоров
КВ	–	коэффициент вариации
ЕС	–	Европейский Союз
АПК	–	Ассоциация перевозчиков Кыргызстана
ГАИ	–	Государственная автомобильная инспекция
АРВМ	–	Автономный район Внутренняя Монголия
IMLA	–	Ассоциация логистики Автономного района внутренняя Монголия
МСАТ	–	Международный союз автомобильного транспорта
АНЭК	–	Ассоциация национальных экспедиторов Республики Казахстан
км/ч	–	километров в час
MNCCI	–	Национальная торгово-промышленная палата Монголии
NARTAM	–	Национальная ассоциация автомобильного транспорта Монголии
КНР	–	Китайская Народная Республика
КО	–	квартальный отчет Report
ССЗ	–	скорость с задержками
СБЗ	–	скорость без задержек
ВЗР	–	"время-затраты-расстояние"
ДФЭ	–	двадцатифутовый эквивалент
МДП	–	система Международных дорожных перевозок (TIR)
СУАР	–	Синьцзян-уйгурский автономный район

ПРИМЕЧАНИЕ

В настоящем отчете "\$" означает доллары США.

ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ:

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

Краткий обзор

В течение 2011 года были собраны 4 754 образцов автомобильных, железнодорожных и мультимодальных перевозок. На первую пятерку категорий товаров, перевезшихся в течение года, приходится 58% всех отслеженных перевозок. Фрукты и овощи по-прежнему оставались наиболее популярным видом продуктов, перевезшихся по Центральной Азии.

Индикаторы содействия торговле (ИСТ) характеризуются разными степенями улучшения. Индикаторы *ИСТ 1* (время на пересечение границы) и *ИСТ 4* (скорость по коридорам ЦАРЭС) продемонстрировали незначительное улучшение, тогда как по *ИСТ 2* (издержки на пересечение границы) зарегистрировано существенное улучшение. Однако, *ИСТ 3* (издержки на перевозку по участку коридора ЦАРЭС) существенно увеличился. В значительной мере это объясняется высокими эксплуатационными расходами на одно транспортное средство на участке Коридора 5, проходящем через Таджикистан, а также трудностями, с которыми сталкиваются водители на афганском участке.

Индикаторы скорости – скорость без задержек (СБЗ) и скорость с задержками (ССЗ)¹, характеризуются многочисленными различиями между шестью коридорами ЦАРЭС. При автомобильных перевозках, СБЗ и ССЗ составляли, соответственно, 31-52 км/ч и 19-30 км/ч. Движение транспорта по Коридору 1 характеризовалось относительно высокой скоростью, тогда как по Коридору 5 транспортные средства двигались относительно медленно. На уровне субкоридоров, самые низкие скорости были зарегистрированы в 3b, 5 и 6с (СБЗ), а также в 2b, 4b и 5 (ССЗ). Дальнейшее изучение показало, что в качестве наиболее частых и наиболее существенных причин задержек в образцах отмечаются два вида действий при пересечении границы – *таможенное оформление* и *ожидание в очереди*. С точки зрения затрат, в первую пятерку наиболее частых платежей входят *таможенное оформление, проверка веса и габаритов, фитосанитарный контроль, оформление виз/иммиграции и ветеринарный контроль*.

При железнодорожных перевозках скорости по шести коридорам ЦАРЭС составляли, в среднем, от 11 до 38 км/ч. Для этого вида транспорта, с наибольшей скоростью грузы перевозились по Коридору 1, тогда как по Коридору 4 скорость была наименьшей. К числу главных причин задержек относились *смена колеи, сортировка вагонов и ожидание в очереди*. В отношении затрат, их ключевыми компонентами являлись *службы безопасности* (Китайские железные дороги), *смена колеи, таможенное оформление и погрузка/разгрузка*.

Коридор 1 служит в качестве основного транзитного коридора для доставки китайского экспорта, такого, как промышленные потребительские товары и оборудование, на европейские рынки. Автомобильный транспорт двигался по данному коридору со скоростями более 50 км/ч. **Хоргос-Коргас (Китай-Казахстан)** и **Алашанькоу-Достык (Китай-Казахстан)** по-прежнему остаются ППГ, в которых были зарегистрированы продолжительные задержки.

Коридор 2 интенсивно используется китайскими экспортерами для отгрузки товаров в Центральную Азию, а также узбекскими участниками ВЭД для перевозки свежих овощей, сухофруктов и хлопка. скорость движения транспорта по нему составляет около 40 км/ч. ППГ, на которых отмечены значительные задержки, включают **Еркешитан-Иркештам (Китай-Кыргызстан)**, **Тажен-Даутота (Казахстан-Узбекистан)** и **Алат-Фарап (Узбекистан-Туркменистан)**. Вместе с тем, было отмечено очень незначительное количество перевозок через Каспийское море.

Коридор 3 является маршрутом север-юг, связывающим Россию с иранскими портами на юге через Центральную Азию. Несмотря на относительно быстрое движение транспортных средств (40 км/ч) по Коридору 3, его различные участки характеризуются разными сценариями. По субкоридору 3а грузовой транспорт движется со скоростью 51 км/ч, тогда как в 3b скорость составляет 37 км/ч. В двух парах важнейших ППГ в данном коридоре было обнаружено некоторое снижение затрат времени на пересечение границы² – ППГ **Коньсбаева-Яллама (Казахстан-Узбекистан)** и **Алат-Фарап (Узбекистан-Туркменистан)**. К сожалению, в ППГ **Сарахс-Сарахс (Иран-Туркменистан)** по-прежнему затрачивается значительное время на ожидание в очереди, таможенное оформление, сопровождение/конвой и погрузку/разгрузку.

Коридор 4 является трансмонгольским коридором. Важную роль, в особенности при транзитных перевозках, играют железные дороги. Помимо медленной скорости движения поездов – 11 км/ч – задержки при пересечении границы могут быть очень продолжительными в периоды пиковой нагрузки из-за ограниченного количества подъемных кранов в Замын-Ууде и Эренхоте для перевалки грузов. Еще одним "узким местом" является китайский порт вблизи Тяньцзиня. Время ожидание оформления и дальнейшего движения монгольским экспортом и импортом может достигать нескольких дней. При автомобильных перевозках конечным пунктом для российского и китайского экспорта является Улан-Батор. Кроме того, было отмечено, то, как для железнодорожных, так и для автомобильных перевозок, затраты на перевозку импорта выше, чем на перевозку экспорта. Это связано с дисбалансом в торговле Монголии с сопредельными странами (Россией и Китаем). В данном коридоре, две пары ключевых ППГ **Замын Ууд-Эренхот (Монголия-Китай)** и **Наушки-Сухэ-Батор (Россия-Монголия)** неуклонно удерживают рекорд по

¹ Подробное объяснение разницы между СБЗ и ССЗ приведено на стр. 5.
² Сравнения между 2010 и 2011 годами.

продолжительности пересечения границ среди всех ППГ ЦАРЭС. В число причин задержек входят *смена колеи, ожидание в очереди и таможенное оформление*.

В 2011 году, наиболее медленным и дорогостоящим был Коридор 5. Транспортные средства двигались по нему со средней скоростью 31 км/ч. Несмотря на то, что этот коридор имеет привлекательный потенциал кратчайшего маршрута из Центральной Азии к пакистанским морским портам на юге, различные трудности по-прежнему препятствуют более широкому использованию этого маршрута. Для повышения жизнеспособности Коридора 5, необходимо повысить эффективность пересечения границ в двух важных пунктах – **Еркешитан-Иркештам (Китай-Кыргызстан)** и **Карамык-Карамык (Кыргызстан-Таджикистан)**. В этих ППГ, в качестве основных причин задержек, были отмечены *пограничный контроль, ожидание в очереди и таможенное оформление*.

Коридор 6 представляет собой коридор север-юг, открывающий доступ к пакистанским и иранским морским портам на юге. При автомобильных перевозках, скорость движения транспорта составляла, в среднем, 38 км/ч. Несмотря на то, что в субкоридорах 6а и 6б скорость составляла более 40 км/ч, скорость в 6с составила, в среднем, лишь 33 км/ч в связи с худшим состоянием физической инфраструктуры. Вол всех пяти парах важнейших ППГ в Коридоре 6 – **Даут-Ота-Тажен (Узбекистан-Казахстан)**, **Курмангазы-Красный Яр (Казахстан-Россия)**, **Айратон-Хайратан (Узбекистан-Афганистан)**, **Конысбаева-Яллама (Казахстан-Узбекистан)** и **Хайратан-Термез (Афганистан-Узбекистан)** были отмечены задержки различной продолжительности.

Результаты ИМЭК дают полезную углубленную информацию об относительной эффективности автомобильных и железнодорожных перевозок в Центральной Азии, а также определяют пункты, нуждающиеся в улучшении. В рамках деятельности ЦАРЭС приоритетными инициативами являются модернизация ППГ, гармонизация таможенных процедур, автоматизация информационных систем, внедрение систем "единого окна" и улучшения систем управления рисками на границе, для содействия бесперебойному и более экономичному транспортному сообщению в Центральной Азии.

В Годовом отчете ИМЭК за 2011 г. читателям предоставляется более обширная информация. Данные и таблицы, такие, как перемещения грузов (для описания направлений торговли), пределы погрешностей (для ИСТ), посезонная разбивка информации о затратах времени и издержках, и отдельный анализ автомобильных и железнодорожных перевозок, приведены в последующих разделах. В стремлении к дальнейшему улучшению качества и достоверности исследования, рассмотрены и усовершенствованы методология ИМЭК, а также сбора и распространения данных, с тем, чтобы в большей мере

удовлетворять потребности заинтересованных сторон.

Исследование ИМЭК достигло узлового момента. Несмотря на то, что оно воодушевляет улучшениями в определенных пунктах и индикаторах эффективности, по-прежнему остается много областей, нуждающихся в улучшении. Определены "узкие места" и причины задержек в каждом из шести коридоров ЦАРЭС. Для эффективного устранения таких узких мест, необходимо, чтобы государственный и частный секторы вступили в целенаправленный и устойчивый диалог. Необходимо принять ключевые решения в отношении физической инфраструктуры транспорта, трансграничных процедур и практики, а также наращивания потенциала транспортного и логистического секторов. В этом отношении, Азиатский банк развития, через программу ЦАРЭС, будет продолжать оказывать содействие, финансируя ключевые инвестиции и откликаясь на просьбы о технической помощи.

I. Общие сведения

2011 год был наполнен событиями для Центральной Азии: (i) был создан Таможенный союз России, Беларуси и Казахстана, (ii) Пакистан и Туркменистан присоединились к Центральноазиатскому региональному экономическому сотрудничеству (ЦАРЭС), (iii) Афганистан теперь является подписавшей стороной системы МДП МСАТ, и (iv) были инициированы переговоры по новым двусторонним и многосторонним соглашениям о транзите.

Измерение и мониторинг эффективности коридоров (ИМЭК) является общерегиональным исследованием эффективности транспорта и торговли в Центральной и Восточной Азии. Центральным элементом для сбора данных является объем перевозок по шести коридорам ЦАРЭС, который служит основой для измерения затрат времени и издержек, которые связаны с перемещением грузов по этим коридорам. Используя методологию "Время-затраты-расстояние" (ВЗР) в качестве основы, рабочая команда адаптировала ее, разработав методологию ИМЭК, которая предназначена для стран, не имеющих выхода к морю, и зависящих в значительной мере от автомобильного и железнодорожного сообщения. Финансируемый АБР, проект вступил в четвертый год своего осуществления. В настоящем отчете обобщены результаты, полученные на

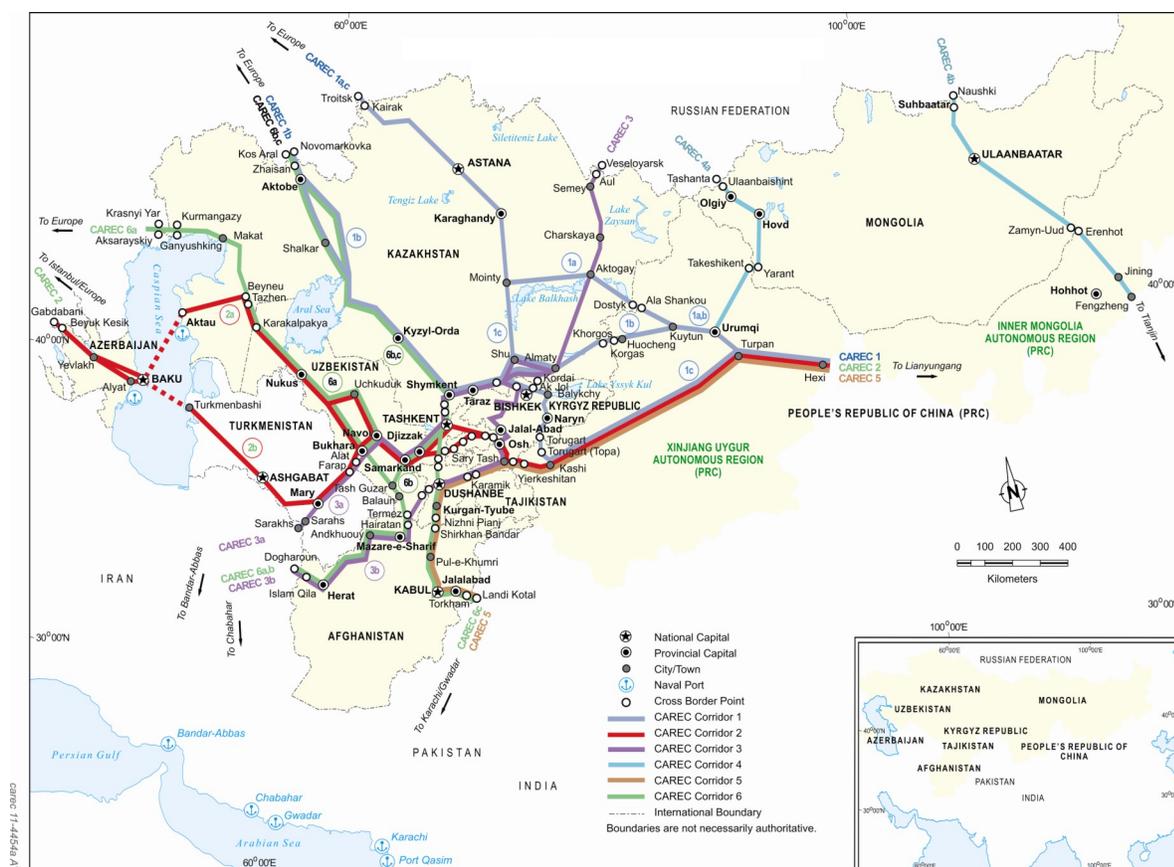
основе ключевых данных, собранных в течение 2011 года.

Признавая важную роль, которую играют содействие торговле и транспортное сообщение в определении будущего этого региона, Стратегия по транспорту и содействию торговле ЦАРЭС (СТСТ), и План действий по ее реализации, сфокусированы на развитии шести приоритетных транспортных коридоров ЦАРЭС. В число приоритетных коридоров входят:

- ЦАРЭС 1: Европа–Восточная Азия (КАЗ, КГЗ, и СУАР);
- ЦАРЭС 2: Средиземноморье–Восточная Азия (АЗЕ, КАЗ, КГЗ, ТАД, УЗБ, и СУАР);
- ЦАРЭС 3: Российская Федерация–Ближний Восток и Южная Азия (АФГ, КАЗ, КГЗ, ТАД, и УЗБ);
- ЦАРЭС 4: Российская Федерация–Восточная Азия (МОН, АРВМ, и СУАР);
- ЦАРЭС 5: Восточная Азия–Ближний Восток и Южная Азия (АФГ, КГЗ, ТАД, и СУАР);
- ЦАРЭС 6: Европа–Ближний Восток и Южная Азия (АФГ, КАЗ, ТАД, и УЗБ).

АФГ–Афганистан; АЗЕ–Азербайджан; КАЗ–Казахстан; КГЗ – Кыргызская Республика; МОН–Монголия; ТАД–Таджикистан; УЗБ–Узбекистан; АРВМ–Автономный район Внутренняя Монголия Китайской Народной Республики (КНР); СУАР–Синьцзян-уйгурский автономный район КНР.

Шесть коридоров Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества



1 Совместная Стратегия по транспорту и содействию торговле (СТСТ) была одобрена Министерской конференцией ЦАРЭС (МК) в ноябре 2007 года в Душанбе, Таджикистан, а соответствующий План действий был одобрен МК в 2008 году.

II. Описание данных

С января по декабрь 2011 года были получены, в общей сложности, 4 754 образца данных, собранных 14 партнерскими ассоциациями перевозчиков и экспедиторов, по сравнению с 4 061 образцом в 2010 году. Увеличение на 17% объясняется, главным образом, более активными усилиями ассоциаций, участвующих в сборе данных, поскольку 10 ассоциаций из 14 смогли обеспечить сбор целевого количества образцов – 30 образцов в месяц. С использованием этих данных, были рассчитаны приближенные значения затрат, задержек и индикаторов скорости, которые затем были сопоставлены со значениями 2010 года.

Согласно собранным образцам, преобладающим видом перевозок, охваченных мониторингом, по-прежнему остаются автомобильные перевозки, на которые приходится 79% всех грузоперевозок, по которым были собраны данные. На железнодорожный транспорт приходится 18% образцов. Измерения по мультимодальным перевозкам были редки, и их вклад составил лишь 3%. К ним относятся образцы перевозок, использующих сочетание автомобильного, железнодорожного или водного транспорта. Из общего количества образцов автомобильных перевозок, лишь в 60% случаев использовалась система МДП. Преобладающее число образцов (72%) включали пересечение границ (различные страна отправления и страна назначения), тогда как 28% образцов относились к перевозкам в пределах одной страны (внутреннее распределение).

В 2011 году для группирования аналогичных продуктов использовалась новая система классификации. С использованием двузначной гармонизированной системы кодификации (номенклатура ГС), был составлен список из двадцати двух категорий продуктов. Последняя категория (CC23) "Другие продукты" была включена для уникальных продуктов, которые не могут быть классифицированы по другим категориям системы.

Согласно данным ИМЭК, в первую пятерку продуктов, которые перевозились через регион в 2011 году, входят *сельскохозяйственные продукты, промышленные товары, оборудование, текстиль и промышленные материалы*. На перевозку этих продуктов приходится 58% образцов общего количества грузоперевозок. Аналогично данным 2010 года, из общего количества перевозок, 19% были связаны с перевозкой скоропортящихся продуктов.

В 2011 году наиболее часто перевозимыми товарами являлись овощи и фрукты. Они перевозились автомобильным транспортом между Казахстаном, Узбекистаном, Таджикистаном и Кыргызской Республикой. Согласно образцам, почти все виды продуктов перевозились автомобильным транспортом, за исключением минералов, древесины и автомобилей, которые, в большинстве случаев, перевозились по железной дороге. Оборудование и промышленные товары в большинстве случаев отправлялись из Урумчи в западном направлении, и ввозились в Казахстан или в Кыргызскую Республику.

Товарные потоки и объемы экспорта/импорта часто анализируются для лучшего понимания трансграничной

торговли в определенном регионе. Данные ИМЭК являются лишь выборкой торговли в регионе ЦАРЭС, и не могут быть такими же исчерпывающими, как другие данные о международной торговле. Однако, поскольку партнеры ИМЭК являются ассоциациями национальных перевозчиков и экспедиторов, и тесно сотрудничают с ведущими транспортными компаниями, собранные данные в определенной мере отражают фактические торговые потоки в регионе. Эти товарные потоки отражены на графике и в таблице перемещения грузов.

КНР и Россия являются крупнейшими странами-экспортерами в регионе. С течением времени, эти две страны стали крупнейшими торговыми партнерами большинства стран ЦАРЭС. Поскольку данные мониторинга ИМЭК учитывают лишь количество грузов, но не стоимость товаров, они могут только указывать на то, что количество груженых транспортных средств, въезжающих в Центральную Азию из КНР и России, наиболее вероятно, превышает количество груженых автомобилей, движущихся в других направлениях.

С другой стороны, двумя крупнейшими импортерами являются Казахстан и Монголия, в первую очередь, в связи с важной ролью, которую они играют в качестве транзитных стран. Казахстан занимает важнейшее положение в Коридоре 1 в качестве сухопутного моста, связывающего КНР с Центральной Азией, Россией и Европой. Монголия, аналогично, играет центральную роль в Коридоре 4, обеспечивая транзитный грузопоток между КНР и Россией.

Еще одно интересное наблюдение можно сделать из сопоставления внутрирегиональной торговли между странами ЦАРЭС, и странами, не являющимися членами ЦАРЭС. Осуществляют ли страны ЦАРЭС более обширную торговлю друг с другом, или их торговля ориентирована в большей степени на внешних партнеров, таких, как Россия и Европа?

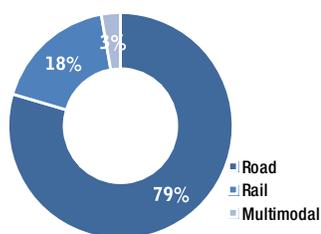
Трансграничная торговля
между странами ЦАРЭС и другими странами

Происхождение	Назначение			
	ЦАРЭС		не члены ЦАРЭС	
ЦАРЭС	2,030	59%	550	16%
не члены ЦАРЭС	843	25%	9	0%

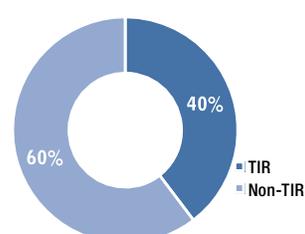
Как отмечалось выше, трансграничная торговля была отражена в 72% собранных образцов; остальные относились к внутреннему распределению. Дальнейшее изучение этой тенденции показало, что 59% образцов относятся к перевозкам между странами ЦАРЭС, тогда как на торговлю между страной-членом ЦАРЭС, и страной-не членом ЦАРЭС приходится 41% образцов (16% – экспорт, 25% – импорт). Внутрирегиональная торговля характеризуется большими объемами по двум причинам. Во-первых, отсутствие выхода к морю и недостаточная физическая инфраструктура большинства стран ЦАРЭС затрудняют перевозку товаров на большие расстояния, при наличии, вместе с тем, высокого спроса. Во-вторых, скоропортящийся характер сельскохозяйственных продуктов – одного из наиболее часто перевозимых видов товаров, ограничивает охват этих продуктов системой распределения.

