

Содействие торговле в ЦАРЭС: 10-летняя перспектива ИМЭК

Докладчики:

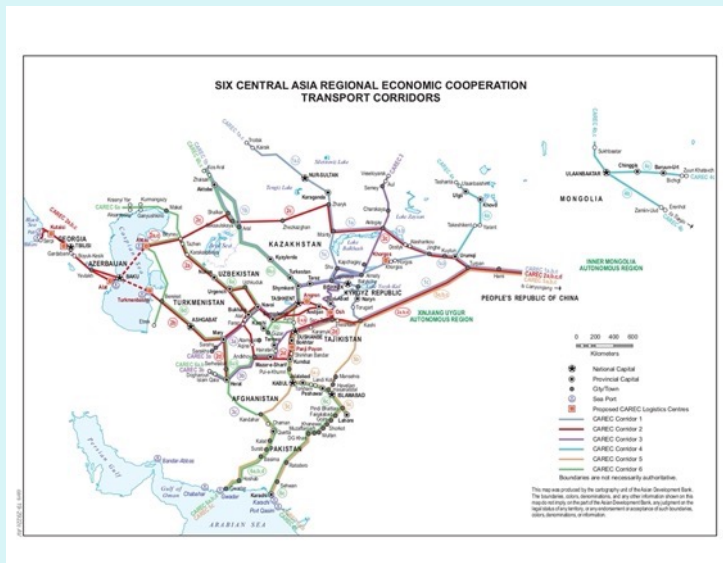
Зульфия Каримова, старший специалист по региональному сотрудничеству

Макс Ии, выездной консультант, ИМЭК

Trade Facilitation in CAREC: A 10-year CPMM Perspective

ИМЭК – это инструмент для оценки эффективности транспортных коридоров ЦАРЭС:

- i. выявляет причины задержек и ненужных затрат вдоль коридора ЦАРЭС, пограничные пункты пропуска и промежуточные остановки
- ii. помогает государственным органам определить, где и как устранять выявленные «узкие места»
- iii. оценивает воздействие инициатив в области регионального сотрудничества.



Обзор исследования

Ключевые посылы

- Меры в области содействия торговле в регионе ЦАРЭС достигли значительного прогресса, о чем свидетельствуют выводы ИМЭК.
- Выявлять области, требующие дополнительного внимания.
- Предложить, как АБР и другие партнеры могут их решить.

1. Введение

Краткий обзор исследования

2. Региональные тенденции и события

Анализируют тенденции и эффективность ведения торговли

3. Препятствия

Фокусируется на препятствиях, которые вызывают трения, когда товары перемещаются по цепочкам поставок

4. Рекомендации

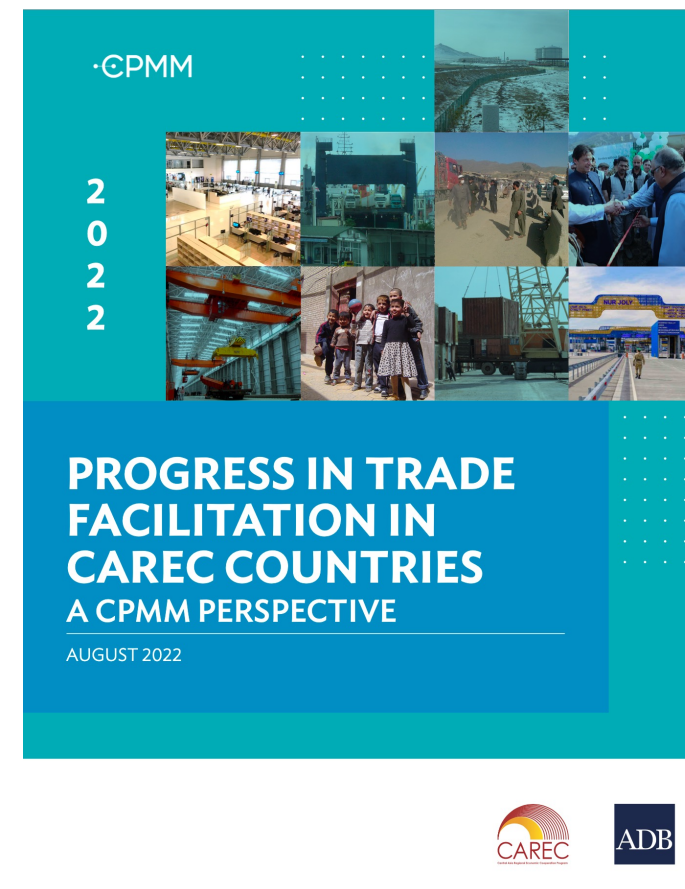
Перечисляет рекомендации для политиков и действия, которые могут принести пользу региону

5. Перспективы

Рассматривает изменения, которые могут изменить экономические и торговые тенденции в регионе ЦАРЭС