Профиль данных

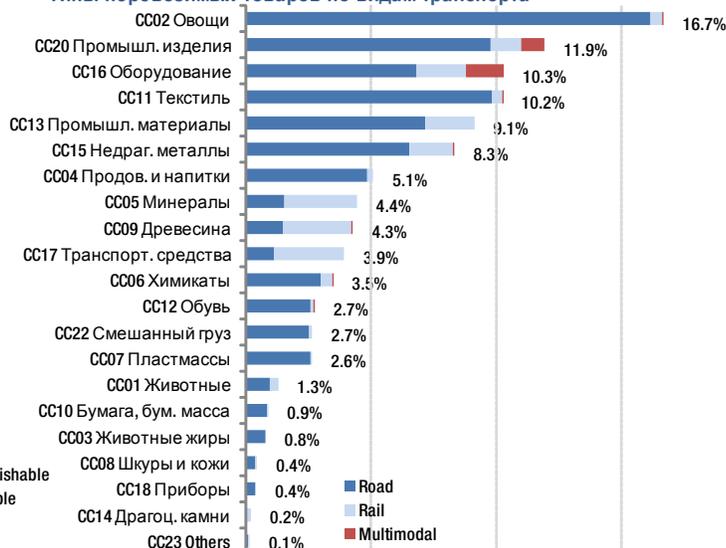
Вид транспорта



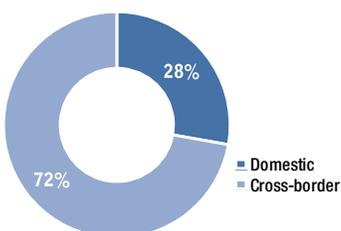
Использов. МДП



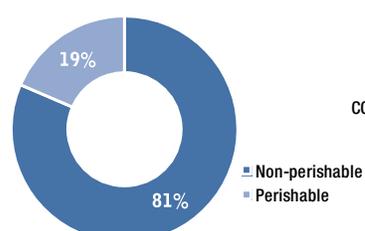
Типы перевозимых товаров по видам транспорта



Трансгранич. перев.

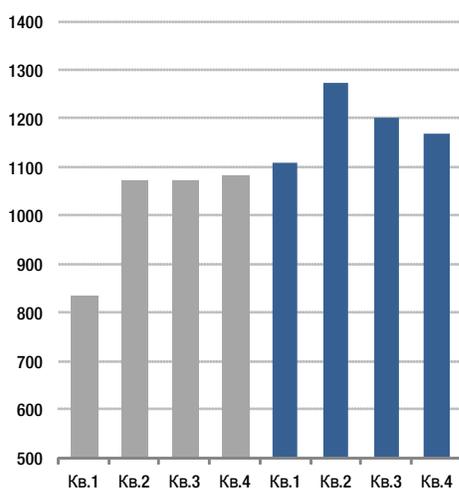
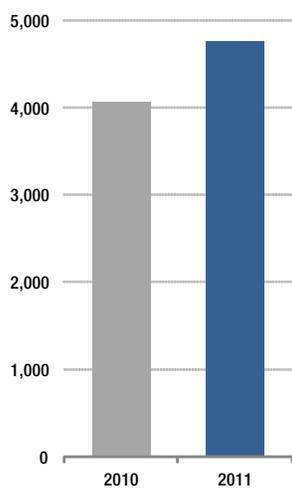


Скоропорт. грузы



Выборка данных

Образцы ВЗР



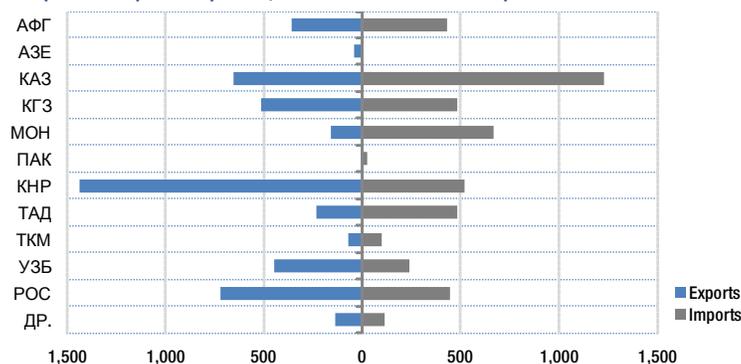
Обозначения: 2010 2011

Образцы по ассоциациям в 2011 г

Страна	Ассоциация	2011				2011	2010
		Кв.1	Кв.2	Кв.3	Кв.4		
АФГ	AFFCO	90	90	90	90	360	360
АЗЕ	ABADA	14	35			49	23
КАЗ	КАЗАТО	90	90	90	90	360	270
	АНЭК	90	90	90	90	360	360
КГЗ	АСМАП	45	69	90	90	294	70
	АПК	90	90	90	90	360	194
	АЭКР					0	2
МОН	NARTAM	90	90	90	90	360	340
	НТТФС	90	90	90	90	360	360
КНР	CFXU	61	90	90	90	331	210
	CIFA	90	90	30		210	340
	IMAR	90	90	90	90	360	420
	XUAR		90	90	90	270	32
ТАД	АВВАТ	90	90	90	90	360	360
УЗБ	АРБЛ	90	90	90	90	360	360
	АСМАП	90	90	90	90	360	360
Всего		1,110	1,274	1,200	1,170	4,754	4,061

Перемещения грузов

Экспорт и импорт по странам, колич. на основе выбор



Происх.	Назначение											Всего	
	АФГ	АЗЕ	КАЗ	КГЗ	МОН	ПАК	КНР	ТАД	ТКМ	УЗБ	РОС		ДР.
АФГ	356												356
АЗЕ												39	39
КАЗ			470	90			1	3	7	38	40	1	650
КГЗ	8		103	5			12	135	3	4	217	25	512
МОН					39		120						159
ПАК													
КНР			382	242	362	29	277	112		29	4		1437
ТАД	58		1					169	2		1		231
ТКМ			8	7				25	1	23		3	67
УЗБ	4	1	119	4				13	85	2	184	36	448
РОС			116	101	268		111	10	1	106	1	7	721
ДР.	6	2	28	36				15	1	42	2	2	134
Всего	432	3	1,227	485	669	29	521	482	100	244	449	113	4,754

III. Индикаторы содействия торговле

Структура результатов ЦАРЭС

Заседание высокопоставленных официальных лиц ЦАРЭС в мае 2009 года в Улан-Баторе, Монголия, рассмотрело предложение о разработке Структуры результатов Программы ЦАРЭС, которая послужит в качестве основы для ежегодного всестороннего обзора эффективности развития, с целью оценки прогресса и достижений. Индикаторы содействия торговле были обсуждены и одобрены на заседании Регионального объединенного комитета по содействию транспорту и торговле в Ташкенте, Узбекистан, в феврале 2010 года.

В 2011 году индикаторы содействия торговле (ИСТ) продемонстрировали различные степени улучшения. Несмотря на то, что затраты времени на прохождение пунктов пересечения границы (ИСТ1) и скорости движения по коридорам ЦАРЭС (ИСТ4) остались приблизительно на прежнем уровне, издержки на оформление пересечения границ (ИСТ2) значительно снизились, но при этом произошло заметное повышение издержек, связанных с перевозкой стандартного груза по участку коридора (из расчета перевозки 20-тонного груза на расстояние 500 км, ИСТ3).

Поскольку эти четыре индикатора позволяют осуществлять мониторинг результата действий, осуществляемых целым рядом различных организаций, участвующих в содействии торговле в странах ЦАРЭС, невозможно непосредственно связать то или иное улучшение с определенной деятельностью ЦАРЭС. Вместе с тем, факторы, оказавшие благоприятное воздействие в результате действий в рамках ЦАРЭС, могут включать: (i) реконструкцию ППГ странами ЦАРЭС совместно с партнерскими многосторонними институтами и другими партнерами по развитию; (ii) принятие новых, или внесение изменений в существующие таможенные кодексы большинством стран ЦАРЭС, (iii) инвестиции в автоматизацию таможенных информационных систем; и (iv) шаги к внедрению национальных "единых окон" и совершенствованию систем управления рисками на границе.

ИСТ1: Время прохождения через пункт пересечения границы (в часах)

Автомобильные перевозки

В 2011 году продолжительность прохождения пунктов пересечения границы (ИСТ1) несколько сократилась (на 2%) до 6,2 часов. Это объясняется, главным образом, значительным сокращением задержек при прохождении ППГ в Коридорах 1, 3 и 6. Данные о пересечении границ в этих коридорах имеют одну общую черту – все они проходят через территорию Казахстана и пересекают границу через казахско-российский ППГ. В июле 2010 года вступил в действие Таможенный союз России, Беларуси и Казахстана, что привело к улучшению в различной степени времени на пересечение границ в ряде коридоров. В Коридоре 1 время на прохождение ППГ сократилось с 12,7 часа до 6,2 часа – значительное сокращение на 51%.

С другой стороны, Коридор 5 продемонстрировал иной сценарий. Среднее время прохождения через ППГ в этом коридоре возросло с 1,8 часов до 6,8 часов. Согласно данным, главным "узким местом" является Еркешитан (КНР)-Иркештам (КГЗ). В 2011 году произошло увеличение количества грузов, перевозимых по Коридору 5, в особенности, товаров, следующих в Таджикистан и Афганистан. Судя по всему, участники ВЭД из КНР отправляли значительные объемы грузов в Кабул. Основными причинами задержек на этих двух ППГ стали длительное время ожидания и пограничные проверки.

Железнодорожные перевозки

Время прохождения через ППГ при железнодорожных перевозках несколько возросло – с 22,1 часа до 22,3 часа. Это увеличение произошло в Коридорах 2, 4 и 6. Ответственность за значительное увеличение времени прохождения через ППГ по железной дороге в Коридоре 2 лежит на ППГ Бейнеу и Актау. По полученным данным, основными причинами задержек являлись погрузка/разгрузка, время ожидания и сортировка вагонов.

Кроме того, резкое увеличение времени на пересечение границы произошло в Коридоре, где оно возросло на 85%, и составило 3,4 часа. В первую очередь, это было обусловлено задержками на казахстанском ППГ Ганюшкин, где среднее время погрузки/разгрузки и ожидания составило от 3 до 4 часов для каждого из этих действий.

Несмотря на увеличение продолжительности прохождения ППГ на железной дороге, общий индикатор (автомобильные и железнодорожные перевозки) затрат времени на пересечение границ улучшился, благодаря тому, что большинство перевозок осуществляется автомобильным транспортом.

Индикаторы содействия торговле

Indicator	2010			2011		
	Среднее	Медиан.	Интерв.	Среднее	Медиан.	Интерв.
ИСТ1 Время на прохождение пункта пересечения границы (час.)	8.7	4.1	± 0.4	7.9	4.1	± 0.5
ИСТ2 Затраты на пересечение границы (\$)	186	114	± 4	156	90	± 4
ИСТ3 Затраты на перевозку по участку коридора (\$, на 500 км, на 20 тонн)	712	405	± 29	959	637	± 27
ИСТ4 Скорость движения покоридорам ЦАРЭС (км/ч), ССЗ	23.5	22.6	± 1.9	21.9	20.2	± 1.6
СБЗ Скорость без задержек (км/ч)	35.2	37.5	± 3.3	38.0	39.9	± 2.1

Индикаторы содействия торговле

Коридор	Суммарный						Авто						Ж/д						
	2010			2011			2010			2011			2010			2011			
	Среднее	Медиан.	Интерв.	Среднее	Медиан.	Интерв.	Среднее	Медиан.	Интерв.	Среднее	Медиан.	Интерв.	Среднее	Медиан.	Интерв.	Среднее	Медиан.	Интерв.	
ИСТ1: Время прохождения ППГ (в часах)																			
ИСТ1	Суммарный	8.7	4.1	± 0.4	7.9	4.1	± 0.5	6.3	3.5	± 0.4	6.2	3.6	± 0.2	22.1	13.0	± 0.9	22.3	12.0	± 3.6
	1	17.9	6.0	± 1.6	8.5	3.3	± 0.6	12.7	2.3	± 2.7	6.2	2.5	± 0.5	24.5	14.0	± 1.5	21.2	8.2	± 2.2
	2	6.5	4.0	± 0.9	8.6	7.2	± 0.5	6.5	4.0	± 0.9	8.6	7.2	± 0.5	2.0	1.3	± 0.7	5.0	4.6	± 0.7
	3	7.8	7.0	± 0.5	5.5	3.8	± 0.6	7.7	7.0	± 0.5	5.5	3.8	± 0.6	8.8	12.0	± 1.6	3.3	2.3	± 1.8
	4	7.2	3.8	± 0.4	10.3	5.0	± 2.0	4.0	3.6	± 0.2	4.9	3.6	± 0.2	21.0	22.3	± 1.0	24.4	16.5	± 6.3
	5	1.8	1.3	± 0.1	6.8	2.9	± 0.6	1.8	1.3	± 0.1	6.8	2.9	± 0.6	-	-	-	-	-	-
	6	7.5	7.6	± 0.4	5.6	3.8	± 0.3	7.6	7.7	± 0.4	5.6	3.9	± 0.3	1.8	1.7	± 0.2	2.8	2.2	± 0.8
ИСТ2: Затраты на пересечение границы (в US\$)																			
ИСТ2	Суммарный	186	114	± 4	156	90	± 4	192	118	± 5	148	89	± 4	160	50	± 9	223	100	± 14
	1	159	66	± 9	156	69	± 8	174	77	± 14	143	69	± 8	143	50	± 12	235	100	± 27
	2	216	154	± 12	142	140	± 6	216	154	± 12	142	140	± 6	214	214	± 0	-	-	-
	3	113	89	± 7	91	58	± 6	113	89	± 7	91	58	± 6	-	-	-	-	-	-
	4	215	118	± 10	182	45	± 11	222	118	± 12	169	30	± 15	195	100	± 16	213	100	± 15
	5	147	156	± 5	201	102	± 25	147	156	± 5	201	102	± 25	-	-	-	-	-	-
	6	317	318	± 14	149	140	± 5	317	318	± 14	149	140	± 5	-	-	-	-	-	-
ИСТ3: Затраты на перевозку по участку коридора (в US\$, на 500 км/ 20 тонн)																			
ИСТ3	Суммарный	712	405	± 29	959	637	± 27	758	382	± 38	1,055	704	± 33	571	508	± 27	503	424	± 23
	1	637	463	± 37	803	481	± 51	744	515	± 60	909	529	± 71	503	429	± 39	477	333	± 36
	2	607	416	± 65	679	524	± 37	595	416	± 66	679	523	± 39	907	882	± 354	665	577	± 99
	3	557	299	± 54	1,012	502	± 88	524	282	± 61	1,040	515	± 96	759	635	± 88	476	445	± 89
	4	1,171	826	± 107	1,213	860	± 65	1,552	1,189	± 173	1,663	1,441	± 87	617	684	± 36	536	531	± 32
	5	352	276	± 33	1,592	1,198	± 107	352	276	± 33	1,592	1,198	± 107	-	-	-	-	-	-
	6	906	467	± 90	929	666	± 51	939	465	± 99	950	690	± 55	528	467	± 122	414	350	± 63
ИСТ4: Скорость движения по коридорам ЦАРЭС (в км/ч), ССЗ																			
ИСТ4, ССЗ	Суммарный	23.5	22.6	± 1.9	21.9	20.2	± 1.6	24.4	23.3	± 1.8	24.5	23.5	± 1.5	22.3	13.5	± 5.1	17.7	13.0	± 4.5
	1	28.8	28.0	± 4.3	25.6	22.0	± 3.2	29.5	25.3	± 5.6	29.9	29.7	± 3.4	28.4	29.5	± 6.5	21.9	17.0	± 6.1
	2	26.1	27.1	± 4.0	22.7	22.3	± 2.8	25.5	26.7	± 3.9	22.5	22.1	± 2.7	31.3	33.5	± 34.8	24.9	23.3	± 21.8
	3	23.1	21.8	± 2.8	22.4	23.3	± 3.9	22.3	21.4	± 2.7	22.9	23.7	± 3.8	25.7	31.9	± 10.2	20.6	20.7	± 16.0
	4	11.9	8.3	± 3.0	11.8	8.1	± 2.8	20.1	18.6	± 3.3	20.1	17.7	± 2.7	6.7	6.3	± 1.6	6.5	6.4	± 1.6
	5	23.8	24.3	± 2.3	19.4	21.8	± 3.6	23.8	24.3	± 2.3	19.4	21.8	± 3.6	-	-	-	-	-	-
	6	24.8	26.8	± 5.2	22.9	23.6	± 3.1	21.7	22.1	± 5.1	23.5	24.1	± 2.8	32.0	30.9	± 13.9	20.8	16.4	± 17.8
Скорость без задержек (в км/ч)																			
СБЗ	Суммарный	35.2	37.5	± 3.3	38.0	39.9	± 2.1	41.0	41.9	± 3.8	43.0	43.5	± 1.9	27.2	25.3	± 5.5	30.1	34.3	± 5.4
	1	39.2	42.8	± 7.5	44.6	46.3	± 3.2	48.6	49.3	± 13.1	52.1	53.2	± 3.0	33.8	41.3	± 6.8	38.0	41.0	± 5.9
	2	40.4	44.3	± 5.0	40.0	43.3	± 3.5	40.9	44.8	± 4.9	40.4	43.5	± 3.5	35.4	39.0	± 37.0	36.1	38.5	± 23.8
	3	41.1	44.8	± 3.9	40.8	38.9	± 4.6	44.5	47.2	± 3.3	43.2	44.0	± 4.6	28.9	34.8	± 11.9	32.8	34.9	± 12.3
	4	22.1	12.9	± 9.1	22.6	13.7	± 6.8	40.1	28.3	± 12.9	41.0	35.8	± 7.6	10.8	9.3	± 3.3	11.0	9.9	± 2.7
	5	29.9	29.9	± 2.9	30.5	30.6	± 3.2	29.9	29.9	± 2.9	30.5	30.6	± 3.2	-	-	-	-	-	-
	6	40.8	42.3	± 4.9	36.7	36.2	± 2.8	41.5	45.0	± 5.2	37.6	38.2	± 2.8	39.3	38.8	± 15.4	33.2	32.4	± 9.9

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

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

Компоненты приведенных затрат
на перевозку по 500-километровому участку коридора

Коридор	Суммарный						Авто						Ж/д						
	2010		2011		2010		2011		2010		2011		2010		2011				
	Всего	В пути	Действия	Всего	В пути	Действия	Всего	В пути	Действия	Всего	В пути	Действия	Всего	В пути	Действия				
ИСТ3: Затраты на перевозку по участку коридора (в US\$, на 500 км / 20 тонн)																			
Среднее	Суммарный	712	621	200	959	822	166	758	650	236	1,055	898	182	571	545	45	503	462	60
	1	637	519	165	803	640	200	744	551	230	909	705	226	503	481	38	477	441	68
	2	607	536	130	679	603	96	595	517	131	679	601	96	907	1,071	87	665	665	-
	3	557	482	208	1,012	939	159	524	427	208	1,040	965	159	759	759	-	476	476	-
	4	1,171	1,339	37	1,213	1,187	31	1,552	2,049	24	1,663	1,661	13	617	565	52	536	481	55
	5	352	247	176	1,592	1,256	336	352	247	176	1,592	1,256	336	-	-	-	-	-	-
	6	906	341	709	929	724	220	939	322	709	950	737	220	528	528	-	414	414	-
Процент	Суммарный		76%	24%		83%	17%		73%	27%		83%	17%		92%	8%		88%	12%
	1		76%	24%		76%	24%		71%	29%		76%	24%		93%	7%		87%	13%
	2		80%	20%		86%	14%		80%	20%		86%	14%		92%	8%		100%	0%
	3		70%	30%		85%	15%		67%	33%		86%	14%		100%	0%		100%	0%
	4		97%	3%		97%	3%		99%	1%		99%	1%		92%	8%		90%	10%
	5		58%	42%		79%	21%		58%	42%		79%	21%		-	-		-	-
	6		33%	67%		77%	23%		31%	69%		77%	23%		100%	0%		100%	0%

Примечание:

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

ИСТ2: Издержки, понесенные в связи с пересечением границы (в долларах США)

автомобильные перевозки

В целом, издержки, понесенные на пунктах пересечения границы, снизились, по сравнению с показателями 2010 года, за исключением Коридора 5. Ощутимый скачок затрат со 147 до 201 доллара США (увеличение на 37%) в Коридоре 5 был связан с ППГ Карамык (КГЗ) - ППГ Карамык (ТАД). В июле 2011 года происходила перевозка значительных объемов строительных материалов, таких, как цемент, стальные и пластиковые трубы, из Урумчи в Душанбе. Грузы следовали автомобильным транспортом до Каши, и затем, через Иркештам в Кыргызскую Республику. Далее грузовики направлялись в Карамык и въезжали в Таджикистан, разгружая товары в Душанбе. Стоимость таможенной очистки, начислявшаяся на ППГ Карамык в Кыргызской Республике, составляла от 1 300 до 1 700 долларов за каждый груз, однако на ППГ Карамык на таджикской стороне границы она составляла лишь 300 - 500 долларов. Эти перевозки продолжались в августе и сентябре. Водители установили, что такие высокие таможенные платежи являлись неофициальными платежами. Собирая оплату "за пользование дорогой", таможенные служащие не выдавали официальных квитанций за эти платежи. Кроме того, водители сообщали, что в 2010 году таеие платежи не взимались.

Железнодорожные перевозки

Издержки, связанные с ППГ возросли во всех коридорах, по которым производятся железнодорожные перевозки. В Коридоре 1 значительный рост затрат произошел на ППГ Алашанькоу (КНР)-Достык (КАЗ). В среднем, пересечение границы через эти ППГ обходится в 300-400 долларов. Интересно, что увеличение издержек в этих двух пунктах произошло по разным причинам. В Алашанькоу основные издержки обусловлены таможенным оформлением,

погрузкой/разгрузкой и службами безопасности (эта статья затрат имеет место только в КНР, где услуга сопровождения груза предписывается законом), тогда как в Достыке дорогостоящими действиями являлись таможенное оформление и смена железнодорожной колеи.

В этом случае, также, несмотря на увеличение издержек на пересечение границы по железной дороге, общий индикатор издержек на пересечение границы значительно снизился, в связи с тем, что значительный объем перевозок осуществляется автомобильным транспортом.

ИСТ3: Издержки, связанные с перевозкой по участку коридора (в долларах США на 500 км при перевозке 20-тонного груза)

Автомобильные перевозки

Во всех коридорах наблюдалось увеличение приведенных затрат на перевозку по участку коридора. Тем не менее, это увеличение в наибольшей степени проявилось в Коридоре 5, где затраты на 500 км возросли с 352 до 1 592 долларов США. Коридор 5 проходит через четыре страны - КНР, Кыргызскую Республику, Таджикистан и Афганистан. Наиболее высокие эксплуатационные расходы на транспортное средство были зарегистрированы при проезде через Таджикистан. На типичном участке коридора (Карамык - Душанбе - Нижний Пяндж), протяженность которого составляет около 500 км, эксплуатационные расходы на транспортное средство составили, в среднем, от 2 500 до 2 800 долларов США. Горная местность и плохое состояние физической инфраструктуры приводят к росту эксплуатационных расходов на транспортные средства. Это отчасти объясняет причину того, что в Коридоре 3 (который проходит через Таджикистан) также было зарегистрировано резкое увеличение ИСТ3.

В настоящее время методика ИМЭК не предусматривает

дезагрегирование эксплуатационных расходов на транспортные средства, однако значительная их часть относится к издержкам на топливо. Весьма вероятно, что рост цен на нефть, начиная с 2009 года, привел к повышению транспортных расходов во всех коридорах. Мониторинг этого показателя будет продолжен в 2012 году для подтверждения данного наблюдения.

Железнодорожные перевозки

В 2011 году во всех коридорах произошло сокращение приведенных затрат на участок пути при железнодорожных перевозках. Увеличение общих затрат на автомобильные перевозки было обусловлено, главным образом, ростом эксплуатационных расходов на транспортное средство, которые минимальны и почти постоянны для железнодорожного транспорта (данный индикатор, однако, не предусматривает подразделение на виды расходов, в связи с чем в таблицах не представлены подробности подробности).