6. Эффективность по странам

Предоставляет страновой анализ, прогресс в области транспорта и содействия торговле, проблемы, вызовы и возможные решения



Региональные тенденции и события

Региональные тенденции в ведении торговли

Инициатива
«Пояс – путь»

Рост числа
скоростных
контейнерных
поездов

Евразийский
экономический
союз

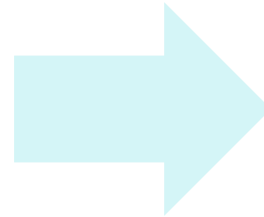
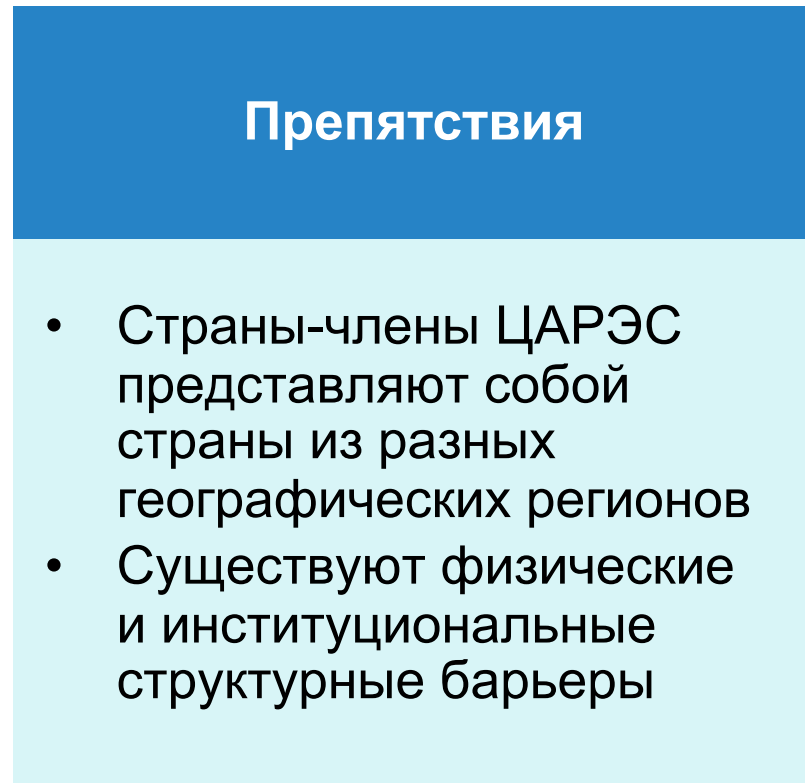
Сотрудничест
во на границе

Транскаспийский
международный
транспортный
маршрут

Реагирование
на COVID-19 и
итоги

Эффективность содействия торговле

Препятствия



А. Отсутствие выхода к морю

В. Ограничения в морских портах и на внутренних водных путях

С. Недостаточная экономическая диверсификация

Д. Трудности при транзите

Е. Время и затраты при пересечении границы

Ф. Длительное время и высокие затраты на документацию

Г. Негармонизированные стандарты

Н. Коррупция

Рекомендации

А. Расширение трансграничной транспортной и логистической инфраструктуры

В. Гармонизация стандартов для перевозок и АТС

С. Повышение эффективности и прозрачности работы таможенных служб

Д. Координация операций при пересечении границы

Е. Уполномоченный экономический оператор (УЭО)

Ф. Контейнерные грузовые поезда

Перспективы

А. Появление новых экономических коридоров

В. Переход с автомобильных на железнодорожные перевозки

С. Цифровизация

Д. Борьба с коррупцией

Е. Увеличение использования МДП

Ф. Трансграничная электронная коммерция

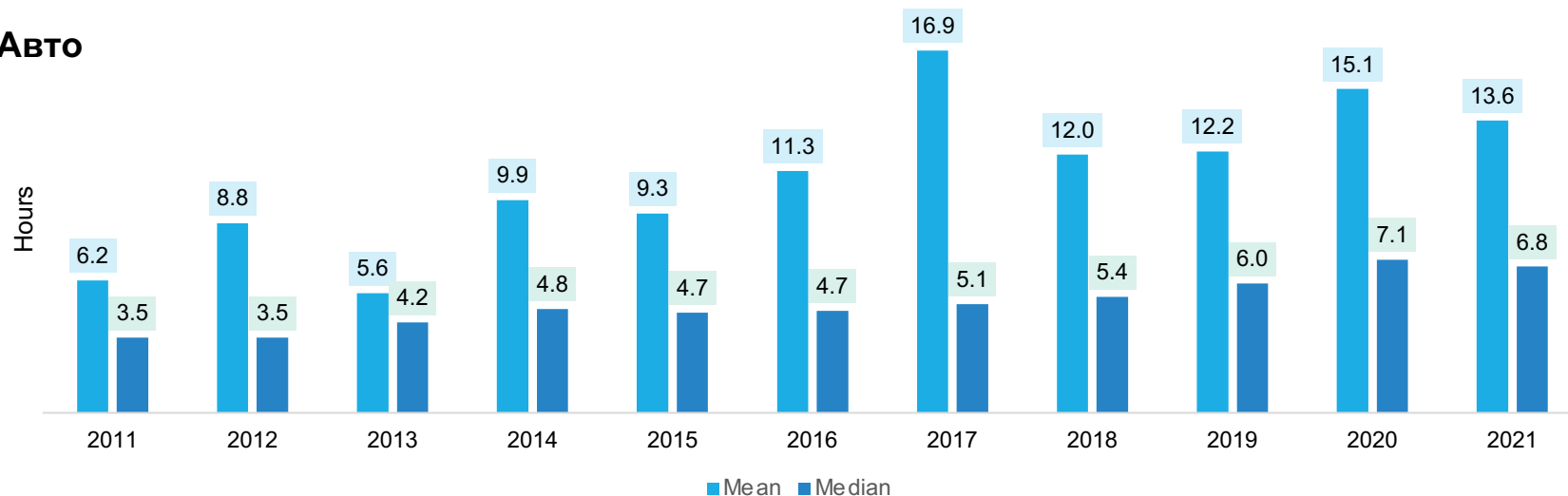
Индикаторы содействия торговле

Обзор эффективности

В этом разделе мы рассмотрим десятилетнюю тенденцию четырех индикаторов содействия торговле, проанализированных ИМЭК, чтобы увидеть, демонстрируют ли эти тенденции улучшение или ухудшение.

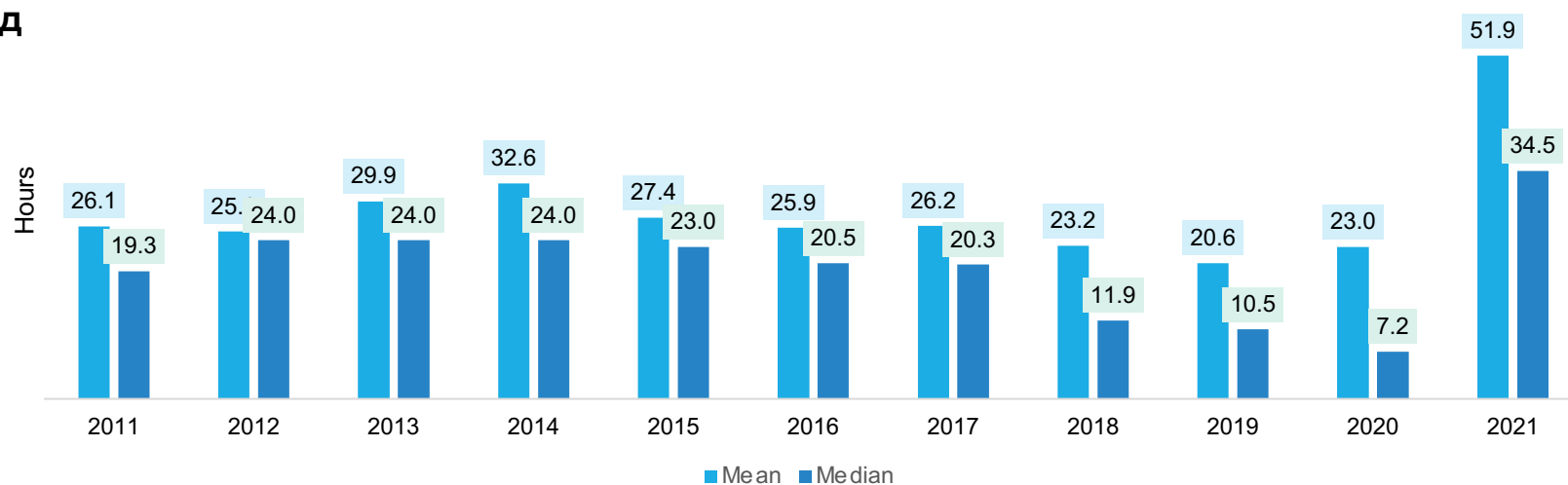
Время прохождения через ПП (часы)

АВТО



Грузовикам требовалось в среднем 11-12 часов, чтобы завершить переход. Пик в 2017 году был связан с временным закрытием ПП, а в 2020 году — с ограничениями, связанными с COVID-19..