ИСТ4: Скорость движения по коридорам ЦАРЭС (в км/ч), ССЗ

Автомобильные перевозки

В Коридоре 5 было отмечено наиболее значительное процентное снижение скорости – на 18%. При скорости движения 19,4 км/ч, он также является самым медленным из шести коридоров. Отмеченные в вышеприведенном анализе ИСТ1 (время на прохождение пункта пересечения границы), более длительные задержки на границах внесли свой вклад в снижение скорости движения. И, наоборот, снижение времени пересечения границ в Коридорах 1, 3 и 6 привело к некоторому увеличению скорости.

Железнодорожные перевозки

Относительно длительное время на пересечение границ при железнодорожных перевозках по Коридору 6 отрицательно отразилось на скорости движения по железной дороге.

IV. Результаты ИМЭК

В этом разделе подробно рассмотрены ключевые аспекты индикаторов содействия торговле.

А. Скорость / время в пути

Автомобильные перевозки

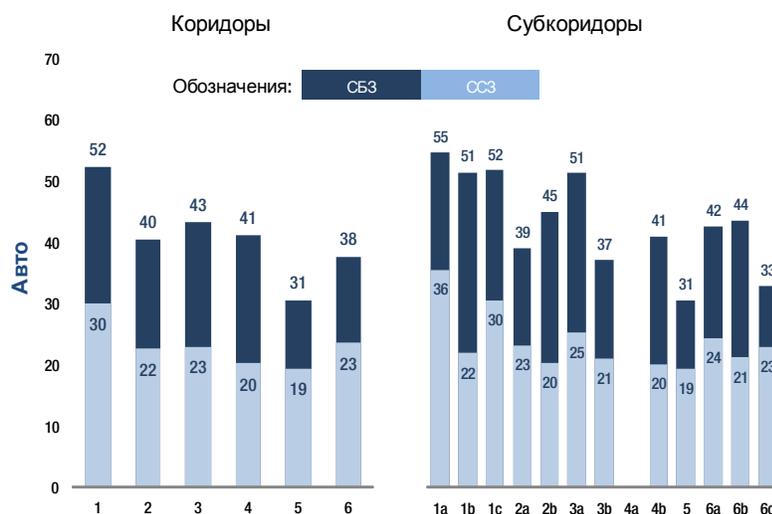
На приведенных ниже рисунках показаны скорости СБЗ и ССЗ по коридорам и субкоридорам. На уровне коридоров, СБЗ при автомобильных перевозках находится в диапазоне от 31 км/ч до 52 км/ч. Этот диапазон почти совпадает с диапазоном скоростей СБЗ в 2010 году (от 32 км/ч до 55 км/ч). В то же время, ССЗ составляет от 19 км/ч до 30 км/ч. По обоим индикаторам в Коридоре 1 зарегистрирована наибольшая скорость, и в Коридоре 5 – наименьшая. Вместе с тем, если взглянуть на процентное снижение скорости от СБЗ к ССЗ, обнаруживается иная картина. В Коридоре 4 индикатор скорости снизился с 41 км/ч до 20 км/ч, т.е., на 52%, по сравнению с перепадом от 35% до 45% в других коридорах. Коридор 5 характеризуется наименьшим перепадом скорости (37%), что позволяет предположить, что главной причиной задержек в Коридоре 5 является плохая инфраструктура, а не действия, выполняемые на остановках.

Индикаторы на уровне субкоридоров более детально показывают, где возникает снижение скорости. Коридор 1 включает три субкоридора, при этом СБЗ во всех трех субкоридорах составляла более 50 км/ч, однако ССЗ составляла, в среднем, 29,9 км/ч. В Коридоре 1b отмечено

наиболее значительное снижение скорости: с 51 км/ч до 22 км/ч.

К субкоридорам с самой низкой СБЗ относятся субкоридоры 3b, 5 и 6с. Поскольку СБЗ рассчитывается, как расстояние деленое на время, большое значение имеет качество физической инфраструктуры. Отсутствие дорог или низкое

Индикаторы скорости автомобильных перевозок



Сравнение индикаторов скорости субкоридоров

Сравнение	Субкоридоры
Первые 3 (низкая СБЗ)	3b, 5, 6c
Первые 3 (низкая ССЗ)	2b, 4b, 5
Первые 3 (наибольшее снижение)	1b, 2b, 6b

качество дорожного покрытия может замедлить движение. Дальнейшее рассмотрение этих трех субкоридоров показывает, что все три маршрута проходят через Афганистан и Таджикистан. Тот факт, что собранные образцы ИМЭК из Афганистана охватывают только Коридор 5 или Коридор 6, позволяет предположить, что движение транспорта по субкоридору 3b замедляют участки дорог в Таджикистане. Кроме того, все три субкоридора проходят по участкам вблизи г. Душанбе. Горная местность, слабая физическая инфраструктура дорожной сети и холодная погода препятствуют быстрому движению транспорта, и, тем самым, приводят к относительно низким значениям СБЗ во всех трех субкоридорах. Совместный проект АБР-ЕБРР по модернизации части автодороги М41 (главная дорога от Душанбе до границы с Узбекистаном) может помочь повысить СБЗ после его реализации.

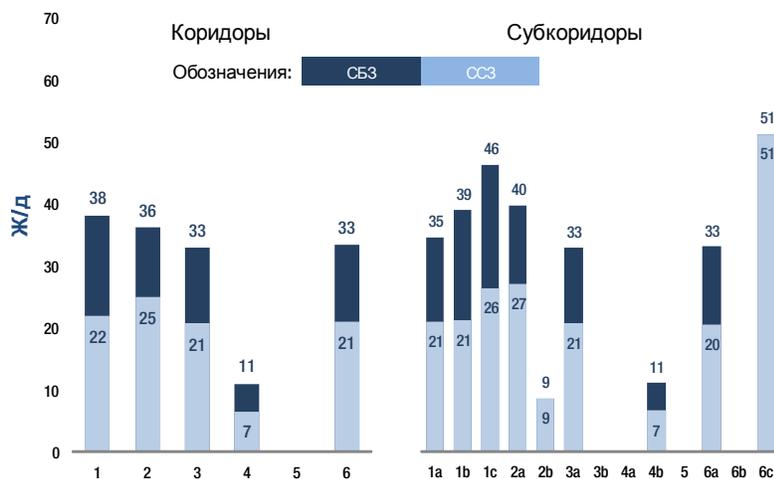
К субкоридорам с самой низкой ССЗ относятся субкоридоры 2b, 4b и 5. В отличие от предыдущей группы субкоридоров, очевидные факторы, приводящие к низким значениям ССЗ, общие для этих трех субкоридоров, отсутствуют. Субкоридор 2b проходит через шесть стран (СУАР КНР, Кыргызская Республика, Таджикистан, Узбекистан, Туркменистан и Азербайджан); субкоридор 4b является, по существу, трансмонгольским коридором, и коридор 5 проходит через СУАР КНР, Кыргызскую Республику, Таджикистан и Афганистан. Для определения "узких мест" в этих трех субкоридорах требуется дальнейший анализ: возможно, было бы полезным более подробно изучить пару ППГ Еркешитан (КНР)-Иркештам (КГЗ), которая служит главными воротами для товаров, перевозимых по субкоридорам 2b и 5.

В число субкоридоров, в которых наблюдался наиболее значительный перепад скорости (разница между СБЗ и ССЗ), входят 1b, 2b и 6b. Все три маршрута характеризуются относительно высокой СБЗ, однако имеют очень низкую ССЗ. При этом, как и в предыдущем случае, не было обнаружено каких-либо факторов, общих для всех трех маршрутов. Субкоридоры 1b и 6b проходят по западной части Казахстана. Оба маршрута пролегают через Шымкент-Кызылорду-Актобе, достигая России на севере и Узбекистана на юге. Определение причин задержек требует дополнительного исследования.

Железнодорожные перевозки

Скорость железнодорожных перевозок (СБЗ) по коридорам ЦАРЭС находилась в пределах от 11 км/ч до 38 км/ч, - очень низкие значения, по сравнению с СБЗ при автомобильных перевозках. Наибольшая скорость была зарегистрирована в Коридоре 1, и наименьшая - в Коридоре 4. В 2010 году СБЗ при железнодорожных перевозках составляла от 15 км/ч до 49 км/ч; Коридор 4 также являлся самым медленным железнодорожным коридором. Кроме того, даже значения ССЗ при

Индикаторы скорости железнодорожных перевозок



железнодорожных перевозках по коридорам, которые составляли от 6 км/ч до 22 км/ч, также ниже, чем значения ССЗ при автомобильных перевозках.

На уровне субкоридоров, быстрым железнодорожным маршрутом является субкоридор 6c, скорость по которому составила 51 км/ч. Это необычный показатель, поскольку СБЗ при автомобильных перевозках по Коридору 6c составляет лишь 33 км/ч. Вместе с тем, следует также отметить, что выборка по железнодорожным перевозкам по данному коридору была очень небольшой, и может не иметь статистической значимости. Другим важным наблюдением является то, что данный маршрут характеризуется очень маленьким перепадом между СБЗ и ССЗ. В других коридорах, в случае учета задержек при пересечении границ, значение скорости по железной дороге снижается наполовину. Это объясняется, в основном, особенностями железнодорожных перевозок. Несмотря на то, что количество действий, связанных с пересечением границы может быть меньше, чем при автомобильных перевозках, затраты времени на каждое из таких действий (как, например, смена железнодорожной колеи), могут быть чрезвычайно велики. Кроме того, поездам приходится останавливаться у стрелок (обычно находящихся в крупных городах), и ожидать в течение многих часов во время сортировки вагонов. Более подробно это рассмотрено ниже в настоящем отчете, при анализе коридоров.

Вариация значений в выборке

Наряду с оценкой усредненных индикаторов скорости, важно также оценивать надежность таких индикаторов. Грузоотправителей интересует не только средняя скорость, но также и надежность определения времени прибытия товаров. Если время доставки груза не может точно прогнозироваться, то необходимо тщательно взвешивать возможный график и способ перевозки товаров, в особенности, скоропортящихся. Производителям и розничной торговле может потребоваться наличие избыточного количества товарных запасов для продажи в случае задержки поставки.

Вариация оценок скорости по коридорам

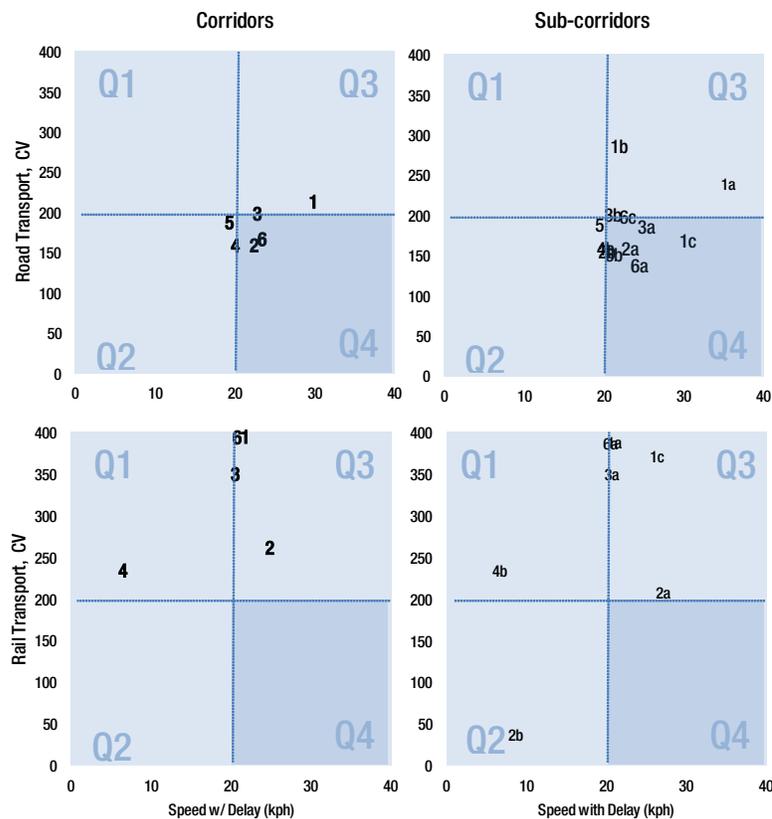


График надежности скорости

- **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.

В исследовании ИМЭК, в качестве меры надежности перевозок по коридору, используется коэффициент вариации (КВ). Его значение получается посредством деления стандартного отклонения на среднее значение того или иного индикатора. По определению, высокие значения КВ нежелательны, поскольку означают более непредсказуемое время прибытия товаров.

На графиках надежности оценок приведены четыре диаграммы. Каждая диаграмма состоит из квадрантов с 1 по 4. Диаграммы показывают сравнение скорости (ССЗ) с соответствующим значением КВ для каждого вида перевозок. Поскольку грузоотправители предпочитают высокую скорость и высокую надежность (низкий КВ), маршруты, показанные в квадранте 4, являются наиболее предпочтительными. В этих коридорах грузы движутся быстрее, и время прибытия определяется более надежно. С другой стороны, в квадранте 1 находятся наименее желательные коридоры и субкоридоры. Маршруты в квадранте 1 характеризуются низкой скоростью и высоким значением КВ, что указывает на непредсказуемость времени прибытия.

Для автомобильных перевозок отсутствует однозначный благоприятный выбор между коридорами. В Коридоре 1 зарегистрирована самая высокая скорость, однако высокое значение соответствующего КВ указывает на непостоянство скорости перевозок. С другой стороны, автомобили, движущиеся по Коридорам 2 и 6 имеют преимущество более равномерной скорости движения, однако она несколько ниже, чем в Коридоре 1. Такой же анализ на уровне субкоридоров показывает, что несмотря на то, что субкоридор 1а характеризуется самой высокой скоростью, скорость движения по субкоридору 1с является более постоянной. Маршруты через субкоридоры 2а, 3а и 6а также находятся в квадранте 4, что делает их хорошим выбором для отправки товаров автомобильным транспортом.

Примечательно, что для железнодорожных перевозок наблюдается более значительное расхождение между относительными позициями каждого из маршрутов в четырех квадрантах. На уровне коридоров, Коридор 2 занимает наилучшую относительную позицию (более быстрый и надежный), тогда как Коридоры 1, 3 и 6 довольно близки друг к другу. Они медленнее, по сравнению с Коридором 2, и оценки их скорости менее надежны. Коридор 4 характеризуется медленной скоростью движения поездов.

У железнодорожных субкоридоров отсутствуют участки в квадранте 4. Однако, по отношению к другим субкоридорам, субкоридор 2а действует более эффективно, тогда как в субкоридорах 2b и 4b поезда движутся медленнее.

В. Задержки и факторы времени в коридорах ЦАРЭС

Действия, осуществляемые на остановках, приводят к задержкам перевозок. Обычно, такие задержки происходят в пунктах пересечения границ. Для анализа причин задержек, в исследовании ИМЭК используется следующий подход. Во-первых, на основе консультаций с транспортными ассоциациями и экспертами в области логистики, был составлен перечень возможных причин задержек. Далее, водители регистрируют частоту и продолжительность каждой задержки во время всех значительных остановок в каждом из коридоров. Эти данные затем агрегируются по видам транспорта (автомобильный или железнодорожный). Дифференциация задержек по видам транспорта необходима в связи с тем, что автомобильные и железнодорожные перевозки имеют различные характеристики и причины задержек.

В приведенных ниже таблицах перечислены различные причины задержек, с которыми сталкиваются водители грузовых автомобилей при движении по коридорам ЦАРЭС. Таблица "количества" показывает, как часто данное действие указывается в образцах, а таблица "средних значений" показывает среднюю продолжительность каждого действия. Эти два показателя – количество и среднее значение – используются для получения полной картины масштабов воздействия таких задержек на скорость автомобильных перевозок. Наиболее часто встречающиеся причины не обязательно приводят к значительным задержкам. Например, водителям часто приходится останавливаться на *полицейских постах*, однако данные показывают, что эти задержки не оказывают значительного влияния на увеличение времени перевозки. С другой стороны, *аварийный ремонт* происходит нечасто, однако эта причина обычно значительно увеличивает время перевозки. Естественно, действия на остановках, характеризующиеся большим количеством и большим средним временем, должны подвергаться более тщательному мониторингу, поскольку они являются основными причинами задержек.

Исходя из данных таблицы, пять наиболее частых причин задержек (по количеству) включают:

- таможенная очистка;
- пограничный контроль;
- фитосанитарный контроль;
- санитарный контроль/карантин;
- ожидание в очереди.

Кроме того, пять причин, вызывающих наиболее продолжительные задержки (по среднему значению) включают:

- таможенная очистка,
- аварийный ремонт,
- сопровождение/конвой,
- погрузка/разгрузка,
- ожидание в очереди.

Таким образом, судя по всему, *таможенная очистка* и *ожидание в очереди* при пересечении границ являются двумя наиболее распространенными и продолжительными задержками. Любое сокращение затрат времени на эти два вида действий при остановках принесет значительное улучшение времени перевозок по коридорам ЦАРЭС.

С. Факторы затрат в коридорах ЦАРЭС

Аналогично рассмотренному выше анализу, можно подсчитать расходы, относящиеся к каждому участку маршрута. При проведении ИМЭК водителей просят учитывать все действия, которые связаны с платежами – официальными, и неофициальными. Эти расходы были затем просуммированы, и отражены в вышеприведенной таблице.

В первую пятерку наиболее распространенных платежей входят:

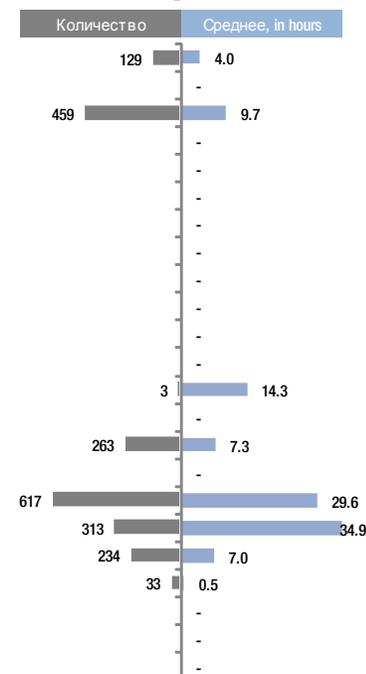
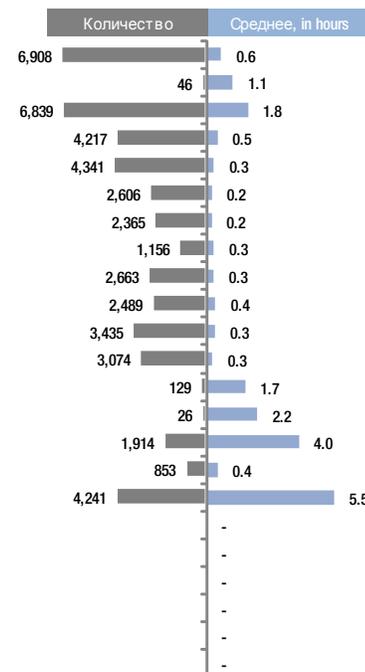
- платежи за таможенное оформление,
- контроль веса и габаритов,,
- фитосанитарный контроль,
- оформление визы/иммиграции,
- ветеринарные проверки.

Судя по всему, имеет место хорошая корреляция между расходами и причинами задержек. Первые три позиции в списках задержек и платежей одинаковы (таможенные платежи, контроль веса и габаритов и фитосанитарный контроль). С другой стороны, в силу различных причин, наибольшие суммы платежей могут относиться к другим статьям расходов. Платежи, связанные с пограничным контролем, составляют, в среднем, более 100 долларов США, и их уплата была зарегистрирована во многих коридорах. В целом, стандартные действия, связанные с таможенным оформлением, не являются очень дорогими, и размер платежей составляет, в среднем, менее 100 долларов США. Заслуживает внимания тот факт, что в Коридоре 6 зарегистрированы несколько причин значительных издержек. Наряду с платежами, связанными с пограничным контролем, значительные объемы платежей также связаны с погрузкой/разгрузкой, дорожными сборами и ожиданием в очереди, при этом сумма платежей по каждому из этих действий составляет более 100 долларов США.

Продолжительность действий на ППГ

	Количество							Среднее, в часах						
	Авто	Коридоры						уммарн	Коридоры					
		1	2	3	4	5	6		1	2	3	4	5	6
A. Пограничный контроль	6,908	2,221	1,062	910	954	545	1,216	0.6	0.3	0.6	0.5	0.4	2.3	0.8
B. Таможня (единое окно)	46	-	46	-	-	-	-	1.1	-	1.1	-	-	-	-
C. Таможенное оформление	6,839	2,106	1,130	944	935	581	1,143	1.8	1.8	1.8	1.5	2.5	1.4	1.6
D. Сан. контр./карантин	4,217	1,355	756	555	641	268	642	0.5	0.6	0.5	0.2	0.3	0.6	0.5
E. Фитосан. контр.	4,341	1,183	431	792	914	311	710	0.3	0.2	0.3	0.3	0.3	0.5	0.6
F. Вет. контр.	2,606	950	234	512	471	168	271	0.2	0.2	0.3	0.2	0.3	0.2	0.3
G. Виза/иммигрант	2,365	957	389	291	359	344	25	0.2	0.2	0.2	0.3	0.1	0.2	0.5
H. ГАИ/дор. полиция	1,156	373	295	65	250	17	156	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.4	0.5
I. Полиц. посты/остановки	2,663	743	586	514	153	118	549	0.3	0.3	0.3	0.3	0.2	0.2	0.4
J. Трансп. инспекция	2,489	945	358	422	101	87	576	0.4	0.3	0.4	0.3	0.3	0.2	0.6
K. Контроль веса/габар.	3,435	1,379	565	385	540	81	485	0.3	0.2	0.4	0.5	0.2	0.4	0.6
L. Регистрация ТС	3,074	776	483	389	954	178	294	0.3	0.2	0.3	0.3	0.2	0.2	0.5
M. Аварийный ремонт	129	54	12	17	9	1	36	1.7	1.4	3.8	1.0	2.0	1.8	1.6
N. Сопровожд./конвой	26	7	4	6	3	1	5	2.2	2.4	0.9	2.1	2.6	0.2	3.2
O. Погрузка/разгрузка	1,914	293	160	99	593	335	434	4.0	5.3	7.6	4.0	5.6	1.3	1.7
P. Дорожный сбор	853	182	314	38	270	25	24	0.4	0.6	0.7	0.5	0.1	0.1	0.5
Q. Ожидание/очередь	4,241	1,275	854	480	591	200	841	5.5	6.5	6.5	5.7	1.2	10.1	5.1
R. Смена колеи	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
S. Сортировка в агонв	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
T. Технич. инспекция	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
U. Коммерч. инспекция	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
V. Защита груза	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
W. Служба безопасн.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

	Ж/д						Среднее, в часах							
	уммарн	1	2	3	4	5	6	уммарн	1	2	3	4	5	6
A. Пограничный контроль	129	128	-	-	-	-	1	4.0	4.0	-	-	-	-	1.1
B. Таможня (единое окно)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C. Таможенное оформление	459	314	-	4	141	-	-	9.7	3.7	-	0.7	23.2	-	-
D. Сан. контр./карантин	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
E. Фитосан. контр.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
F. Вет. контр.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
G. Виза/иммигрант	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
H. ГАИ/дор. полиция	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
I. Полиц. посты/остановки	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
J. Трансп. инспекция	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
K. Контроль веса/габар.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
L. Регистрация ТС	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
M. Аварийный ремонт	3	3	-	-	-	-	-	14.3	14.3	-	-	-	-	-
N. Сопровожд./конвой	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
O. Погрузка/разгрузка	263	141	9	-	110	-	3	7.3	3.3	6.1	-	12.7	-	3.9
P. Дорожный сбор	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Q. Ожидание/очередь	617	247	8	7	347	-	8	29.6	33.2	3.8	4.7	28.8	-	2.2
R. Смена колеи	313	61	-	-	252	-	-	34.9	11.1	-	-	40.6	-	-
S. Сортировка в агонв	234	190	22	7	-	-	15	7.0	8.2	1.9	2.8	-	-	1.7
T. Технич. инспекция	33	25	5	1	-	-	2	0.5	0.6	0.2	0.8	-	-	0.4
U. Коммерч. инспекция	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
V. Защита груза	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
W. Служба безопасн.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



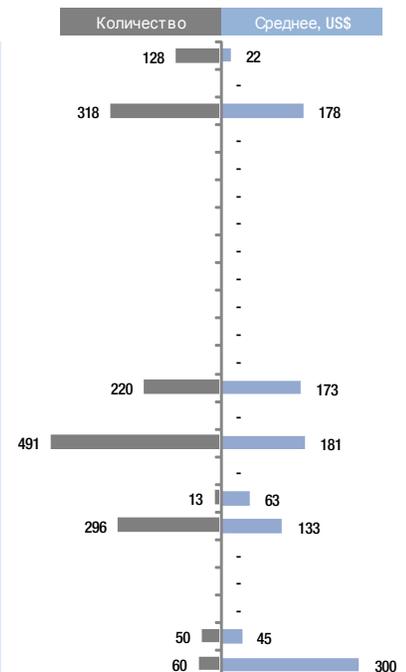
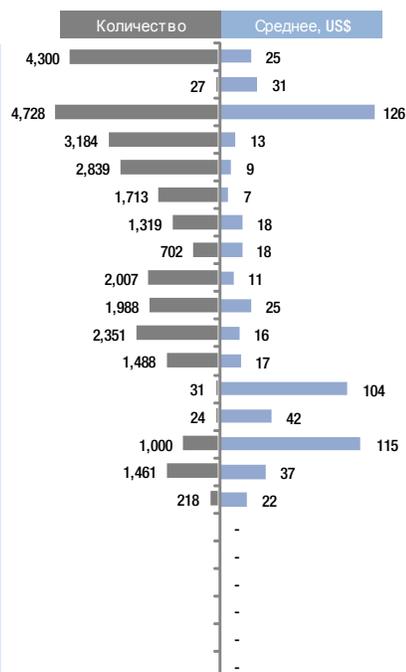
Обозначения:

Более 1 часа

Издержки на действия на ППГ

Авто	Количество							Среднее, US\$						
	Итого	Коридоры						Итого	Коридоры					
		1	2	3	4	5	6		1	2	3	4	5	6
A. Пограничный контроль	4,300	1,639	645	628	-	508	880	25	23	25	16	-	24	37
B. Таможня (единое окно)	27	-	27	-	-	-	-	31	-	31	-	-	-	-
C. Таможенное оформление	4,728	1,727	713	634	359	463	832	126	106	84	47	480	196	72
D. Сан. контр./карантин	3,184	1,082	602	414	367	268	451	13	17	14	6	13	5	12
E. Фитосан. контр.	2,839	808	220	554	423	311	523	9	6	11	8	5	7	19
F. Вет. контр.	1,713	621	138	382	176	168	228	7	6	9	4	9	4	13
G. Виза/иммигрант	1,319	569	240	244	-	248	18	18	10	29	30	-	15	20
H. ГАИ/дор. полиция	702	339	164	55	12	12	120	18	15	32	13	3	28	9
I. Полиц. посты/остановки	2,007	640	419	345	99	118	386	11	14	14	6	20	6	6
J. Трансп. инспекция	1,988	696	272	365	6	86	563	25	20	30	20	4	10	35
K. Контроль веса/габар.	2,351	1,199	429	231	180	8	304	16	17	12	14	7	17	22
L. Регистрация ТС	1,488	501	201	340	-	178	268	17	14	22	12	-	8	31
M. Аварийный ремонт	31	14	2	4	4	1	6	104	173	13	17	40	10	91
N. Сопровожд./конвой	24	6	2	9	-	1	6	42	39	4	20	-	8	97
O. Погрузка/разгрузка	1,000	72	-	18	188	312	410	115	237	-	3	41	111	136
P. Дорожный сбор	1,461	175	342	72	699	72	101	37	64	79	170	3	2	18
Q. Ожидание/очередь	218	101	12	-	-	102	3	22	40	19	-	-	5	25
R. Смена колеи	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
S. Сортировка в агонив	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
T. Технич. инспекция	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
U. Коммерч. инспекция	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
V. Защита груза	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
W. Служба безопасн.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Ж/д	Количество						Среднее, US\$							
	Итого	1	2	3	4	5	6	Итого	1	2	3	4	5	6
A. Пограничный контроль	128	128	-	-	-	-	-	22	22	-	-	-	-	-
B. Таможня (единое окно)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C. Таможенное оформление	318	318	-	-	-	-	-	178	178	-	-	-	-	-
D. Сан. контр./карантин	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
E. Фитосан. контр.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
F. Вет. контр.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
G. Виза/иммигрант	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
H. ГАИ/дор. полиция	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
I. Полиц. посты/остановки	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
J. Трансп. инспекция	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
K. Контроль веса/габар.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
L. Регистрация ТС	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
M. Аварийный ремонт	220	-	-	-	220	-	-	173	-	-	-	173	-	-
N. Сопровожд./конвой	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
O. Погрузка/разгрузка	491	140	-	-	351	-	-	181	205	-	-	172	-	-
P. Дорожный сбор	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Q. Ожидание/очередь	13	13	-	-	-	-	-	63	63	-	-	-	-	-
R. Смена колеи	296	55	-	-	241	-	-	133	429	-	-	66	-	-
S. Сортировка в агонив	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
T. Технич. инспекция	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
U. Коммерч. инспекция	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
V. Защита груза	50	50	-	-	-	-	-	45	45	-	-	-	-	-
W. Служба безопасн.	60	60	-	-	-	-	-	300	300	-	-	-	-	-



Обозначения:

Более \$100

КОРИДОР 1: Европа –

Введение

Перевозки по Коридору 1 характеризуются следующими особенностями: (1) большинство грузов отправляются из Урумчи в СУАР, КНР; (2) товары движутся с востока на запад, и значительная часть маршрута проходит по территории Казахстана; (3) для всех маршрутов страной назначения является Россия, однако ряд грузов следует далее в Европу; (4) это мультимодальный коридор, по которому осуществляются и автомобильные и железнодорожные перевозки.

Коридор 1 включает три субкоридора. Субкоридор 1а обеспечивает железнодорожные перевозки, главными воротами для которых являются пункты **Алашаньюкоу (КНР) – Достык (КАЗ)**. Промышленные товары перевозятся по железной дороге, и проходят через эту пару ППГ, прежде чем продолжить движение в Астану или Алматы. Оттуда товары могут продолжить путь на север и пересечь границу через ППГ **Кайрак–Троицк (КАЗ-РОС)**, либо повернуть на запад, в сторону Актобе – другого крупного железнодорожного терминала. В обратном направлении Казахстан экспортирует большие объемы минералов, металлолома и сырьевых товаров, и использует этот субкоридор для сообщения с рынками КНР.

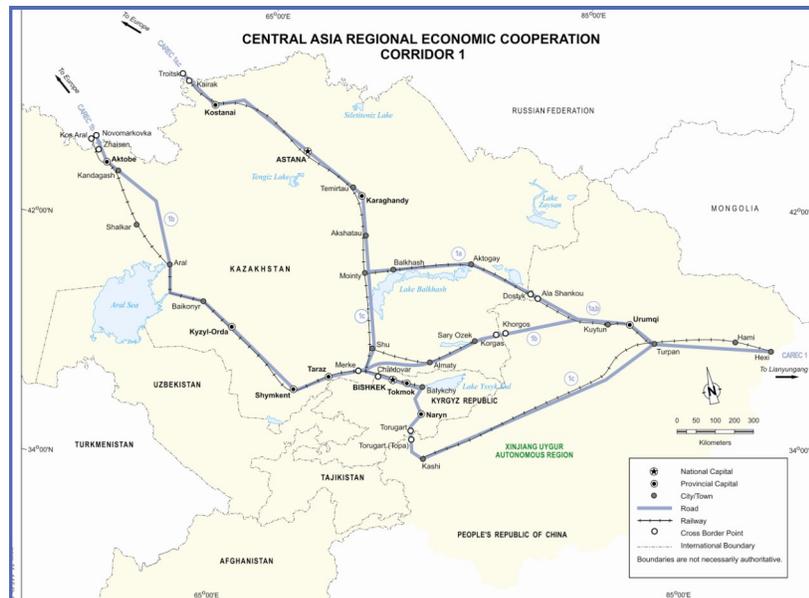
Коридор 1b также является важным участком коридора "Западный Китай–Восточная Европа", который, по автодороге протяженностью более 2 200 км через Казахстан, связывает Китай с Европейскими рынками. Китайские товары проходят через **Хоргос (КНР)–Коргас (КАЗ)** до Алматы (около 330 км) для дальнейшего перераспределения в другие регионы страны. Грузы могут также продолжать движение на запад, проходя через Шымкент и Кызылорду в Актобе или Актау в Западном Казахстане.

Коридор 1с обеспечивает альтернативный маршрут для товаров, перевозимых через южную часть СУАР, где важным центром консолидации/расконсолидации грузов и перевалочным терминалом является Каши. Из Каши товары отправляются автомобильным транспортом в Кыргызскую Республику через ППГ **Торугарт–Торугарт (КНР–КГЗ)**. Кыргызский экспорт может перевозиться в СУАР по этому же маршруту, либо отправляться из Бишкека через ППГ **Акжол–Кордай (КГЗ–КАЗ)** – один из наиболее часто используемых ППГ в Центральной Азии. Грузы проходят через крупные города Казахстана, и пересекают границу через ППГ **Жанажол–Петухово (КАЗ–РОС)**, направляясь к пунктам назначения – российским городам, таким, как Москва, Екатеринбург или Казань.

А. Автомобильные перевозки

По этому коридору перевозились промышленные потребительские товары, сельскохозяйственные продукты, оборудование, промышленные материалы и драгоценные металлы. Вес грузов составлял от 15 до 30 тонн. Контейнеризация не нашла широкого применения в Коридоре 1. Большинство перевозок осуществлялось с использованием автофургонов; 40-футовые контейнеры использовались редко. Третья часть всех перевозок осуществлялась с использованием системы МДП, особенно при трансграничных перевозках между Кыргызской Республикой, Казахстаном и Россией.

Коридор ЦАРЭС 1



Скорость перевозок автомобильным транспортом по Коридору 1 была относительно высокой. Оценочные значения СБЗ для субкоридоров 1а, 1b и 1с составили, соответственно, 55 км/ч, 51 км/ч и 52 км/ч. Несмотря на значительное снижение скорости на всех трех участках (соответствующие значения ССЗ составили 35 км/ч, 21 км/ч и 30 км/ч), движение по этим субкоридорам было относительно быстрым, по сравнению с другими субкоридорами. Субкоридор 1b показал худшие результаты – снижение скорости в нем составило 58%, с 51 км/ч (СБЗ) до 21 км/ч (ССЗ). Это можно объяснить более длительным временем пересечения границы через ППГ **Хоргос–Хоргос (КНР–КАЗ)**.

ППГ и узкие места

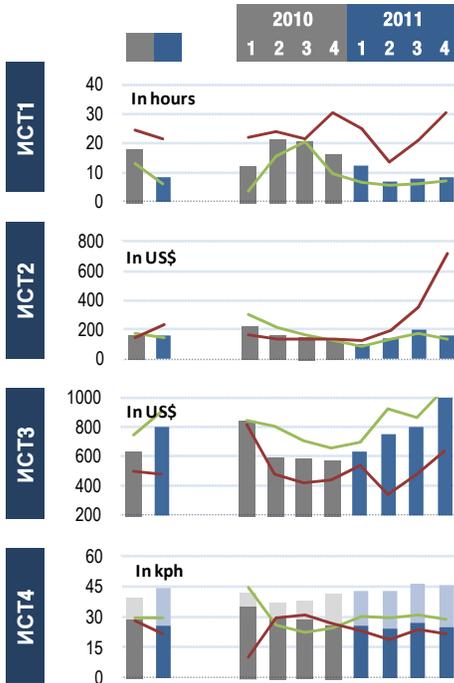
К числу важнейших ППГ в Коридоре 1 относятся **Акжол–Кордай (КГЗ–КАЗ)**, **Кайрак–Троицк (КАЗ–РОС)**, **Хоргос–Хоргос (КНР–КНР)**, **Алашаньюкоу–Достык (КНР–КАЗ)**, **Жанажол–Петухово (КАЗ–РОС)** и **Торугарт–Торугарт (КГЗ–КНР)**. В 2011 году количество переходов границы через Акжол–Кордай (КГЗ–КАЗ) было в три раза больше, чем через следующий по популярности ППГ, Хоргос–Хоргос (КНР–КАЗ).

Из всех перечисленных ППГ, наиболее длительные задержки происходили, главным образом, в двух парах ППГ на границе между Китаем и Казахстаном – Хоргос–Хоргос (КНР–КАЗ) и Алашаньюкоу–Достык (КНР–КАЗ).

По данным, собранным водителями, средние затраты времени на пересечение составили 26,8 часа в Хоргосе (КНР), и 12,8 часа в Коргасе (КАЗ). Тремя наиболее частыми причинами задержек являлись таможенное оформление, погрузка/разгрузка и ожидание в очереди. В Хоргосе (КНР), эти три действия занимали, соответственно, 3,8 часа, 3,5 часа и 21,3 часа. В Коргасе (КАЗ), на те же действия затрачивались 8,4 часа, 8,4 часа и 10,2 часа. В обоих ППГ было зарегистрировано самое длительное время ожидания из-за длинных очередей у пограничных

КОРИДОР 1

Индикаторы содействия торговле



	2010		2010				2011				
	2010	2011	Кв1	Кв2	Кв3	Кв4	Кв1	Кв2	Кв3	Кв4	
ИСТ1	Суммарн	17.9	8.5	12.1	21.0	20.8	16.4	12.2	6.9	7.6	8.4
	Авто	12.7	6.2	3.4	15.4	20.6	9.7	6.4	5.5	6.0	6.8
Ж/д	24.5	21.2	21.9	23.6	21.2	30.4	24.7	13.6	20.7	30.3	
ИСТ2	Суммарн	158.6	155.9	224.5	159.0	151.2	131.2	104.1	144.7	196.1	163.6
	Авто	174.1	142.9	302.5	209.9	164.2	128.2	90.8	136.0	179.8	139.6
Ж/д	142.7	235.0	168.7	136.8	135.1	135.9	129.6	198.8	349.4	718.6	
ИСТ3	Суммарн	636.6	802.9	836.1	597.9	578.7	571.5	635.8	755.5	798.1	1,011
	Авто	744.2	909.0	846.4	802.2	707.3	660.6	699.7	928.2	868.8	1,065.5
Ж/д	503.0	477.0	813.5	477.8	416.4	444.0	540.4	340.0	478.5	639.2	
ИСТ4	Суммарн	28.8	25.6	34.9	29.2	28.4	25.8	25.9	24.0	27.3	25.0
	Авто	29.5	29.9	45.0	25.9	22.4	24.7	30.2	29.9	31.0	28.6
Ж/д	28.4	21.9	10.1	29.9	31.3	26.6	23.4	18.7	23.6	21.4	
СБЗ	Суммарн	39.2	44.6	42.1	37.1	38.2	41.3	42.6	42.8	46.3	46.0
	Авто	48.6	52.1	54.8	43.5	39.6	53.9	55.0	52.1	52.5	50.0
Ж/д	33.8	38.0	11.1	35.7	37.5	31.6	35.2	34.6	40.1	42.0	

Обозначения: 2010 (серый), 2011 (синий), Авто (зеленый), Ж/д (красный)

Пункты пересеч. границы: первая десятка (на основе данных 2011 года)

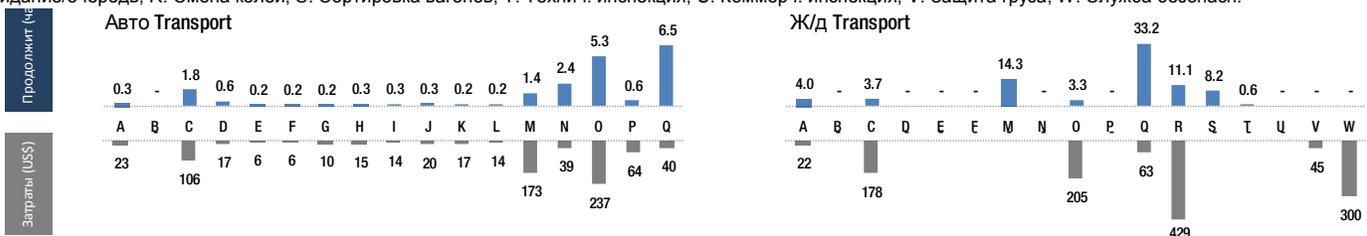
Автомоб. ППГ

ППГ	Стран.адрес	Всего	Продолжит (час)																	Затраты (US\$)																		
			Ср.	Медиа	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	Ср.	Медиа	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O
1 Акжол	КГЗ	492	2.7	1.8	0.2	0.4	0.2	0.2	0.1	0.2	0.1	0.1	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	2.8	2.8	32	28	7	12	3	3	2	4	2	3	5	4	4			1	0
Кордай	КАЗ	491	3.7	2.2	0.2	0.4	0.2	0.2	0.1	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.3	3.0	1.0	7.0	0.2	4.2	152	122	25	55	9	8	6	13	6	15	34	26	17	750	0	290	0	
Жана Жол	КАЗ	168	2.9	2.5	0.3	1.1	0.2	0.1	0.1	0.7	0.1	0.4	0.3	0.2	0.2	0.1	3.0	0.5	2.3	122	102	45	72	6	7	8	26	16	22	28	39	21		34				
Торугарт	КНР	168	9.5	4.6	0.3	1.4	1.4	0.2	0.4	0.1	0.4	0.5	0.3	0.4	0.2	5.0		4.3	0.9	16.0	111	40	6	101	57	10	3	1	37	22	1	11	1	4		0	83	4
Троицк	РОС	162	1.7	0.8	0.3	1.4	0.2	0.2	0.2	0.2	0.1	0.2	0.3	0.2	0.2	0.4			1.0	40	17	26	29	3	5	4	2	8	5	18	16	6					0	
Коргас	КАЗ	161	12.8	12.0	0.3	8.4	0.4	0.2	0.2	0.2	0.2	0.3	0.4	0.2	0.1	0.5		8.4	0.4	10.2	657	500	11	663	12	3	15	6	14	46	28	0	6	50		73	0	
Хоргос	КНР	158	26.8	18.8	0.3	3.8	3.4	0.2	0.2	0.2	0.3	0.4	0.8	0.4	0.2	4.2		3.5	0.5	21.3	346	353	8	134	79	3	4	2	19	6	20	10	6	126		240	27	39
Петухово	РОС	147	2.0	1.8	0.3	1.4	0.2	0.2	0.2	0.2	0.1	0.2	0.4	0.2	0.2	0.3			1.0	43	31	23	26	4	4	4	6	12	11	22	20	8				4		
Кайрак	КАЗ	145	1.6	1.2	0.3	1.0	0.2	0.2	0.2	0.2		0.4	0.3	0.2	0.2	1.0			1.2	77	63	41	39	8	8	8	16		16	16	20	26	100				0	
Курган	РОС	104	0.8	0.3								0.1	0.2	0.2	0.2	0.4		4.9	2.3	23	20							9	9	24	23					13		

Ж/д ППГ

ППГ	Стран.адрес	Всего	Продолжит (час)																	Затраты (US\$)																			
			Ср.	Медиа	A	B	C	D	E	F	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	Ср.	Медиа	A	B	C	D	E	F	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V
1 Алашанью	КНР	243	16.5	11.0	4.0	3.5						4.2	31.7	4.0	18.4					288	53	22	79						343	23	0			45	350				
Достык	КАЗ	210	40.8	34.0		4.7					2.1	42.4	11.3	1.9	0.6					404	20		498						20	0	429							50	
Тараз	КАЗ	94	6.9	4.9					14.3		7.5	3.2																											
Жайсан	КАЗ	28	13.1	9.4							12.5	4.0	0.7																										
Мерке	КАЗ	11	5.5	0.8		1.7					7.6	0.9	0.2																										

А. Пограничный контроль, В. Таможня (единое окно), С. Таможенное оформление, D. Сан. контр./карантин, E. Фитосан. контр., F. Вет. контр., G. Виза/иммиграц., H. ГАИ/дор. полиция, I. Полиц. посты/остановки, J. Трансп. инспекция, K. Контроль веса/габар., L. Регистрация ТС, M. Аварийный ремонт, N. Сопровожд./конвой, O. Погрузка/разгрузка, P. Дорожный сбор, Q. Ожидание/очередь, R. Смена колеи, S. Сортировка вагонов, T. Технич. инспекция, U. Коммерч. инспекция, V. Защита груза, W. Служба безопас.



постов. Кроме того, в Хоргосе (КНР) время, затраченное на санитарные/карантинные проверки составило, в среднем, 3,4 часа. В отношении платежей при пересечении границы, издержки на казахстанской стороне были почти в два раза выше, чем на китайской стороне границы (соответственно, 656 долларов США и 345 долларов США). В обоих ППГ основным компонентом издержек являлась оплата за таможенную очистку.

ППГ Алашанькоу-Достык обслуживают, в основном, железнодорожные грузы, хотя через них проходят также грузовые автомобили, пересекающие границу. Время пересечения границы составило 11,6 часа в Алашанькоу, и 21,1 часа в Достыке. Основные задержки на этой паре ППГ обусловлены таможенным оформлением, погрузкой/разгрузкой и ожиданием в очереди. Задержки в связи с ожиданием в очереди также относились к числу самых продолжительных, хотя были несколько меньше, чем в ППГ Хоргос-Хоргос. Размеры платежей, связанных с пересечением границы, составили от 300 до 400 долларов США на каждом из ППГ.

Данные, собранные кыргызскими и китайскими водителями, проезжающими через ППГ Торугарт-Торугарт (КНР-КГЗ), показывают, что время на пересечение границы составляет около 9,5 часа на китайской стороне, и 6,8 часа на кыргызской стороне границы. Ожидание в очереди является причиной самых длительных задержек в обоих ППГ. Любопытно, что таможенная очистка занимала лишь один час в каждом из ППГ. Это намного меньше, чем затрачивается на таможенную очистку на китайско-казахстанских ППГ.