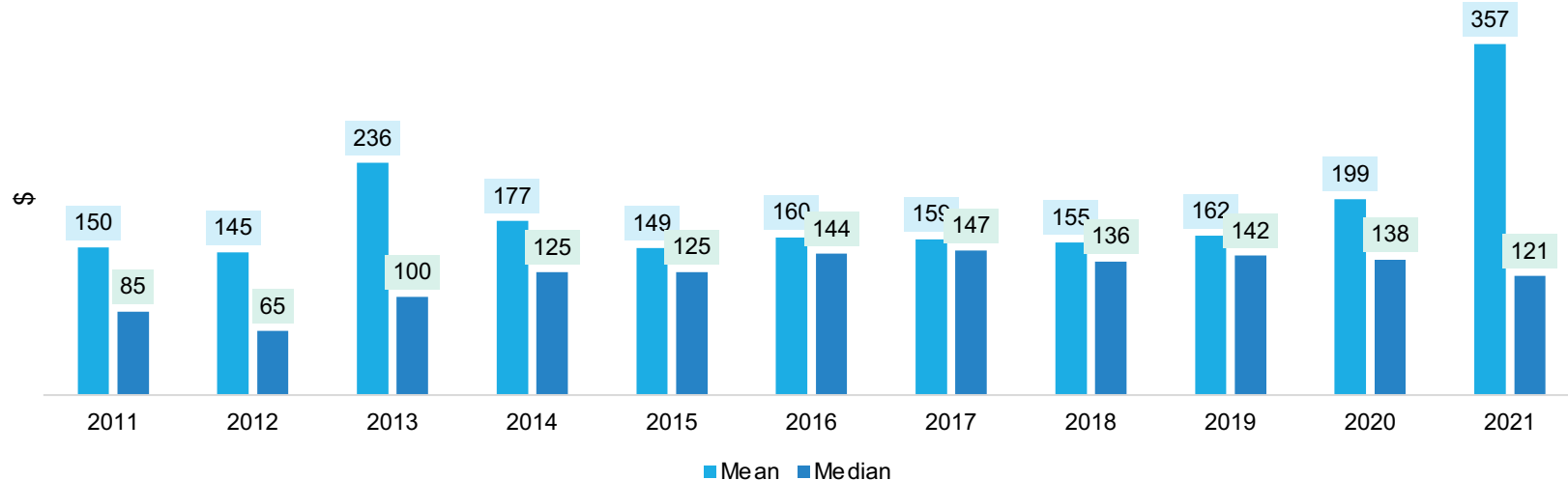
Ж/Д



Среднее время прохождения для поездов было более высоким и составило 20-25 часов. Хотя время прохождения через ПП в 2020 году не увеличилось, в 2021 году наблюдался скачок из-за увеличения заторов, поскольку грузовые перевозки переместились с морского на наземный транспорт.

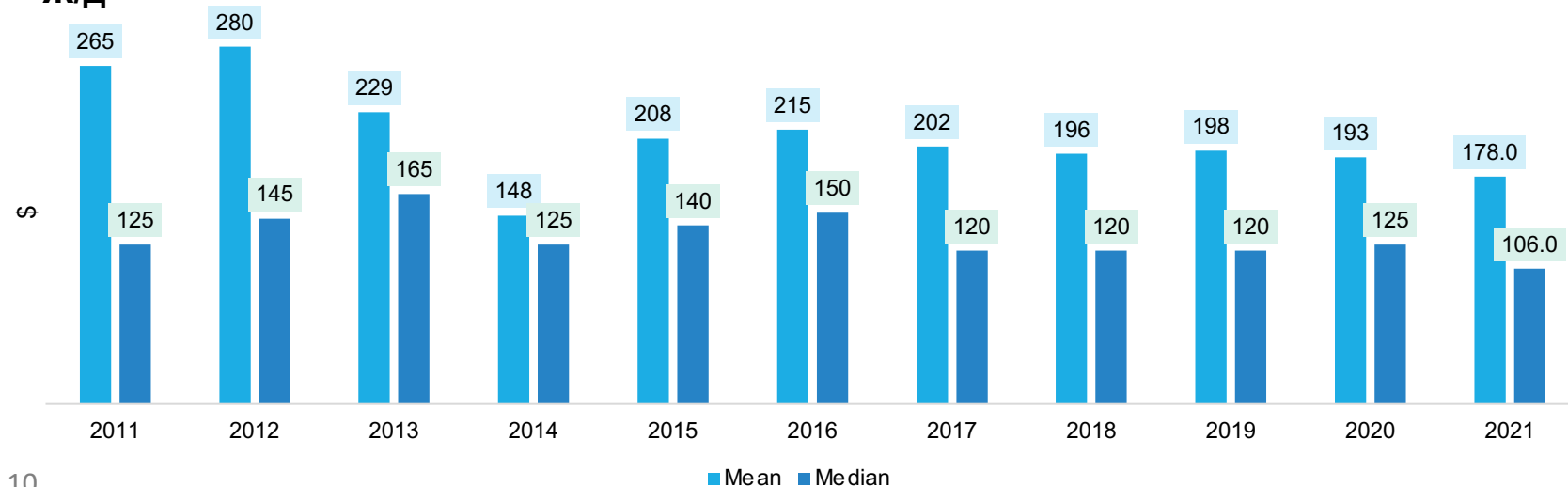
Затраты на прохождение через ПП (долл. США)

АВТО



Плата за пересечение границы варьировалась от 150 до 200 долларов, но резко возросла в 2021 году, поскольку стоимость пересечения китайских границ увеличилась из-за мер по борьбе с COVID.