Данные ИМЭК за период с 2009 года показывают, что Хоргос-Хоргос и Алашанькоу-Достык постоянно характеризовались, как основные "узкие места" в Коридоре 1. Из числа казахстанско-российских ППГ, улучшения произошли в ППГ Кайрак-Троицк. По данным за 2009 год, в Троицке происходили задержки, вызванные таможенной очисткой и ожиданием в очереди. Начиная с 2010 года, ситуация улучшилась. В 2011 году произошли дальнейшие улучшения, в результате которых время на пересечение границы в Кайраке и Троицке составляет, в среднем, 1-2 часов в каждом из пунктов. Возможно, в этом улучшении сыграл роль Таможенный союз, поскольку были упрощены процедуры пересечения границы, опрос водителей, проведенный КазАТО в Казахстане, подтвердил это наблюдение.

Таким образом, товары, перевозимые автомобильным транспортом по всем трем субкоридорам Коридора 1, сталкиваются с задержками в основных ППГ: Алашанькоу-Достык в 1а, Хоргос-Хоргос в 1b и Торугарт-Торугарт в 1с. На пересечение границы затрачивается несколько часов, что приводит к значительному ухудшению индикаторов скорости. Улучшения на этих парах ППГ могли бы привести к значительному сокращению общего времени перевозок.

В. Железнодорожные перевозки

Железнодорожные перевозки являются важным видом транспорта в Коридоре 1. В связи с относительно большими расстояниями в этом коридоре, грузы большого объема и низкой стоимости перемещаются от источника до пункта назначения по железной дороге. По железной дороге перевозился широкий спектр товаров - минералы (руды, сера и минеральное топливо), текстиль (хлопок), промышленные материалы (цемент), недргоценные

металлы (чугун и сталь) и промышленные товары (мебель). Следует отметить, что минералы и недргоценные металлы обычно перевозились из Казахстана в КНР, тогда как промышленные товары отправлялись из Урумчи (КНР) или Оренбурга (РОС), и перевозились в Казахстан. По железной дороге также перевозились небольшие объемы сельскохозяйственных продуктов (в основном, пшеничная мука); в собранных данных не упоминались перевозки по железной дороге скоропортящихся продуктов.

В Казахстане товары перевозятся в стандартных железнодорожных вагонах грузоподъемностью 70 тонн. Контейнеры для железнодорожных перевозок в этой стране использовались редко. Интервью, проведенные с компаниями и перевозчиками, показали, что большинство экспедиторов, транспортных агентов и должностных лиц таможни лучше знакомы с документацией и процедурами перевозки товаров в стандартных железнодорожных вагонах, и не привыкли к перевозке товаров в контейнерах по стандарту ISO. За исключением товаров, прибывающих или отправляющихся в КНР, где использование контейнеров является обязательным (с тем, чтобы они могли быть быстро перегружены на суда в Ляньюнгане), использование контейнеров не получило распространения.

Поезда двигались по субкоридорам 1a, 1b и 1c со средней скоростью СБЗ, соответственно, 35 км/ч, 39 км/ч и 46 км/ч. После учета задержек при пересечении границ, соответствующие значения ССЗ составили 17 км/ч, 18 км/ч и 21 км/ч. Процентное значение снижения скорости на железной дороге является в этих трех субкоридорах более значительным, чем при автомобильных перевозках, что указывает на то, что задержки при пересечении границ по железной дороге являются более продолжительными.

ППГ и узкие места

Алашанькоу (КНР)-Достык (КАЗ) являются наиболее часто используемой, и характеризующейся наибольшими затратами времени, парой ППГ. Пересечение границы в Алашанькоу по железной дороге занимает, в среднем, 16,5 часа. В то же время, в Достыке, на это затрачивается 40,8 часа (худший показатель после российского ППГ Наушки в Коридоре 4). продолжительные задержки при пересечении границы с обеих сторон обусловлены, главным образом, таможенной очисткой, погрузкой/разгрузкой, ожиданием, сменой колеи и сортировкой вагонов. Наибольшие задержки связаны с ожиданием, время которого составляет, в среднем, 21,7 часа в Алашанькоу, и 42,4 часа в Достыке. Помимо этого, в Достыке намного медленнее производится смена колеи: 11,3 часа, по сравнению с 4 часами в Алашанькоу. Вместе с тем, в Алашанькоу намного больше времени затрачивается на сортировку вагонов (18,4 часа, по сравнению с 1,9 часа в Достыке).

Следует отметить, что задержки происходят не только в пунктах пересечения границы. При железнодорожных перевозках, один из самых значительных видов задержек, происходящих в стране, связан с сортировкой вагонов. Большинство сортировочных станций находятся в крупных городах. При прибытии поездов на сортировочную станцию, вагоны перестраиваются в новый поезд, прежде, чем будет продолжено движение до следующего города. Этот процесс может быть сопряжен со значительными затратами времени в связи с сочетанием задержек из-за сортировки и ожидания в очереди. Данные ИМЭК показывают, что к числу городов, в которых на сортировку обычно затрачивается значительное время, относятся Алматы, Актогай, Астана, Тобол, Шубаркудук и Кандагаш. ■

Следует отметить, что небольшие различия в средних оценках ППГ, оцениваемых в составе нескольких коридоров, объясняются предпочтениями ассоциаций-партнеров в отношении маршрутов в целом и классификации.

КОРИДОР 2: Средиземноморье – Восточная Азия

Введение

Коридор 2 представляет собой очень длинный маршрут, который пролегает через Азербайджан, КНР, Казахстан, Кыргызскую Республику, Туркменистан и Узбекистан. В Навои или Бухаре в Узбекистане коридор разделяется на субкоридоры 2a и 2b. Продолжаясь в северном направлении, 2a переходит в Казахстан через **Даут-Ота-Тажен (УЗБ-КАЗ)**, откуда транспорт движется на север в Россию, или на запад в Актау. В Актау производится перевалка грузов на паромы, доставляющие их по каспийскому морю в Баку (АЗЕ). По альтернативному маршруту, грузовые автомобили отправляются из Навои или Бухары в южном направлении в Туркменистан, пересекая границу через **Алат-Фарап (УЗБ-ТКМ)**. От границы товары могут направляться в Мары или Ашгабат, и пересекать Каспийское море из Туркменбаши в Баку. В общей сложности, коридор проходит через шесть стран ЦАРЭС – наибольшее количество, по сравнению с другими коридорами.

Данные ИМЭК позволили сделать несколько основных наблюдений. Во-первых, хотя Коридор 2 является и автомобильным, и железнодорожным коридором, отсутствуют достаточные данные по железнодорожным перевозкам. Железнодорожные перевозки по Коридору 2 проходят через несколько стран. Более эффективным маршрутом является Коридор 1, по которому основная часть железнодорожной дистанции проходит по территории Казахстана, что сокращает количество процедур пересечения границ. Во-вторых, отсутствуют образцы, охватывающие всю протяженность Коридора 2. Все образцы относятся лишь к участкам данного коридора. В-третьих, несмотря на то, что Коридор 2 является единственным коридором, в котором существует возможность перевозок водным транспортом, ассоциации-партнеры ИМЭК не имели возможности собрать данные по транскаспийским маршрутам. Это связано с тем, что торговые операции Азербайджана с другими странами ЦАРЭС осуществляются относительно нечасто. Более интенсивный торговый обмен происходит с Грузией и Россией, однако эти страны находятся за пределами коридоров ЦАРЭС.

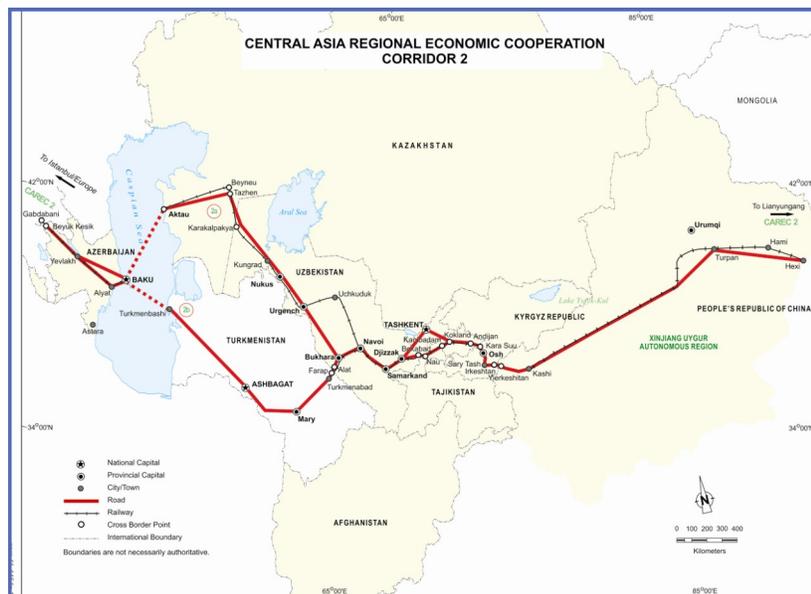
Издержки и затраты времени на задержки

В целом, движение грузового автотранспорта по Коридору 2 характеризуется индикаторами СБЗ 40 км/ч и ССЗ 22 км/ч. СБЗ и ССЗ в субкоридорах 2a и 2b составляют, соответственно, 39/23 и 45/20 км/ч. Хотя субкоридор 2b характеризуется более высокой СБЗ, по сравнению с субкоридором 2a, в последнем зарегистрирована более высокая ССЗ. Это позволяет предположить, что качество дорог в субкоридоре 2b несколько выше, однако пункты пересечения границы действуют более эффективно в субкоридоре 2a.

ППГ и узкие места

Использование Коридора 2 можно подразделить на четыре

Коридор ЦАРЭС 2



основных участка: (1) участок КНР-КГЗ, где основным перегрузочным пунктом являются ППГ **Еркешитан-Иркештам (КНР-КГЗ)**; (2) участок УЗБ-КАЗ субкоридора 2a, на котором находятся интенсивно используемые ППГ **Даут-Ота-Тажен (УЗБ-КАЗ)**; (3) участок УЗБ-ТКМ субкоридора 2b, где главными ППГ, пропускающими грузопотоки являются **Алат-Фарап (УЗБ-ТКМ)**; и (4) участок АЗЕ в западной части Коридора 2.

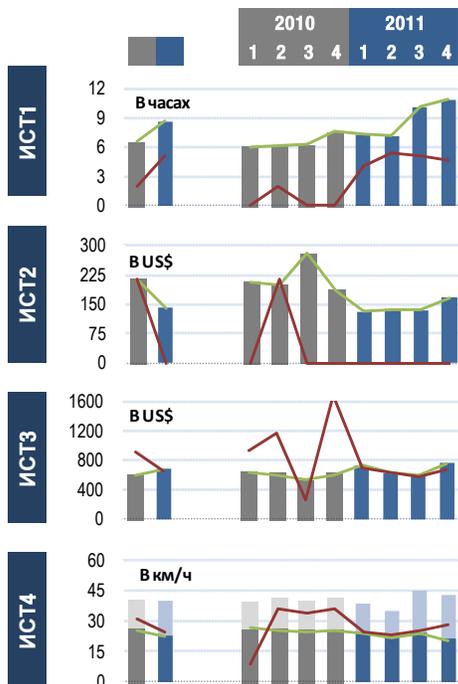
Коридор 2 интенсивно используется китайскими экспортерами для отправки промышленных товаров в Центральную Азию через Кыргызскую Республику. Ключевыми ППГ здесь являются **Еркешитан-Иркештам (КНР-КГЗ)**. К сожалению, на пересечение границы через эти два ППГ затрачивается значительное время, составляющее от 11 до 12 часов на обеих сторонах границы. В обоих ППГ время ожидания составляет, в среднем, 7 – 8 часов, тогда как таможенная очистка – в среднем 2 часа. На кыргызской стороне границы длительные задержки связаны также с санитарным/карантинным контролем и погрузкой/разгрузкой. С 2009 года эта пара ППГ обращает на себя внимание в связи с длительными задержками, и заметного улучшения ситуации пока не происходит.

Следующим интенсивно используемым участком является 2a. Узбекистан использует этот участок для экспорта хлопка в Россию и Европу, а также для импорта пищевых продуктов, недргоценных металлов, животных и бытовой техники. Дисбаланс торговли отчетливо проявляется при сравнении количества импортируемых и экспортируемых грузов, поскольку объем импорта значительно больше объема экспорта.

Маршрут Маштаково (РОС)–Сырым (КАЗ)–Тажен (КАЗ)–Даут-Ота (УЗБ)–Ташкент (УЗБ) является наиболее часто

КОРИДОР 2

Индикаторы содействия торговле



Индикатор	2010	2011	2010				2011				
			Кв1	Кв2	Кв3	Кв4	Кв1	Кв2	Кв3	Кв4	
ИСТ1	Суммарно	6.5	8.6	6.0	6.1	6.2	7.6	7.2	7.1	10.0	10.8
	Авто	6.5	8.6	6.0	6.1	6.2	7.6	7.2	7.1	10.1	10.9
	Ж/д	2.0	5.0	-	2.0	-	-	4.0	5.3	5.0	4.6
ИСТ2	Суммарно	215.9	141.7	208.1	200.1	279.9	185.8	131.5	136.4	136.1	167.4
	Авто	215.9	141.7	208.1	200.0	279.9	185.8	131.5	136.4	136.1	167.4
	Ж/д	213.6	-	-	213.6	-	-	-	-	-	-
ИСТ3	Суммарно	607.2	678.8	651.9	630.9	526.2	624.5	726.5	636.4	598.0	760
	Авто	595.3	679.3	637.9	603.3	538.0	606.3	728.2	636.5	598.2	762.0
	Ж/д	906.7	664.7	943.8	1,164.3	252.3	1,677.3	702.2	634.2	587.3	668.2
ИСТ4	Суммарно	26.1	22.7	25.9	26.6	26.0	26.0	24.0	21.9	24.2	21.1
	Авто	25.5	22.5	27.0	25.3	24.6	25.5	23.8	21.8	24.1	20.6
	Ж/д	31.3	24.9	9.0	36.1	33.9	35.8	24.8	23.1	25.2	28.0
СБЗ	Суммарно	40.4	40.0	39.3	41.2	39.8	41.1	38.2	34.8	45.2	42.8
	Авто	40.9	40.4	41.4	41.1	39.9	41.4	40.1	34.4	45.5	42.8
	Ж/д	35.4	36.1	9.0	42.1	39.0	35.8	28.5	38.4	41.5	43.0

Обозначения: 2010 (серый), 2011 (синий), Авто (зеленый), Ж/д (красный)

Пункты пересеч. границы: первая десятка (на основе данных 2011 года)

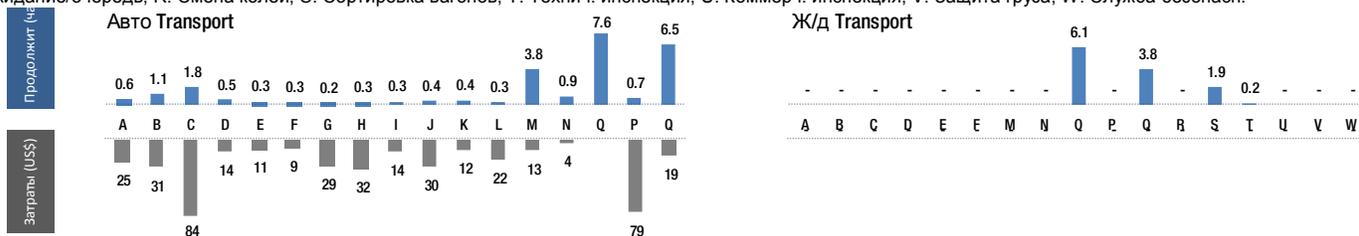
Автомоб. ППГ

ППГ	Страна/гос-во	153	Продолжит (час)																	Затраты (US\$)																		
			Всего		Действия															Всего		Действия																
			Ср.	Мед.	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	Ср.	Мед.	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O
2	Еркешитан	КНР	11.2	11.5	0.5	2.1	0.3			0.1	0.4	0.4	0.3	0.3	0.1				0.5	8.2	217	181	24	121	16			0	29	9	0	12	0			52	0	
	Иркештам	КГЗ	11.6	10.8	0.4	2.1	1.5		0.5	0.1	0.2	0.4	0.2	0.2	0.1			5.4	0.4	7.1	145	175	17	59	21		6	3	9	25	18	11	0			0	17	0
	Алат	УЗБ	6.6	5.0	0.6	1.0	0.3	0.4	0.2	0.3	0.4	0.3	0.3	0.6	0.4	2.9			4.0	176	175	21	85	13	11	9				15	23	19	20					
	Фарап	ТКМ	8.5	7.2	0.7	1.3	0.3	0.3	0.3	0.5	0.2	0.2	0.6	0.5	0.3	0.5			0.4	5.2	191	117	14	27	7	9	3	86	5	3	96	12	11				222	58
	Тажен	КАЗ	10.9	9.3	0.9	2.7	0.3	0.3	0.3	0.4	0.4	0.5	0.6	0.5	0.6	0.7			0.2	6.8	199	174	36	96	12	12	11	20	22	18	35	21	42				50	
	Даут-Ота	УЗБ	3.3	2.5	0.5	1.2	0.3	0.3	0.3	0.3					0.2	0.5			2.5																			
	Артык	ТКМ	16.2	8.4	0.6	1.0	0.3	0.4	0.3	0.5	0.2	0.2	0.3	0.7	0.4			0.3	1.5	13.4	143	75	14	26	7	13	7	73	2	3	8	12	8				261	
	Красный мост	АЗЕ	2.4	0.5	0.2	1.1													3.5		24	30	6	24								9	20				10	
	Красный мост	БЕО	0.3	0.3		0.3															2	0		2														
	Бейнеу	КАЗ	0.7	0.7							0.5	0.4	0.6	0.3		0.3					41	32								20	16	37	20		5			

Ж/д ППГ

ППГ	Страна/гос-во	25	Продолжит (час)																	Затраты (US\$)																				
			Всего		Действия															Всего		Действия																		
			Ср.	Мед.	A	B	C	D	E	F	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	Ср.	Мед.	A	B	C	D	E	F	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W
2	Бейнеу	КАЗ	4.4	4.4															3.8	2.7																				
	Актау	КАЗ	6.3	5.6															6.1																					
	Даут-ота	УЗБ	1																																					

A. Пограничный контроль, B. Таможня (единое окно), C. Таможенное оформление, D. Сан. контр./карантин, E. Фитосан. контр., F. Вет. контр., G. Виза/иммиграц., H. ГАИ/дор. полиция, I. Полиц. посты/остановки, J. Трансп. инспекция, K. Контроль веса/габар., L. Регистрация ТС, M. Аварийный ремонт, N. Сопровожд./конвой, O. Погрузка/разгрузка, P. Дорожный сбор, Q. Ожидание/очередь, R. Смена колеи, S. Сортировка вагонов, T. Технич. инспекция, U. Коммерч. инспекция, V. Защита груза, W. Служба безопас.



используемым участком. Его протяженность составляет 2 632 км и на прохождение всего маршрута требуется 6 суток, при этом суммарные транспортные расходы составляют, в среднем, 1 578 долларов США. Общие затраты времени на пересечение границы через пару ППГ Тажен-Даут-Ота составляют, в среднем, соответственно, 10,9 часа, и 3,3 часа. Время ожидания в Тажене, которое упоминается в качестве главной причины задержек, составляет, в среднем, 6,8 часа.

Субкоридор 2b является важным маршрутом для перевозки товаров из Средиземноморья и иранских морских портов в Центральную Азию. Имели место перевозки ряда грузов из Стамбула в Центральную Азию. После перевозки через Иран, товары ввозятся в Туркменистан через Сарахс, и затем следуют до ППГ **Фарап-Алат (ТКМ-УЗБ)**. Далее транспорт движется в Ташкент, либо через Бухару, Навои, Самарканд, Джизак и **Ялламу-Коньсбаева (УЗБ-КАЗ)** в Алматы или Бишкек. Расстояние от Сарахса (ТКМ) до Бишкека (КГЗ) составляет 1 705 км; на прохождение маршрута требуется 6 суток, и транспортные расходы составляют 2 200 долларов США.

Водители, проезжающие через ППГ Алат-Фарап, также сталкиваются с задержками, хотя и менее значительными, чем в других ключевых ППГ. Суммарное время на пересечение границы в среднем составляет 6,6 часа и 8,5 часа, соответственно, в Алате и Фарапе. В основном, оно обусловлено длительным ожиданием (4 часа в Алате, и 5 часов в Фарапе).

В то же время, в паре ППГ **Красный мост-Красный мост (АЗЕ-ГРУ)** не было обнаружено проблем при пересечении границы. Это объясняется внедрением "единого окна" в АЗЕ. Таможенное оформление завершается в течение менее 30 минут, и отсутствует длительное ожидание в очереди – общая причина задержек, от которой страдают другие ППГ.

Узбекистан интенсивно использует субкоридоры 2a и 2b. Страна экспортирует свежие овощи, сухофрукты и хлопок по субкоридору 2b. Она импортирует недорогие металлы, оборудование и промышленные товары. Она также играет роль транзитной страны для зарубежных поставщиков, отправляющих товары в другие регионы Центральной Азии. Большинство грузов не контейнеризованы. В определенном объеме используются 40-футовые контейнеры, главным образом, для хранения и перевозки хлопка на зарубежные рынки. Азербайджан экспортирует пищевые продукты, такие, как печенье, конфеты и макаронные изделия в Тбилиси, и импортирует автомобили в Баку. Азербайджан также является транзитной страной для таких продуктов, как гипс, из России в Грузию. Типичный автомобиль с грузом отправляется из Горанбоя в России, движется через Шамкир, Красный мост (АЗЕ и ГРУ) и заканчивает маршрут в Тбилиси. В целом, Коридор 2 имеет стратегическое значение, поскольку его участки являются ключевыми транзитными коридорами. ■

КОРИДОР 3: Российская Федерация – Ближний Восток и Южная Азия

Введение

Коридор 3 является региональным транзитным коридором, связывающим Россию на севере с Ближним Востоком на юго-западе. Коридор начинается от **Веселоярска-Аула (РОС-КАЗ)** на севере, откуда транспорт проходит через несколько городов в Казахстане (Семей, Чарская и Актогай), прежде чем достичь Алматы и пересечь границу с Узбекистаном или Кыргызской Республикой через **Кордай-Акжол (КАЗ-КГЗ)**. автомобили, использующие Коридор 3а въезжают в Туркменистан через Алат-Фарап (УЗБ-ТКМ), и следуют в Иран через **Сарахс-Сарахс (ТКМ-ИРН)**. Субкоридор 3b обеспечивает возможность перевозок из Бишкека в Кыргызской Республике в Душанбе в Таджикистане, с пересечением границы через **Карамык-Карамык (КГЗ-ТАД)**. Далее транспорт может двигаться в Узбекистан через **Дусти (ТАД) – Сарыюсие (ТАД-УЗБ)**, и в Афганистан через **Термез-Хайратан (УЗБ-АФГ)**. Далее коридор пролегает в Иран.

Судя по образцам ИМЭК, конкретные маршруты и ППГ, которые выбирают водители, отличаются от тех, маршрутов и ППГ, которые были официально определены ЦАРЭС. **Коньсбаева-Яллама (КАЗ-УЗБ)** является популярной парой ППГ, которую водители автомобильного транспорта используют для пересечения границы между Казахстаном и Узбекистаном.

В отличие от Коридоров 1 и 2, по которым грузы перемещаются с востока на запад, движение грузов в Коридоре 3 происходит в направлении север-юг. Ее стратегическое значение заключается в доступе к морским грузовым маршрутам через иранский порт Бандар Аббас, или новый порт Чабахар. Это наблюдение подтверждается образцами данных ИМЭК, согласно которым, Коридор 3а используется для перевозки машин и оборудования в Центральную Азию через Иран. Вместе с тем, объемы перевозок материалов из Центральной Азии в Иран незначительны. Низкие объемы экспорта можно объяснить тем фактом, что Центральная Азия производит значительные объемы скоропортящихся товаров, таких, как фрукты и овощи, и меньше промышленных товаров. Информация от партнерских ассоциаций ИМЭК показывает, что использование Коридора 3 для перевозки продуктов может быть сопряжено со значительными задержками при пересечении границ, которые не способствуют перевозке скоропортящихся товаров. Другие причины задержек более подробно рассмотрены ниже.

А. Автомобильные перевозки

В 2011 году Коридор 3 действовал относительно эффективно, по сравнению с другими коридорами. СБЗ и ССЗ составляли, в среднем, соответственно, 43 км/ч и 23 км/ч. Однако на уровне субкоридоров соответствующие показатели варьируются в очень широких пределах. По субкоридору 3а автомобильный транспорт двигался со скоростью 51 км/ч (СБЗ), тогда как в субкоридоре 3b скорость составляла 37 км/ч (СБЗ). Это позволяет предположить, что дороги в северной части Коридора 3,

Коридор ЦАРЭС 3



вероятно, имеют более качественное дорожное покрытие и лучше соединены с сетью автодорог, чем дороги в южной части коридора. Процентное изменение индикаторов скорости в субкоридорах 3а и 3b составляет, соответственно, 51% и 37%. Это указывает на то, что пересечение границ более эффективно организовано в субкоридоре 3b.

Особенной популярностью в Коридоре 3 пользуются два маршрута. Один из них – автомобильный транзит импортированных товаров из Ирана в Узбекистан, который может быть продолжен в Кыргызскую Республику и Таджикистан. автомобили обычно проезжают через Сарахс - Сарахс и Сарыюсие-Дусти, и могут заканчивать свой рейс в Душанбе, как в пункте конечного назначения. По данному маршруту перевозятся промышленные товары и оборудование. Его протяженность составляет около 1 200 км, и, в среднем, на рейс затрачиваются 3 суток, при суммарных транспортных расходах 1 000 долларов США. Пунктом отправления обычно является Сарахс в Иране, тогда как пункты назначения могут быть различными: Андижан, Ташкент, Душанбе или Бишкек.

Второй маршрут используется при перевозке грузов между Центральной Азией и Россией. Товары отправляются из Узбекистана, и затем, через территорию Казахстана, направляются в соответствующие российские города. Сельскохозяйственные продукты и текстиль перевозятся по этому маршруту из Центральной Азии в Россию, тогда как из России в Центральную Азию перевозятся оборудование и промышленные товары. Например, грузовой автомобиль отправляется из Термеза в Узбекистане, и проезжает через Ялламу и Павлодар на пути к Новосибирску. Общая длина маршрута составляет 3 300 км; рейс, в среднем, занимает 7 суток, и транспортные расходы обычно составляют 3 000

долларов США.

ППГ и узкие места

Важнейшие пункты пропуска в Коридоре 3 включают пять пар ППГ 3: (1) **Карамык-Карамык** на границе КГЗ-ТАД, (2) **Алат-Фарап** на границе УЗБ-ТКМ, (3) **Конысбаева-Яллама** на границе КАЗ-УЗБ, (4) **Дусти-Сарыюсие** на границе ТАД-УЗБ, и (5) **Сарахс-Сарахс** на границе ИРН-ТКМ. Из числа этих ППГ, Карамык-Карамык и Дусти-Сарыюсие характеризуются более высокой эффективностью с точки зрения времени на пересечение границы.

Алат-Фарап (УЗБ-ТКМ) по-прежнему остается одной из наиболее интенсивно используемых пар ППГ, и, так же, как и в 2010 году, на прохождение через эту пару ППГ затрачивается значительное время. Общее время на пересечение границы для каждого из ППГ составляет, в среднем, 7 – 8 часов, что является результатом, в основном, 5-часового ожидания в очереди. Но этот показатель существенно улучшился, по сравнению с 2010 годом, когда время ожидания в Алате и Фарапе составляло, соответственно, 11 и 21 час.

Яллама-Конысбаева (УЗБ-КАЗ) были популярными ППГ в 2011 году. Суммарное время на пересечение границы в них составляло, соответственно, 5 и 8 часов. Основными причинами задержек являлись ожидание и таможенная очистка. На оба эти действия в Ялламе затрачивается примерно вдвое больше времени: если в Конысбаева время ожидания и таможенная очистка занимали 3 часа и 1,8 часа, то в Ялламе на эти действия затрачивались 5 и 3 часа. Тем не менее, это является заметным улучшением, по сравнению с предшествующими годами, когда среднее время ожидания составляло 9 часов (2009) и 13 часов (2010). Это позволяет предположить, что участники ВЭД и контролирующие органы на границе, вероятно, адаптировались к новым процедурам, введенным после создания Таможенного союза, а также что улучшения на пунктах пересечения границы, проведенные УЗБ и КАЗ, оказали положительное воздействие. Для подтверждения источников повышения эффективности (хотя она по-прежнему не является удовлетворительной) потребуются дополнительное исследование.

Пара ППГ **Сарахс- Сарахс (ИРН-ТКМ)** является ключевым пунктом пропуска, однако среднее время пересечения границы там было наибольшим, и составляло, в среднем, 41 час в Сарахсе (ИРН) и 9 часов в Сарахсе (ТКМ). В Сарахсе (ИРН), многочисленные задержки, такие, как ожидание (37,4 часа), погрузка/разгрузка (8,8 часа), сопровождение/конвой (6 часов) и таможенная очистка (6,1 часа) создают проблемы для водителей транспорта. Ситуация в Сарахсе (ТКМ) была относительно лучше. Время ожидания составляло 5,8 часа, и таможенная очистка – 1,6 часа. В 2012 году следует осуществлять мониторинг ситуации в Сарахсе.

В. Железнодорожные перевозки

Скорости движения по железной дороге сопоставимы со скоростями в других коридорах. СБЗ составляла 33 км/ч, однако ССЗ - лишь половину этого значения (16 км/ч). По железнодорожным перевозкам в рамках ИМЭК были собраны образцы лишь по Коридору 3а. Как и в случае

Коридора 1, железнодорожные данные относятся только к казахстанскому участку Коридора 3. Перевозившиеся продукты включают потребительские товары, цемент, уголь, сталь и промышленные материалы.

Образцы из Казахстана показывают, что продукты перевозились в обычных железнодорожных вагонах грузоподъемностью 70 тонн. Контейнеры не использовались. Судя по информации обратной связи, грузоотправители, экспедиторы и должностные лица таможни хорошо знакомы с документацией и процедурами традиционных железнодорожных перевозок, однако контейнеризованные железнодорожные перевозки представляют собой нечто относительно новое, в связи с чем, у многих перевозчиков отсутствуют знания для их применения.

ППГ и узкие места

Большинство данных ИМЭК относились к внутренним перевозкам в пределах территории Казахстана. Некоторые грузы пересекали границу через ППГ **Сарыагаш-Келес (КАЗ-УЗБ)**, однако длительных задержек при этом не происходило. С другой стороны, существенные задержки происходили на крупных железнодорожных узлах, таких, как Семей, Павлодар и Актогай. Задержки были обусловлены ожиданием и сортировкой вагонов. Их продолжительность могла составлять до одних-двух суток. ■

КОРИДОР 4: Российская Федерация – Восточная Азия

Введение

Коридор 4 представляет собой трансмонгольский маршрут, обеспечивающий автомобильное и железнодорожное сообщение между Россией и восточноазиатскими рынками, включая КНР, Южную Корею и Японию. Железнодорожный участок протяженностью 1 000 км, образует главный коридор для монгольского импорта, экспорта и перемещения транзитных грузов. Автомобильная дорога также связывает север страны с Улан-Батором, и далее - с Чойром. На юге все еще продолжается строительство автомобильной дороги. После завершения строительства участка автодороги между Чойром и Замын-Уудом, финансируемого АБР, автомобильные перевозки грузов в южной части страны будут осуществляться быстрее.

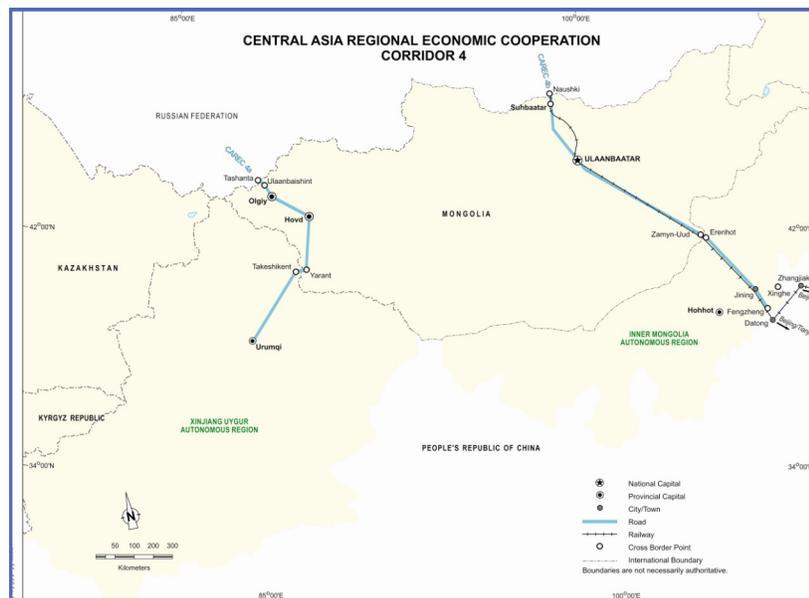
Водители автотранспорта проезжают через **Хиагт-Алтанбулаг (РОС-МОН)** на севере, и **Замын-Ууд-Эрэнхот (МОН-КНР)** на юге. Движение поездов происходит через **Наушки-Сухэ-Батор (РОС-МОН)** на севере, и **Замын-Ууд-Эрэнхот (МОН-КНР)** на юге.

Не имея выхода к морю, Монголия в значительной степени зависит от маршрута Эрэнхот-Цзиньин-Тяньцзинь (протяженностью около 980 км) для выхода к морскому порту Синан. Несмотря на то, что российские дальневосточные порты (в основном, Владивосток, Находка и Восточный) могли бы, теоретически, предложить выход к морским судоходным маршрутам, это привело бы к значительному увеличению длительности перевозок и снижению надежности транспортных услуг. Кроме того, значительная часть монгольского экспорта предназначена для рынков Японии и Кореи. В связи с этим, морской порт в Синане означает наиболее короткий маршрут. Вместе с тем, в течение некоторого времени со стороны заинтересованных сторон в Монголии имеются жалобы на то, что продолжительность перевозок по маршруту Синан-Цзиньин-Эрэнхот слишком велика. Задержки связывают с тем фактом, что порт Синан работает с большим напряжением, и в некоторых случаях возникает впечатление, что погрузка/разгрузка китайского экспорта и импорта является для него более приоритетной. Несмотря на то, что Монголией была предложена идея специального "зеленого коридора" (для обработки входящих и исходящих монгольских грузов), она не вызвала положительного отклика у соответствующих китайских органов.

А. Автомобильные перевозки

Через Монголию не производятся транзитные автомобильные перевозки, за исключением Коридора 4а, по которому российские грузы проходят через монгольские города Олгии, Ховд и Ярант, на пути к Урумчи в СУАР. Тем не менее, количество перевозок по субкоридору 4а значительно меньше, чем по 4b; в связи с этим, в настоящее время усилия ИМЭК в большей степени сосредоточены на 4b. В субкоридоре 4b автомобильные перевозки осуществляются по двум участкам: (1) северный участок от Хиагта до Улан-Батора, и (2) южный участок от

Коридор ЦАРЭС 4



Улан-Батора до Эрэнхота.

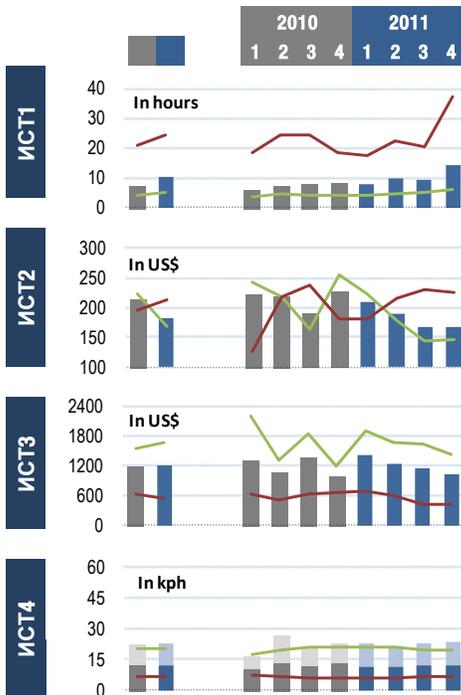
Северный участок, связывающий Хиагт с Улан-Батором, имеет протяженность 337 км, и используется для российско-монгольской торговли. Данные ИМЭК показали, что российский экспорт в Монголию состоит, в основном, из косметических товаров и лекарственных средств, хотя в отчетах были также отмечены такие товары, как строительные материалы и оборудование. В 2011 году на каждые десять партий российского экспорта приходилось лишь две партии монгольского экспорта – в основном, мебель и мясо.

По этому участку грузовой транспорт двигался со скоростями 30-40 км/ч (СБЗ) и 10-20 км/ч (ССЗ). Весь маршрут занимал от 20 до 30 часов, включая пересечение границы и другие действия, связанные с остановками. С точки зрения издержек, данные показывают заметную разницу между издержками при импорте, и при экспорте. На типичный рейс грузового автомобиля из Хиагта в Улан-Батор затрачивается от 900 до 1 000 долларов США, однако такой же рейс обходится лишь в 700 долларов США, если грузовик отправляется из Улан-Батора и заканчивает рейс в Хиагте.

Южный участок связывает Улан-Батор и Эрэнхот. По данному участку коридора Китай экспортирует швейные изделия, обувь, мебель и строительные материалы, тогда как Монголия экспортирует мясо, шкуры животных и минералы. Количество перевозимых грузов было весьма небольшим из-за плохого состояния дорог вдоль 736-километрового маршрута между Улан-Батором и Эрэнхотом. Рейс занимает около 40 часов, включая время на пересечение границы. Если условия рейса не являются идеальными (плохая погода, интенсивное движение),

КОРИДОР 4

Индикаторы содействия торговле



	2010		2011		2010				2011			
	Авто	Ж/д	Авто	Ж/д	Кв1	Кв2	Кв3	Кв4	Кв1	Кв2	Кв3	Кв4
ИСТ1	Суммар	7.2	10.3		5.8	7.1	7.8	8.1	7.8	9.6	9.4	14.3
	Авто	4.0	4.9		3.4	4.5	3.9	4.2	4.1	4.6	5.1	5.9
	Ж/д	21.0	24.4		18.4	24.5	24.5	18.2	17.4	22.5	20.5	37.1
ИСТ2	Суммар	215.0	181.8		222.4	218.2	190.5	225.5	208.2	189.5	167.7	166.6
	Авто	222.0	169.1		242.5	218.3	164.5	255.1	223.2	179.2	143.3	145.7
	Ж/д	194.8	213.3		125.6	218.1	238.4	181.4	180.7	216.4	231.6	226.6
ИСТ3	Суммар	1,171.5	1,213		1,310	1,071	1,361	983.1	1,410	1,241	1,162	1,037
	Авто	1,551.7	1,663.5		2,190.4	1,310.3	1,852.8	1,197.4	1,897.4	1,658.9	1,652.1	1,445.5
	Ж/д	617.3	536.1		616.1	525.8	635.3	666.5	679.3	613.3	426.4	425.3
ИСТ4	Суммар	11.9	11.8		10.3	13.1	11.4	12.5	11.7	11.7	11.8	12.0
	Авто	20.1	20.1		17.3	19.9	21.4	20.8	20.8	20.8	19.4	19.6
	Ж/д	6.7	6.5		7.6	7.0	6.1	6.3	6.3	6.0	7.0	6.8
СБЗ	Суммар	22.1	22.6		16.7	26.3	21.4	22.9	22.5	21.2	23.2	23.5
	Авто	40.1	41.0		30.9	41.5	42.5	41.2	43.9	40.8	39.8	39.7
	Ж/д	10.8	11.0		11.3	12.7	10.2	9.2	9.7	9.0	12.7	12.5

Обозначения: 2010 (серый), 2011 (синий), Авто (зеленый), Ж/д (красный)

Пункты пересеч. границы: первая десятка (на основе данных 2011 года)

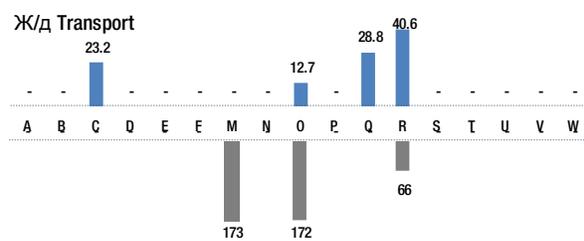
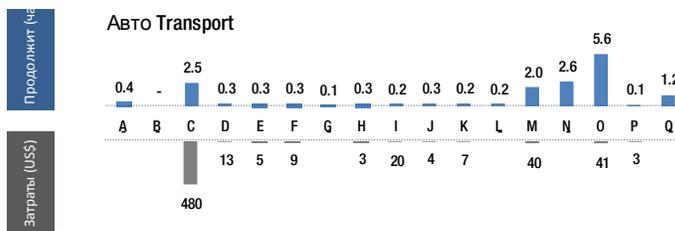
Автомоб. ППГ

ППГ	Странаначесть	Всего	Продолжит (час)																	Затраты (US\$)																	
			Действия																	Действия																	
			Ср.	Медиа	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	Ср.	Медиа	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
4 Эрэнхот	КНР	600	6.6	5.0	0.2	3.9	0.2	0.2	0.2	0.1	0.3	0.2	0.2	0.1	2.4	6.8	0.1	1.5	86	45	0	155	9	8	9	0	13	7	0	51	24	6	0				
Замын-Ууд	МОН	445	5.8	5.0	0.9	4.7	0.4	0.3	0.3	0.1	1.1	0.2	0.3	0.3	0.2	0.8	3.4	4.3	363	30	0	807	17	1	0	0	3	30	0	0	1	0	1				
Алтанбулаг	МОН	254	2.5	2.1	0.3	0.7	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	6.8	3.4	0.7	4	4	0		3	3		3	5						1					
Сухэ-Батор	МОН	248	0.8	0.3	0.3	0.5	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	1.9	1.5	0.5	1	1			3			3	3			8			1					
Хиягт	РОС	227	2.9	2.7	0.3	0.7	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.5		0.8																				

Ж/д ППГ

ППГ	Странаначесть	Всего	Продолжит (час)																	Затраты (US\$)																		
			Действия																	Действия																		
			Ср.	Медиа	A	B	C	D	E	F	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	Ср.	Медиа	A	B	C	D	E	F	M	N	O	P	Q	R	S	T	U
4 Эрэнхот	КНР	351	40.5	48.0		31.4									33.8	45.4		140	140																			
Замын-Ууд	МОН	351	16.4	10.8									12.6		11.4	30.5		256	146								173		191			64						
Наушки	РОС	120	43.6	24.0											43.6																							
Сухэ-Батор	МОН	120	21.8	24.0		21.8																																

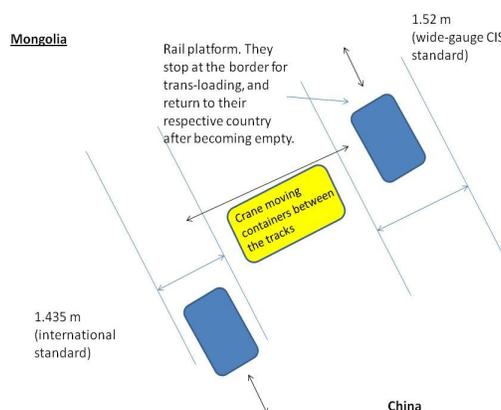
А. Пограничный контроль, В. Таможня (единое окно), С. Таможенное оформление, D. Сан. контр./карантин, E. Фитосан. контр., F. Вет. контр., G. Виза/иммиграц., H. ГАИ/дор. полиция, I. Полиц. посты/остановки, J. Трансп. инспекция, K. Контроль веса/габар., L. Регистрация ТС, M. Аварийный ремонт, N. Сопровожд./конвой, O. Погрузка/разгрузка, P. Дорожный сбор, Q. Ожидание/очередь, R. Смена колеи, S. Сортировка вагонов, T. Технич. инспекция, U. Коммерч. инспекция, V. Защита груза, W. Служба безопас.



Пересечение границ в Коридоре 4

В Монголии применяется стандарт широкой железнодорожной колеи, использовавшийся в Российской Империи. Ширина колеи в Монголии составляет 1,52 м, тогда как в КНР используется стандартная колея шириной 1,435 м. В связи с этим, поезда, проходящие через две страны, должны останавливаться для перевалки контейнеров стационарным или передвижным краном, либо ручной перегрузки товаров из контейнеров в обычные железнодорожные вагоны, или наоборот, прежде чем груз будет отправлен к пункту назначения.

При перевозке монгольского импорта из Китая, поезда следуют от Тяньцзиня до Внутренней Монголии, проходя через Цзиньин (крупный железнодорожный узел во Внутренней Монголии), и останавливаются в Эренхоте. Здесь поезда проверяются китайской таможней, прежде, чем получают разрешение на пересечение границы, и далее останавливаются в Замын-Ууде. перевалка контейнеров производится в Замын-Ууде, где, с помощью кранов большой грузоподъемности, контейнеры переставляются с китайских поездов на монгольские поезда, использующие широкую колею. Замын Ууд располагает тремя терминалами для перевалки грузов: терминал 1 оборудован двумя стационарными кранами, терминал 2 – двумя мобильными кранами, и терминал 3 – одним стационарным краном. После завершения этого процесса поезда отправляются в Улан-Батор. При перевозке экспорта перевалка осуществляется в Эренхоте. Затраты на перевалку в Замын-Ууде составляют \$40 за один 20-футовый контейнер, и \$80 за 40-футовый контейнер.