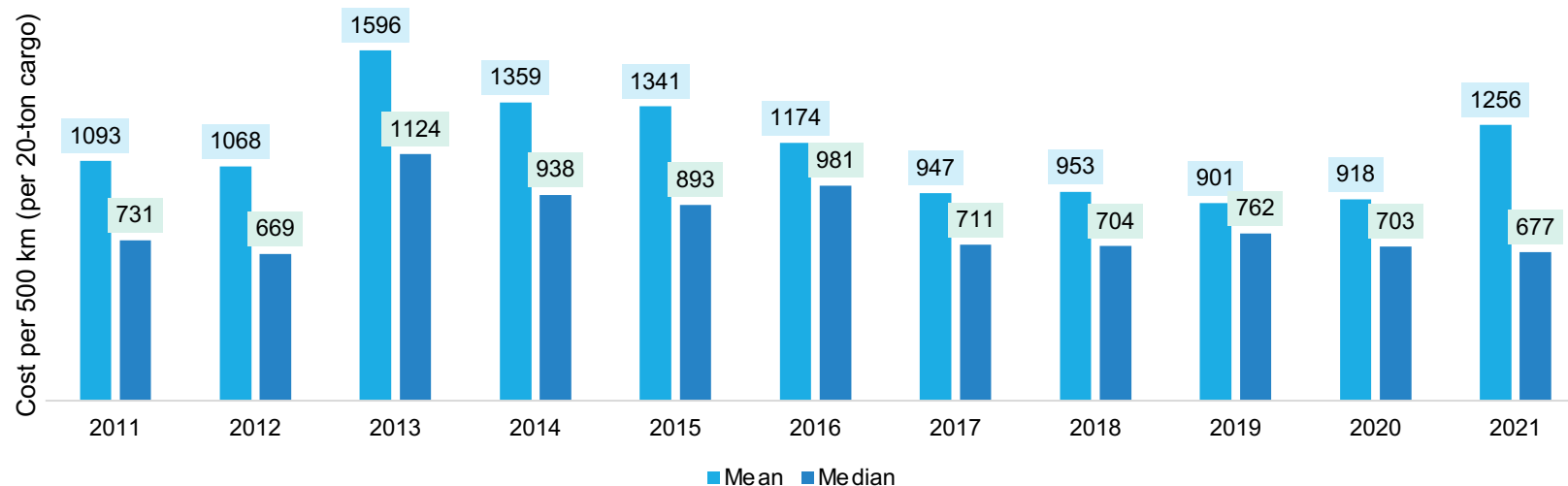
Ж/д



Плата за проезд для поездов имела тенденцию к постепенному снижению. Смена колес и перевалка материалов оставались ключевыми компонентами затрат.

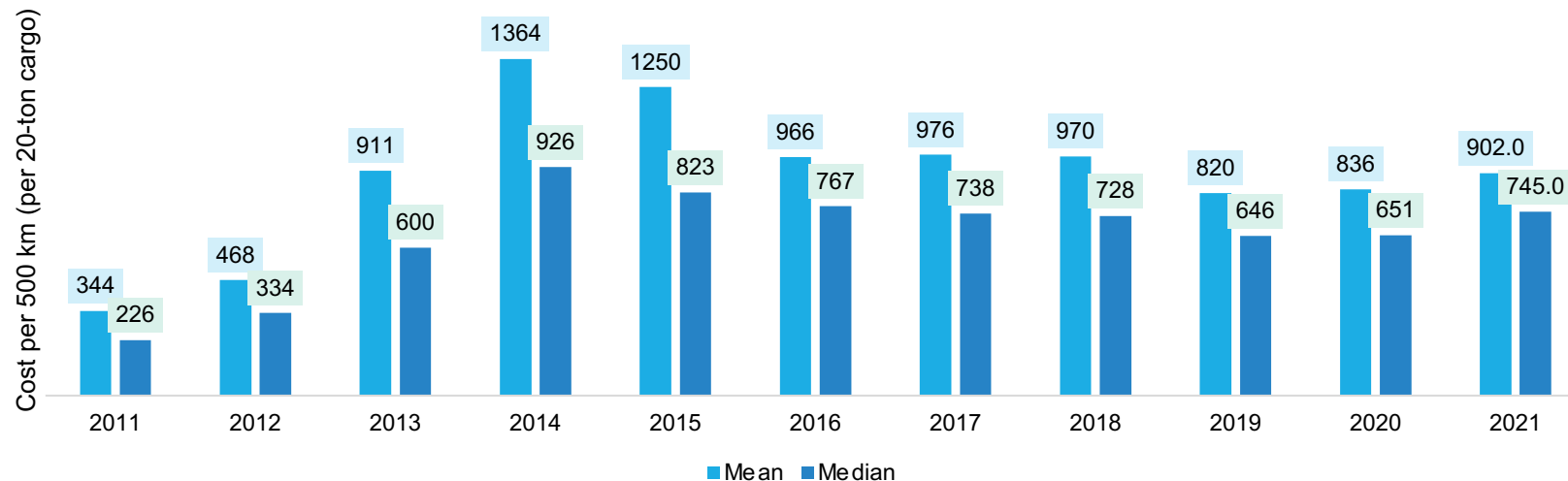
Общие затраты на перевозку по участку коридора (долл. США за 20 тонн на 500 км)