В 2011 году монгольские грузоотправители и экспедиторы были затронуты резким повышением тарифов на железнодорожные перевозки. С 1 августа 2011 года, Китайская железнодорожная компания ввела дополнительный тариф - \$300 за ДФЭ и \$600 за СФЭ. Механизм ценообразования для железных дорог основывается на положениях организации, называемой OSJD (Организация сотрудничества железных дорог), согласно которым тарифы устанавливаются в швейцарских франках (CHF). После финансового кризиса евро, CHF резко повысился в цене, и Китайские железные дороги ссылаются на это изменение валютных курсов, как на причину повышения железнодорожных тарифов для всех транзитных грузов, проходящих через территорию Китая. Это было одностороннее решение, которое застало врасплох транспортный сектор Монголии.

продолжительность рейса может увеличиться до 70 часов. На данном участке скорости грузового транспорта составляли, в среднем, 30 км/ч (СБЗ) и 10-20 км/ч (ССЗ). Так же, как и на северном участке, издержки при перевозке монгольского импорта выше, чем при экспорте. При перевозке груза из Эренхота до Улан-Батора издержки составляют 2 000 долларов США, однако тот же маршрут, но в обратном направлении обходится лишь в 1 300 долларов США.

ППГ и узкие места

Двумя важными парами ППГ в Коридоре 4b являются **Хиагт (РОС)-Алтанбулаг (МОН)** на севере, и **Замын-Ууд (МОН)-Эренхот (КНР)** на юге.

Время пересечения границы составляло, в среднем, 2,9 часа в Хиагте и 2,5 часа в Алтанбулаге. Эти показатели улучшились, по сравнению с 2010 годом, когда длительное время ожидания (возможно, в результате вступления России в Таможенный союз с Казахстаном и Беларусью) приводило к чрезмерным затратам времени на пересечение границы.

В ППГ **Замын-Ууд (МОН)-Эренхот (КНР)** время на пересечение границы, в среднем, составляло, соответственно, 5,8 часа и 6,6 часа. Тремя главными причинами задержек являлись ожидание в очереди, погрузка/разгрузка и таможенная очистка; в Замын-Ууде

затраты времени на эти действия составляли, соответственно, 4,3 часа, 3,4 часа и 4,7 часа, тогда как в Эренхоте те же действия занимали, соответственно, 1,5 часа, 6,8 часа и 3,9 часа.

В. Железнодорожные перевозки

Железнодорожным транспортом осуществляются транзитные, импортные и экспортные перевозки. Транзитные перевозки включают перевозку российских лесоматериалов в КНР через Монголию. Образцы ИМЭК включают маршрут Наушки-Сухэ-Батор-Толгойт-Чоир-Саиншанд-Замын-Ууд-Эренхот, протяженность которого составляет 1 113 км. На поездку уходит 5-8 дней и затраты в среднем составляют 1 500 долларов США. Контейнеры не использовались; использовались обычные 70-тонные железнодорожные вагоны для перевозок из российских пунктов отправления в Замын-Ууд.

Перевозка импортных грузов начиналась в Тяньцзине, следуя через Эренхот-Замын-Ууд, и завершалась в Улан-Баторе. Участок на территории КНР составляет 980 км, в то время как монгольский участок составляет 712 км; общая протяженность – 1 692 км. Перевозимые товары включают электронные товары, потребительские товары, новые автомобили, подержанные автомобили и запасные части. В среднем поездки длились 16-18 дней. Так как таможня Китая требует, чтобы все соответствующие товары,

отправляемые из Монголии, перевозились в контейнерах по железной дороге, то затраты зависели от используемых контейнеров. Затраты на 20-футовый контейнер составили в целом \$2 500, а на 40-футовый контейнер - \$4 500.

Перевозка экспортных товаров начиналась в Улан-Баторе и завершалась в Тяньцзине. Экспорт включал большие объемы полезных ископаемых, а также цинковые катоды и медные катоды в КНР. Поездки длились 8-12 дней, а затраты составили \$2 200 для 20-футового контейнера и \$3 600 для 40-футового контейнера.

Очевидно, что перевозка импорта является более дорогостоящей и требует больше времени, чем экспорт. Так как Монголия и КНР имеют разные железнодорожные системы, возникает необходимость в перевалке грузов в ППГ. Перевалка монгольского импорта осуществляется в Замын-Ууде и далее поезд продолжает движение до Улан-Батора. Перевалка экспортных грузов осуществляется в Эренхоте, и затем поезд следует до Тяньцзиня. В Замын-Ууде имеется три железнодорожных терминала. Смена колеи осуществляется с использованием крана на сортировочной станции или мобильного крана, или даже вручную. В случаях интенсивного движения, в Замын-Ууде не хватает кранов для перемещения товаров между поездами, что становится причиной серьезных задержек. Нехватка ресурсов также наблюдается на ППГ Эренхот в КНР. Если проанализировать данные по пересечению границы, то, как в Замын-Ууде, так и в Эренхоте на пересечение границы уходит, в среднем, 24 часа, однако примечательно, что для экспорта требуется меньше времени, чем для импорта. После дальнейшего анализа было обнаружено, что образцы по экспорту не включали время ожидания в Тяньцзине. При этом выборка по импорту включала время ожидания в Тяньцзине, когда товары разгружались с судна и ожидали поставки вагонов в железнодорожном терминале. Это ожидание могло длиться от 24 до 48 часов. Это дает достаточное объяснение причин, по которым затраты времени при импорте были больше, чем при экспорте.

Кроме того, высокие сборы за простой в Тяньцзине также вынуждают экспедиторов или грузоотправителей быстро возвращать контейнеры из Улан-Батора в Тяньцзинь (с грузом или порожние). Сбор за простой не взимается только в течение первых трех дней. После этого взимается сбор в размере \$10/день за 20-футовый контейнер и \$20/день за 40-футовый контейнер. По завершению бесплатного срока величина сборов удваивается каждую неделю. Таким образом, через семь дней после бесплатного периода, штраф будет составлять \$20/день за 20-футовый контейнер и \$40/день за 40-футовый контейнер. Это заставляет перевозчиков и экспедиторов осуществлять быструю разгрузку товаров в Улан-Баторе, погружать необходимые товары и отправлять контейнеры назад в Тяньцзинь.

Разница в затратах также отражает дисбаланс в торговле между Монголией и КНР. Монголия импортирует намного больше товаров из КНР. Таким образом, существует большой спрос на контейнеры и железнодорожные вагоны в направлении от Тяньцзиня до Улан-Батора, но низкие объемы экспорта означают, что многие контейнеры должны будут вернуться порожними. Таким образом, издержки на перевозку обычно выше для первого участка маршрута;

издержки на обратном пути могут быть ниже, так как большая их часть уже была оплачена первым грузоотправителем. Это относится, как к железнодорожным, так и к автомобильным перевозкам, и отражается в расчетах ИМЭК.

ППГ и «узкие места»

В Коридоре 4b, **Замын-Ууд–Эренхот (МОН-КНР)** по-прежнему являются единственной парой ППГ для железнодорожных перевозок между Монголией и КНР. В северной части Монголии поезда следуют по маршруту Наушки-Сухэ-Батор до России. Сухэ-Батор – железнодорожный ППГ; он расположен внутри страны на расстоянии 24 км южнее границы МОН-РОС.

Данные ИМЭК указали на продолжительные задержки на этих двух парах ППГ. В **Замын-Ууде–Эренхоте (МОН-КНР)** время на пересечение границы в среднем составляло 16,4 часа и 40,5 часа, соответственно. Многие причины делают пересечение границы в Эренхоте очень продолжительной процедурой. В среднем, на смену колеи затрачивались 45,4 часа. Время ожидания в очереди в среднем составило 33,8 часа, на таможенное оформление требовалось 31,4 часа. В Замын-Ууде на смену колеи затрачивались 30,5 часов, а время ожидания составило 11,4 часа. На погрузку/разгрузку требовалось 12,6 часа.

В **Наушки-Сухэ-Батор (РОС-МОН)** среднее время на пересечение границы составило 43,6 часа в первом пункте и 21,8 часа во втором. Длительная задержка в Наушках была обусловлена только длительным временем ожидания. Та же причина называлась и в 2010 году, поэтому, судя по всему, ситуация не изменилась. Задержки в Сухэ-Баторе в основном связаны с таможенным оформлением.

СБЗ по Коридору 4b составила 11 км/ч; ССЗ – 7 км/ч. ССЗ имеет преимущество по сравнению со средней скоростью движения поезда 4,4 км/ч на сегменте Тяньцзинь-Улан-Батор, протяженностью 1 692 км (если предположить, что поездка длилась 16, а не 18 дней). В этом направлении перевозок могут существовать возможности для усовершенствования, как с точки зрения управления границами, так и в работе системы железнодорожного транспорта. ■

КОРИДОР 5: Европа – Восточная Азия – Ближний Восток и Южная Азия

Введение

Коридор 5 связывает Восточную Азию и Центральную Азию с Южной Азией. Коридор является очень важным: субкоридоры отсутствуют и он используется в основном для региональных автомобильных транзитных перевозок. Как и Коридор 3, Коридор 5 обеспечивает доступ к морским портам на юге. Различие заключается в том, что Коридор 5 обеспечивает связь с морскими портами в Пакистане: Карачи и новым портом Гвадар. Расстояние от Карачи до Торхама (ППГ в Афганистане) составляет около 1 750 км; этот отрезок является кратчайшим маршрутом из Центральной Азии до морского порта. Если будут улучшены физическая инфраструктура и внешняя окружающая среда, то объемы региональной торговли по этому коридору могут значительно увеличиться.

К сожалению, в Коридоре 5 имеются определенные трудности. Во-первых, отсутствие возможности мультимодальных перевозок по нему. Поезда из КНР могут следовать до Урумчи, но не могут следовать далее Каши. Сети железных дорог в Кыргызской Республике и Таджикистане не имеют хорошей стыковки. В Афганистане железные дороги практически отсутствуют, за исключением железной дороги протяженностью 168 км, профинансированной АБР, которая соединяет Термез в Узбекистане с Мазар-и-Шарифом в Афганистане. Во-вторых, Таджикистан представляет собой горную местность. В-третьих, грузоотправители должны платить высокие страховые взносы при страховании грузов и несут высокие транспортные издержки при осуществлении перевозок через Афганистан и Пакистан в виду вопросов безопасности. Эти факторы внесли вклад в увеличение продолжительности перевозок, и в высокие транспортные издержки, которые подробно описаны в следующем разделе.

Затраты и время, потраченное на задержки

Показатели по Коридору 5 являются самыми худшими за 2011 год. Показатели как СБЗ, так и ССЗ, продемонстрировали самую низкую скорость по сравнению со всеми коридорами. СБЗ составила 31 км/ч, а ССЗ – 19 км/ч.

Перемещение грузов может быть сгруппировано по нескольким маршрутам. Один из них: маршрут Каши-Душанбе протяженностью 877 км. Грузовик выезжает из Каши, въезжает в Кыргызскую Республику через пару ППГ Еркешитан-Иркештам. Далее он следует на территорию Таджикистана через пару ППГ Карамык-Карамык, прежде чем достичь Душанбе. В среднем эта поездка занимает 2,5 дня при скорости 30 км/ч (СБЗ) и 15 км/ч (ССЗ). Транспортные издержки необычайно высоки – в среднем, \$5 200 за весь маршрут. Дальнейшее изучение расходов показывает, что доли эксплуатационных затрат на транспортное средство и издержки на осуществление действий составляют по 50% каждая. Это относительно высокий показатель для издержек на выполнение действий, по сравнению с другими коридорами. Данные показывают, что наиболее высокие затраты имели место в Карамыке (КГЗ), где платежи за таможенное оформление составляли \$1 700. Эта сумма включает дорожный сбор, но квитанции не выдавались, таким образом, ее можно рассматривать как неофициальный платеж. Продукция, которая перевозилась по этому маршруту, включала оборудование,

Коридор ЦАРЭС 5



трактора, цемент и строительные материалы. В Душанбе осуществлялись строительные проекты, и эти грузы поставлялись на объекты.

Другой популярный маршрут – участок от Карамыка до Турсунзаде (КГЗ-ТАД). По этому маршруту Таджикистан получает много грузов из Кыргызской Республики, таких, как мука, овощи и фруктовый сок. В среднем, эксплуатационные издержки на транспортное средство составляют от \$2 500 до \$3 000 для этого 340-км участка. Это относительно высокий показатель, так как они равны затратам на перевозку грузов по 503-км участку автодороги от Карамыка (КГЗ) до Нижнего Пянджа (ТАД), который ведет к афганской границе. Экспедиторы пояснили, что основной причиной таких высоких затрат является плохая физическая инфраструктура. При этом лучшим участком автодороги является участок от Карамыка до Душанбе; другие участки автодорог страны требуют значительного усовершенствования.

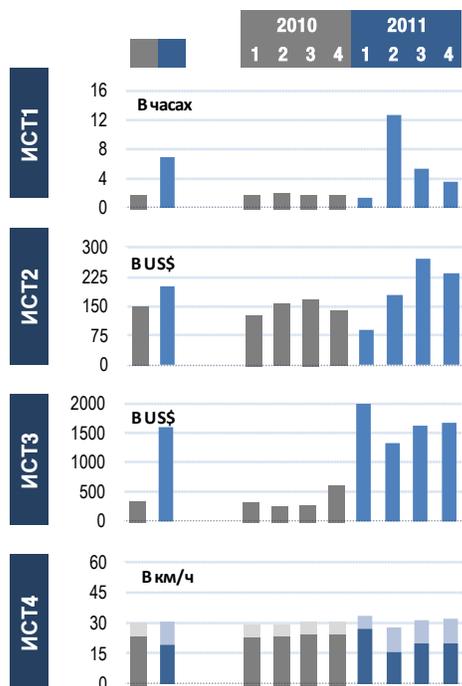
Коридор 5 также играет важную роль для Афганистана. Маршрут Торхам – Ширхан Бандар является одним из наиболее загруженных участков в Афганистане. Отмечено, что грузовые перевозки между Афганистаном и Пакистаном ограничиваются определенными продуктами. Фрукты и цемент обычно перевозятся из Торхама до Ширхан Бандара, в то время как металлолом перевозится в обратном направлении. Что касается частоты перевозок, на каждые десять грузовых отправок по маршруту Торхам – Ширхан Бандар приходится только одно грузовое отправление по маршруту Ширхан Бандар – Торхам. В среднем поездка по этому 600-км участку обходится примерно в \$800 и занимает 1-2 дня.

ППГ и «узкие места»

В 2009 и 2010 годах серьезных задержек вдоль Коридора 5 не было отмечено. Однако в 2011 году на двух парах ППГ, через которые осуществлялись большие объемы перевозок, а именно **Еркешитан-Иркештам (КНР-КГЗ)** и **Карамык-Карамык (КГЗ-ТАД)**, были замечены

КОРИДОР 5

Индикаторы содействия торговле



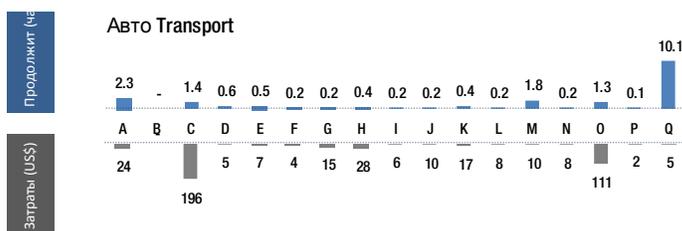
Индикатор	Суммарно	2010		2010				2011			
		Авто	Ж/д	Кв1	Кв2	Кв3	Кв4	Кв1	Кв2	Кв3	Кв4
ИСТ1	Суммарно	1.8	6.8	1.7	1.9	1.8	1.7	1.4	12.7	5.3	3.5
	Авто	1.8	6.8	1.7	1.9	1.8	1.7	1.4	12.7	5.3	3.5
ИСТ2	Суммарно	147.4	201.3	128.5	157.1	165.9	138.1	89.5	179.1	269.9	234.5
	Авто	147.4	201.3	128.5	157.1	165.9	138.1	89.5	179.1	269.9	234.5
ИСТ3	Суммарно	352.1	1,592	323.0	247.7	266.5	600.5	2,033	1,335	1,620	1,672
	Авто	352.1	1,592.1	323.0	247.7	266.5	600.5	2,033.1	1,335.0	1,620.1	1,672.2
ИСТ4	Суммарно	23.8	19.4	23.1	23.4	24.5	24.3	26.9	15.8	19.7	20.1
	Авто	23.8	19.4	23.1	23.4	24.5	24.3	26.9	15.8	19.7	20.1
СБЗ	Суммарно	29.9	30.5	29.0	29.4	30.5	30.7	33.3	27.6	31.4	32.0
	Авто	29.9	30.5	29.0	29.4	30.5	30.7	33.3	27.6	31.4	32.0

Пункты пересеч. границы: первая десятка (на основе данных 2011 года)

Автомоб. ППГ

ППГ	Страна/гос-во	Ср.	Продолжит (час)																	Затраты (US\$)																
			Действия																	Действия																
			Всего	А	В	С	Д	Е	Ф	Г	Н	И	К	Л	М	О	Р	Q	Ср.	Медиа	А	В	С	Д	Е	Ф	Г	Н	И	К	Л	М	О	Р	Q	
5 Шерхан Бадар	АФГ	168	1.5	1.2	0.4	0.6	0.2	0.2	0.2	0.1	0.2	0.2	0.3			1.3	0.2	117	112	20	39	20	3	4	15		6	20	20		117	12				
Карамык	КГЗ	164	9.0	2.9	3.2	3.6	0.5	0.5	0.2	0.2	0.1	0.2	0.2		1.6	4.4	437	74	6	410	4	4	4	3		2	11	3	3		3	0				
Торхам	АФГ	147	2.7	2.8	0.8	0.8				0.3	0.2				1.8	1.3	171	170	30	31					10	6			10	120						
Еркешитан	КНР	87	15.2	15.8	2.5	0.2	1.0	1.0		0.2	0.2		0.5			11.6	20	18	5	0	9	14		0	0		0				2	4				
Карамык	ТАД	73	8.9	8.8	7.8	0.9	0.7	0.2	0.5	0.5	0.2	0.2	0.2		0.2	1.3	330	348	41	235	6	6	4	58	32	8	10	18	25	8	0	0				
Иркештам	КГЗ	70	13.2	14.3	0.9	0.2	1.0	1.0		0.2					0.1	10.9	91	98	70	11	9	14		2							2	3				
Нижний Гяндж	ТАД	27	1.0	1.0	0.2	0.2	0.1	0.1	0.1		0.2		0.3	0.1			27	30	3	16	2	2	2		4		4	2								
Дусты	ТАД	5	1.1	1.1	0.1	0.3	0.1	0.1	0.1		0.1	0.2	0.2				42	43	2	30		2	2			2	3	2								

А. Пограничный контроль, В. Таможня (единое окно), С. Таможенное оформление, Д. Сан. контр./карантин, Е. Фитосан. контр., Ф. Вет. контр., Г. Виза/иммиграц., Н. ГАИ/дор. полиция, I. Полиц. посты/остановки, J. Трансп. инспекция, К. Контроль веса/габар., L. Регистрация ТС, M. Аварийный ремонт, N. Сопровожд./конвой, O. Погрузка/разгрузка, P. Дорожный сбор, Q. Ожидание/очередь, R. Смена колеи, S. Сортировка вагонов, T. Технич. инспекция, U. Коммерч. инспекция, V. Защита груза, W. Служба безопас.



значительные задержки.

На границе КНР-КГЗ в Еркешитане водители затрачивали 15,2 часа на пересечение границы, в то время как в Иркештаме на это требовались 13,2 часа. Причинами задержки в Еркешитане были длительное время ожидания (11,6 часа) и пограничный контроль (2,5 часа). В Иркештаме задержка объясняется длительным временем ожидания – 10,9 часа.

В среднем, на каждом из ППГ **Карамык-Карамык (КГЗ-ТАД)** на пересечение границы требовались 9 часов. Со стороны КГЗ большая часть задержек приходится на четыре причины: время ожидания (4,4 часа), таможенное оформление (3,6 часа), пограничный контроль (3,2 часа) и погрузка/разгрузка (1,6 часа). Со стороны ТАД причинами задержек были пограничный контроль (7,8 часа), ожидание (6,2 часа) и погрузка/разгрузка (1,3 часа).

КОРИДОР 6: Европа – Ближний Восток и Южная Азия

Введение

Коридор 6 – это коридор север-юг, участки которого совпадают с другими коридорами. Он подразделяется на три субкоридора: 6а, 6б и 6с. Коридор 6а используется как для автомобильных, так и для железнодорожных перевозок. Маршрут начинается от пар ППГ **Красный Яр–Курмангазы (РОС-КАЗ)** для железнодорожных перевозок в западной части Казахстана. Он проходит через крупные города Казахстана (Атырау и Макат) и входит в Узбекистан через пару ППГ **Тажен-Даут-Ота (КАЗ-УЗБ)**. Затем маршрут следует через Нукус, Бухару и Навои и входит в Афганистан через **Термез-Хайратан (УЗБ-АФГ)**. И, наконец, маршрут продолжается в западном направлении и входит в Иран через афганский ППГ Ислам Кила. Северный участок этого маршрута в Казахстане и Узбекистане используется совместно с субкоридором 2а, за исключением его северной части, где субкоридор 6а проходит по автодороге в окрестностях Атырау, в то время как субкоридор 2а продолжается по транскаспийскому маршруту с паромной переправой. При этом маршрут южного участка 6а совпадает с субкоридором 3б.

С другой стороны Коридор 6с берет начало от пары ППГ **Кос Арал-Жайсан (РОС-КАЗ)**, и проходит через Актобе, Кызылорду и Шымкент; по нему осуществляются как автомобильные, так и железнодорожные перевозки (что делает его достаточно схожим с субкоридором 1б). Далее маршрут пролегает в южном направлении и проходит через Сарыгаш-Келес (КАЗ-УЗБ) для железнодорожных перевозок или **Конысбаева-Яллама (КАЗ-УЗБ)** – для грузовиков, въезжающих в Узбекистан. После Ташкента маршрут ведет в Таджикистан и проходит через Душанбе и далее до ППГ **Нижний Пяндж – Шерхан Бандар (ТАД-АФГ)**. Остальная часть участка совпадает в Коридором 5, проходя через Кундуз, Кабул и Джелалабад, достигая Пакистана в **Торхам-Ланди Котал (АФГ-ПАК)**.

Находясь между субкоридорами 6а и 6с, субкоридор 6б представляет собой восточно-западный участок, который позволяет грузовикам осуществлять перевозки на территории Узбекистана. Коридор 6 – маршрут, активно используемый узбекскими перевозчиками для транспортировки экспорта и импорта из Ирана и России. Имея этот маршрут, Узбекистан играет роль транзитной страны для Ближнего Востока и России в случае отправки товаров в Центральную Азию. Товары поступают даже из Турции, Эстонии и Латвии. Коридор 6 также является единственным коридором, который соединяет иранские и пакистанские морские порты на юге с Центральной Азией на севере.

А. Автомобильные перевозки

В 2011 году средняя скорость движения по Коридору 6 составила 38 км/ч (СБЗ) и 23 км/ч (ССЗ). На уровне субкоридоров СБЗ/ССЗ для 6а, 6б и 6с составили 42/23 км/ч, 44/21 км/ч и 33/23 км/ч, соответственно. Коридор 6с имел заметно более низкую СБЗ. Водители, использующие

Коридор ЦАРЭС 6



субкоридор, отмечали, что дороги находятся в плохом состоянии, или отсутствуют во многих местах. Если говорить о двух субкоридорах – 6а и 6с, то узбекские водители предпочитают 6а, который является наиболее прямым маршрутом, ведущим в Россию и Европу. Кроме того, в субкоридоре 6б зарегистрирована относительно низкая СБЗ. Согласно данным ИМЭК, образцы для субкоридора 1б включали только рейсы от Хоргоса до Шымкента, при этом участок Шымкент-Кызылорда-Актобе используется только для железнодорожных перевозок.

Несмотря на различия в оценочных значениях СБЗ, три субкоридора имеют схожие показатели по ССЗ. Это указывает на значительные задержки в определенных ППГ, которые рассматриваются ниже в настоящем отчете.

Коридор 6а интенсивно использовался узбекскими водителями, как для перевозки импорта, так и для экспорта. На экспорт из Узбекистана в Москву или Самару в России перевозились такие продукты как фрукты, овощи и текстиль. С другой стороны из Москвы, Екатеринбурга и Санкт-Петербурга импортировались оборудование и сельскохозяйственная продукция.

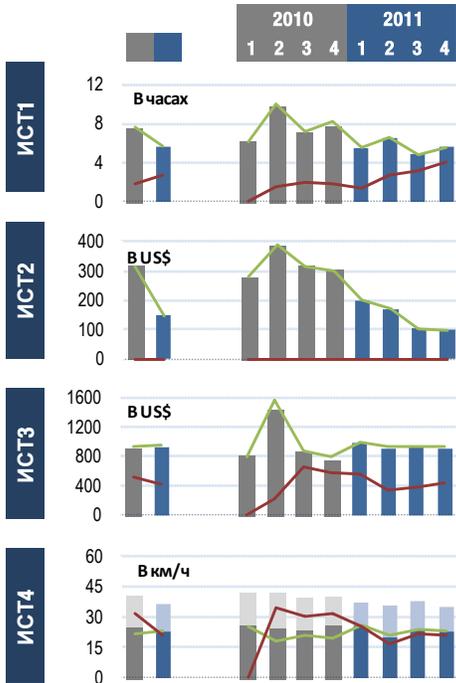
ППГ и «узкие места»

Основными ППГ в Коридоре 6 являются **Даут-Ота-Тажен (УЗБ-КАЗ)**, **Курмангазы-Красный Яр (КАЗ-РОС)**, **Айратон-Хайратан (УЗБ-АФГ)** и **Конысбаева-Яллама (КАЗ-УЗБ)**. К сожалению, данные ИМЭК показали, что все четыре ППГ создавали трудности для автоперевозчиков при пересечении границы.

В Коридоре 6 в 2011 году наиболее интенсивно

КОРИДОР 6

Индикаторы содействия торговле



		2010		2010				2011			
		2010	2011	Кв1	Кв2	Кв3	Кв4	Кв1	Кв2	Кв3	Кв4
ИСТ1	Суммарн	7.5	5.6	6.1	9.8	7.1	7.7	5.5	6.5	4.9	5.6
	Авто	7.6	5.6	6.1	10.0	7.1	8.2	5.5	6.6	4.9	5.6
	Ж/д	1.8	2.8	-	1.6	2.0	1.8	1.4	2.7	3.2	4.1
ИСТ2	Суммарн	316.9	149.3	279.8	387.6	315.5	301.7	199.2	170.6	104.9	99.8
	Авто	316.9	149.3	279.8	387.6	315.5	301.7	199.2	170.6	104.9	99.8
	Ж/д	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ИСТ3	Суммарн	905.8	928.9	803.9	1,445	862.2	750.7	977.1	903.7	921.9	914
	Авто	939.1	950.2	803.9	1,566.2	877.1	789.3	993.1	939.3	939.4	928.9
	Ж/д	528.1	413.8	-	217.1	656.4	574.2	551.0	336.2	379.6	442.9
ИСТ4	Суммарн	24.8	22.9	25.6	24.2	23.8	25.5	25.7	20.2	23.2	22.5
	Авто	21.7	23.5	25.6	18.4	20.8	19.5	25.7	21.2	23.6	23.0
	Ж/д	32.0	20.8	-	34.5	30.3	31.8	25.4	16.8	21.9	20.9
СБЗ	Суммарн	40.8	36.7	42.2	42.1	39.6	40.0	37.4	35.9	38.0	35.3
	Авто	41.5	37.6	42.2	44.3	41.7	38.2	37.8	36.9	38.7	36.7
	Ж/д	39.3	33.2	-	38.0	35.2	41.9	34.9	32.4	35.2	30.9

Обозначения: 2010 (серый), 2011 (синий), Авто (зеленый), Ж/д (красный)

Пункты пересеч. границы: первая десятка (на основе данных 2011 года)

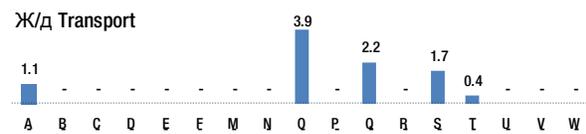
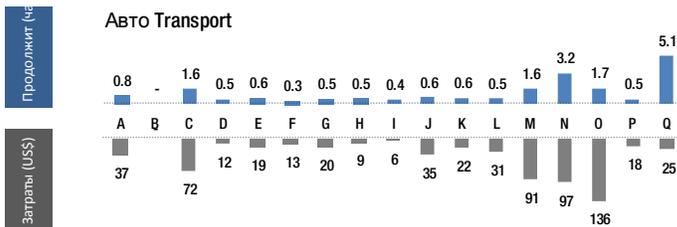
Автомоб. ППГ

ППГ	Страны	258	Продолжит (час)																	Затраты (US\$)																			
			Всего		Действия															Всего		Действия																	
			Ср.	Мед.	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	Ср.	Мед.	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P
6 Тажен	КАЗ	258	10.7	8.1	0.9	1.8	0.7	0.5	0.3	0.3	0.3	0.3	0.4	0.7	0.6	0.4	1.2			0.3	6.8	191	145	32		81	10	15	11	10	17	7	36	21	26	31	200	29	
Даут-ота	УЗБ	256	6.0	5.2	0.6	1.2	0.4	0.6	0.3	0.3	0.3	0.3	0.8	0.5	0.7	1.4				4.0		158	156	29		29						5			6	76	133	93	10
Хайратан	АФГ	215	2.8	1.8	0.7	0.6						0.2				0.2	3.2	1.4	0.8	20.8		176	170	33		31	33			5									
Торхам	АФГ	213	2.3	2.5	0.8	0.7	0.6					0.2								1.4		183	170	47		104	13	18	13	41	14	10	32	24	38	370		33	
Курмангазы	КАЗ	206	8.2	7.0	0.9	2.5	0.3	0.4	0.3	0.6	3.2	0.8	0.6	0.6	0.6	2.0				4.9		17	6							7	5	25	17	12	75				
Бейнеу	КАЗ	169	1.1	0.3							0.3	0.4	0.4	0.3	0.3	1.6				22.0		196	183	37		91	14	21	16	10	33	9	44	25	36			33	
Красный Яр	РОС	147	9.3	8.3	0.9	2.4	0.4	0.6	0.3	0.7	0.3	0.4	0.8	0.5	0.7					5.6		11	12								2	2						10	
Истаравшан	ТАД	90	0.1	0.1							0.1	0.2								0.1		5	4								4	4	5						
Сарыагаш	КАЗ	34	0.3	0.3							0.3	0.3	0.3									223	224	38		60	30	36			5	7	64	15	18				
Конусбаева	КАЗ	33	6.4	6.7	0.8	1.5	0.8	1.0			0.3	0.2	0.7	1.0	0.3					1.5																			

Ж/д ППГ

ППГ	Страны	Продолжит (час)																	Затраты (US\$)																						
		Всего		Действия															Всего		Действия																				
		Ср.	Мед.	A	B	C	D	E	F	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	Ср.	Мед.	A	B	C	D	E	F	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W		
6 Ганюшкин	КАЗ	14	3.8	3.8	1.1											3.9	3.1	1.6	0.4																						
Бейнеу	КАЗ	7	2.7	2.6													1.4	1.9																							
Аксарайский	РОС	2																																							

А. Пограничный контроль, В. Таможня (единое окно), С. Таможенное оформление, D. Сан. контр./карантин, E. Фитосан. контр., F. Вет. контр., G. Виза/иммиграц., H. ГАИ/дор. полиция, I. Полиц. посты/остановки, J. Трансп. инспекция, K. Контроль веса/габар., L. Регистрация ТС, M. Аварийный ремонт, N. Сопровожд./конвой, O. Погрузка/разгрузка, P. Дорожный сбор, Q. Ожидание/очередь, R. Смена колеи, S. Сортировка вагонов, T. Технич. инспекция, U. Коммерч. инспекция, V. Защита груза, W. Служба безопас.



использовалась пара ППГ **Даут-Ота-Тажен (УЗБ-КАЗ)**. Среднее время, затраченное на пересечение границы, составило 6 часов и 10,7 часа, соответственно. В основном, задержки вызваны ожиданием в очереди; в среднем, водители ожидали 6,8 часа в Тажене и 4 часа в Даут-Ота. В 2010 году расчеты дали схожие результаты: на ожидание в очереди уходило 6,8 часа в Тажене, и 5,2 часа в Даут-Ота. При этом таможенное оформление теперь может быть завершено в течение 2 часов в каждом из ППГ, что является улучшением по сравнению 3-4 часами в среднем в 2010 году.

Аналогичные наблюдения были сделаны и в отношении пары ППГ **Курмангазы-Красный Яр (КАЗ-РОС)**. В среднем, продолжительность процедур при пересечении границы составила 8,2 часа в Курмангазы и 9,3 часа в Красном Яре. Основные факторы задержки в Курмангазы включают время ожидания (4,9 часа), ГАИ/автодорожная инспекция (3,2 часа) и таможенное оформление (2,5 часа). В Красном Яру задержки были вызваны ожиданием (4,9 часа) и таможенным оформлением (2,3 часа).

Другая ситуация была выявлена на паре ППГ **Айратон-Хайратан (УЗБ-АФГ)**; на пересечение границы в Айратоне затрачивались около 10,7 часа, в то время как в Хайратане лишь 2,8 часа. В Айратоне водителям приходилось ждать по 10 часов, погрузка/разгрузка занимали 8 часов, и прохождение таможенного оформления - 3,2 часа. С другой стороны, водители, проезжающие через Хайратан, отметили, что услуги сопровождения отнимают 3,2 часа, а процедуры погрузки/разгрузки – еще 3,2 часа.

Среднее время прохождения процедур при пересечении границы в **Конысбаева-Яллама (КАЗ-УЗБ)** составило 6,4 часа и 8 часов соответственно. Время ожидания в очередях (1,5 часа) и таможенное оформление (1,5 часа) были основными факторами задержек в Конысбаева. В Ялламе причины задержек включали ожидание очереди - 3,4 часа и ремонт транспортного средства – 2 часа.

Пересечение границы в **Хайратане-Термезе (АФГ-УЗБ)** стало более затруднительным. Чтобы ввезти афганские товары в Узбекистан, товары должны быть перегружены на судно и переправлены на пароме в Термез. Процесс погрузки/разгрузки занимал 2,3 часа. При этом в Термезе было отмечено большее количество проблем. Водители жаловались на длительное время ожидания в очереди - 7,6 часа. Еще более затруднительным было то, что продолжительное время затрачивалось на погрузку/разгрузку, которое в среднем составило 19 часов. При этом на таможенное оформление требовались 5,8 часа.

В. Железнодорожные перевозки

Поезда следовали со скоростью 33 км/ч (СБЗ) и 17 км/ч (ССЗ). Дальнейший анализ образцов по железнодорожным перевозкам выявил два важных наблюдения: (1) перевозка товаров редко осуществлялась в северо-южном направлении (большинство перевозок осуществлялись в западно-восточном направлении) и (2) выборка не включала случаев перевозок по какому-либо участку Коридора 6. Железнодорожные перевозки, вошедшие в выборку, обычно осуществлялись по участкам Коридоров 6а и 6с, а также по частям восточного участка Коридоров 1б

и 1с.

Типичные продукты, перевозимые по Коридору 6, включают сырую нефть (особенно из Актау), цемент, оборудование/автотранспортные средства и уголь. Эти, обычно объемные грузы, выгоднее перевозить по железной дороге. Интенсивная горнодобывающая деятельность в западных регионах Казахстана также создала высокий спрос на железнодорожные грузовые перевозки товаров в промышленные регионы на востоке, такие как Павлодар. Это объясняет сделанное наблюдение о перевозках с запада на восток. Кроме того, во всех перевозках использовались обычные железнодорожные вагоны вместимостью 70 тонн. В случае внутренних железнодорожных перевозок или экспорта в Россию контейнеры не используются.

Некоторые города Казахстана стали играть роль важных железнодорожных узлов, и в них происходят длительные задержки, хотя они и не являются ППГ. В Кандагаше, Атырау, Бейнеу и Макате отмечались большие затраты времени на сортировку вагонов и ожидание, на которые могло уйти до 4-15 часов. В качестве примера можно привести транспортировку груза из Актау в Бишогыр. Промежуточные остановки включали Бейнеу, Кулсары, Макат и Кандагаш. Сортировка вагонов в Бейнеу занимала 4,5 часа, а на ожидание в Кандагаше затрачивались 13 часов. В процентном отношении к длительности перевозки, задержки в Бейнеу и Кандагаше составили 27% от общего времени в пути.

В других случаях поезда следовали с востока на запад по маршруту Сарысай-Кандагаш-Макат-Атырау-Ганюшкин. Время ожидания в Макате составило 5 часов, а на сортировку в Актау затрачивались 4 часа, что составило 16% от общего времени в пути.

ППГ и «узкие места»

В Коридоре 6 расположено несколько железнодорожных ППГ, однако данные были собраны только по **Ганюшкин-Аксаарайский (КАЗ-РОС)**. Основными причинами задержек в Ганюшкине были пересечение границы (4 часа), погрузка/разгрузка (3,9 часа), время ожидания (3,1 часа), сортировка вагонов (1,6 часа) и пограничный контроль (1,1 часа). К сожалению, информация о продолжительности формальностей на российской стороне была недоступна.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1: Ассоциации-партнеры по ИМЭК

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

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

В 2011 году следующие 14 партнеров по ИМЭК проводили тесную работу с ЦАРЭС:

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

ПРИЛОЖЕНИЕ 2: Методология ИМЭК

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

Система «время-затраты-расстояние»

Эта система нацелена на отслеживание изменений во времени (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 торговли 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 стандартизованы, чтобы можно было суммировать данные в каждой таблице ВЗР и проанализировать на уровне субкоридоров, коридоров и агрегировать для отчетности.

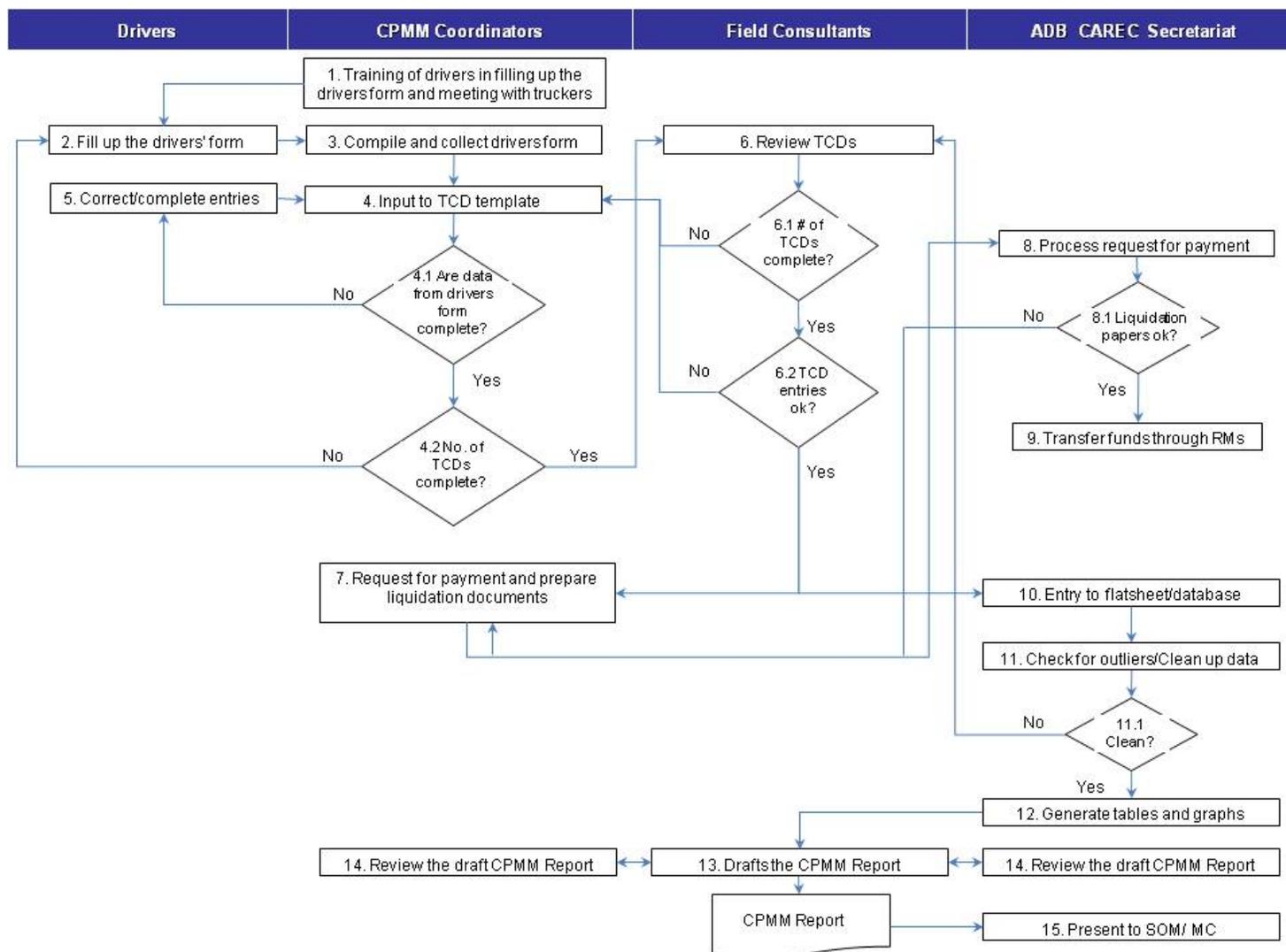
Стандартизация осуществляется для 20-тонного грузовика в случае автодорожных перевозок или эквивалента двадцатифутового контейнера (ДФЭ) в случае железнодорожных перевозок на расстояние в 500 километров (км). Число пунктов пересечения границы (ППГ) на уровне субкоридоров также стандартизируется для каждого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

Стратегия по транспорту и содействию торговле ЦАРЭС и ее План действий фокусируются на развитии и усовершенствовании шести региональных коридоров. Измерение и мониторинг эффективности коридоров ЦАРЭС проводятся с целью мониторинга и подготовки отчетов по отобранным участкам и узловым центрам, определения «узких мест», и предлагают действия, направленные на усовершенствование транспортных потоков на коридорах. В 2011 году процесс стандартизации данных по ИМЭК был усовершенствован с целью обеспечения и улучшения последовательности при расчете индикаторов по времени, затратам и расстоянию. Эти усовершенствования в основном относятся к классификации и стандартизации первичных данных до проведения каких-либо расчетов и использования процедур для агрегирования данных.

Документы по времени-затратам/расстоянию (ВЗР), предоставляемые партнерами по ИМЭК (Федерация ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС [ФАПЭ ЦАРЭС]), содержат информацию по фактическим поездкам по коридорам ЦАРЭС. Так как маршруты могут меняться в зависимости от коридора и вида транспорта, то возникают проблемы с агрегацией и изменением масштаба данных на основе факторов ВЗР. Коридоры ЦАРЭС отличаются друг от друга, что создает проблемы с точки зрения сравнимости. Учитывая то, что коридоры ЦАРЭС проходят через несколько стран, они значительно отличаются и по уровню развития дорожной инфраструктуры, протяженности дорог и процедурам, связанным с пересечением границы. Выбранный режим транспортировки затрагивает те же вопросы: стандарты и протоколы для автомобильных и железнодорожных перевозок отличаются, увеличивая различия и делая один режим транспортировки более предпочтительным для некоторых грузовых экспедиторов по сравнению с другим. В 2011 году документы по ВЗР были поделены на сегменты, в зависимости от режима транспортировки и классификации коридора.

Чтобы способствовать более точным расчетам (не только по видам транспорта, но также и по коридорам), документы по ВЗР подвергались такой классификации до применения процедур по дальнейшей стандартизации. Чтобы обеспечить сравнимость данных, все еще необходимо применять процедуру приведения данных по ВЗР к стандарту 20-тонного груза и поездки на расстояние в 500 километров.

Кроме того, как данные компонента поездки, связанного с пунктом пересечения границы (ППГ), так и компонента поездки, не связанного с ППГ, приводятся к стандартному расстоянию 500 км. Однако, учитывая сложность данных

по ВЗР и отслеживаемых индикаторов ИМЭК, стандартизация представляет собой не такой уж простой процесс. Можно легко изменить масштаб издержек и продолжительности транзитных перевозок, так как расстояние оказывает прямое воздействие на эти две переменные, но при этом оно не оказывает влияния на издержки и продолжительность осуществляемых действий. Последние зависят от количества остановок, сделанных в пути до прибытия в конечный пункт назначения, и при этом расстояние оказывает косвенное воздействие на количество остановок. Например, в случае поездки на расстояние 1 000 км грузовик сделал 4 остановки, что в среднем составляет 2 остановки на расстояние в 500 км. Это означает, что в выше приведенном примере коэффициент остановок равен 0,5, который затем применяется к среднему показателю общих издержек и времени, потраченных на протяжении всей поездки.

Частота остановок для действий, связанных с пересечением границы, отличается от частоты остановок, не связанных с пересечением границы. Таким образом, коэффициенты для обоих видов этих остановок должны рассчитываться отдельно. Также необходимо рассчитать различные коэффициенты для различных коридоров и видов транспорта. Это вызвано присущей неопосредованностью поездок, которые классифицируются по этим факторам.

Другие незначительные корректировки, осуществленные в 2011 году, включают: (i) поправки, связанные с восполнением отсутствующих данных, (ii) стандартизацию названий ППГ и других основных городов, (iii) применение соответствующих весов для отражения грузовых перевозок, (iv) проверку правильности в отношении отсутствующей основной информации по ВЗР и (v) управление выпадающими показателями по продолжительности действий. Эти корректировки обеспечивают проведение более эффективных и более обоснованных расчетов по индикаторам затрат, продолжительности и скорости, охваченных мониторингом в рамках ИМЭК. В случае применения пересмотренной методологии к данным за 2010 год, результаты расчетов имеют более низкие показатели по сравнению с теми, которые представлены в более ранних отчетах (более высокие в случае скорости с задержками). Эти пересмотренные расчеты лучше отражают реальную ситуацию.

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



ЦЕНТРАЛЬНОАЗИАТСКОЕ РЕГИОНАЛЬНОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО
СОДЕЙСТВИЕ ТОРГОВЛЕ