Авто



Затраты на перевозку грузов автотранспортом увеличились за последние три года, и в 2021 году наблюдался значительный скачок, связанный с увеличением платы при пересечении границы.

Ж/Д

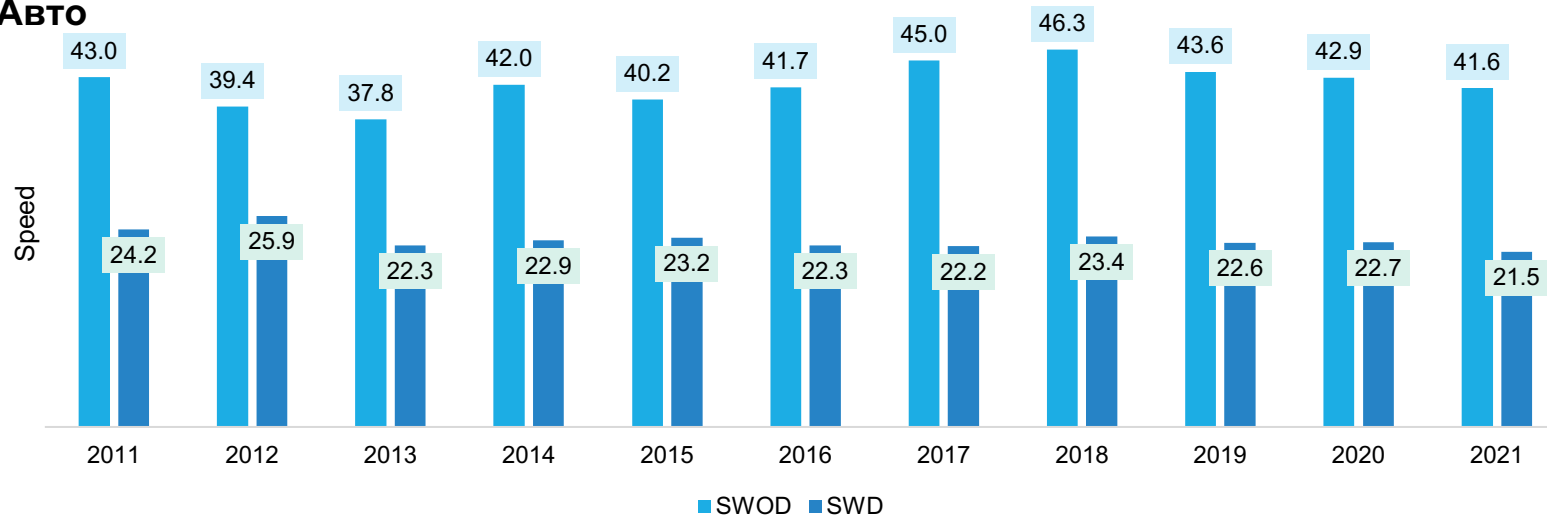


Затраты на железнодорожные перевозки также увеличились и будут продолжать расти, если спрос на перевозки наземным транспортом сохранится в 2022 году.

Скорость перевозки (км в час)

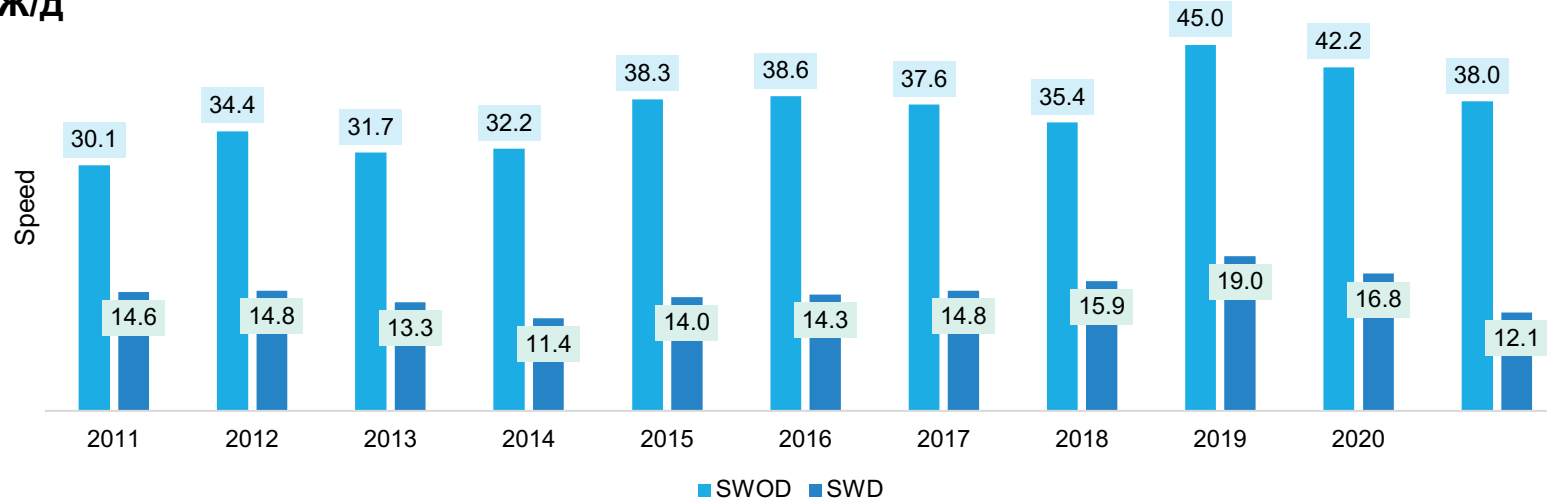
SWOD - Скорость без задержки
SWD – Скорость с задержкой

АВТО



СБЗ постепенно увеличивалась с течением времени по мере улучшения сети автодорог, но в последние годы скорость немного снизилась. ССЗ несколько снизилась как и СБЗ.

Ж/Д

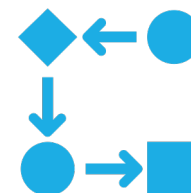


Барьеры в области содействия торговле

Барьеры в области содействия торговле

В этом разделе мы классифицируем типы барьеров в области содействия торговле и поймем, почему эти проблемы влияют на аспекты эффективности.

Типы барьеров



Инфраструктура

- Плохая планировка
- Ограниченные мощности
- Разная ширина ж/д колеи

Оборудование

- Отсутствие оборудования
- Поломки и простои
- Недостаточное техническое обслуживание

Процессы

- Ручная обработка
- Последовательная обработка
- Низкая цифровизация

Регулирование

- Негармонизированные стандарты
- Отсутствие взаимного признания сертификатов
- Специальная практика

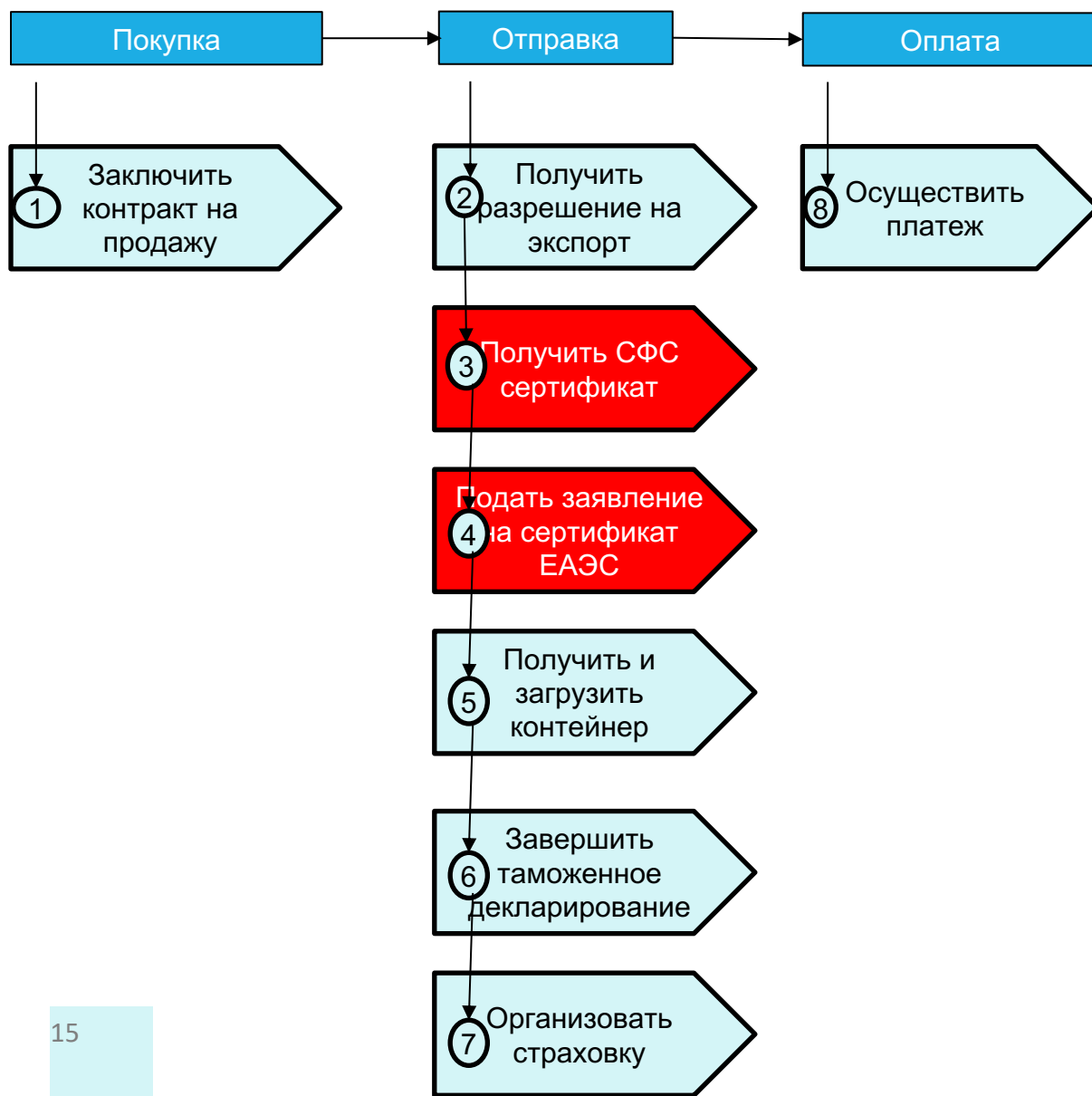


**Длительное
время**

**Высокие
затраты**



Пример в пункте №1: Экспорт томатной пасты из КНР в Казахстан



Влияние мер «за пределами границ» показано в этом экспортном процессе. Основные задержки были вызваны необходимостью получения внутреннего СФС сертификата, а также сертификата ЕАЭС..

Действия и рекомендации

В этом разделе мы рассмотрим некоторые инициативы в области содействия торговле, осуществленные АБР и ЦАРЭС в прошлом, а также новые рекомендации по преодолению барьеров в трансграничной торговле.

Рекомендация 1: Расширение мощностей

Прошлые и текущие действия

1. Региональное усовершенствование приграничных служб (РУПС)
2. Инвестиционные программы (региональные и национальные)
3. Транспортная стратегия ЦАРЭС до 2030 года
4. Управление дорожными активами
5. Железные дороги
6. Трансграничные перевозки и логистика

Новые рекомендации

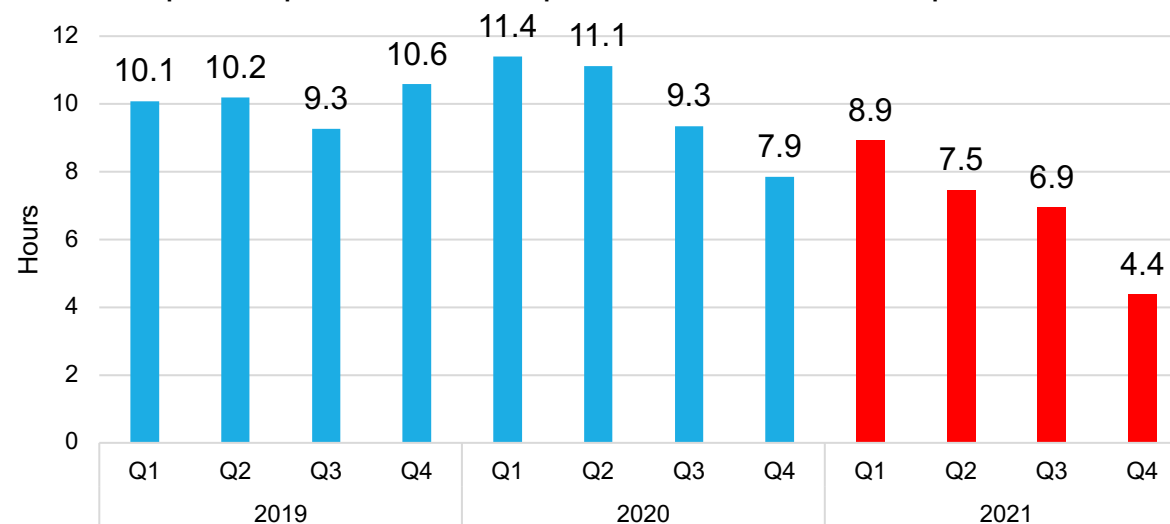
1. Анализ планировки и дизайна ПП
2. Перенести существующий ПП
3. Построить новый ПП
4. Построить дополнительные подъездные пути
5. Разделить грузовые и пассажирские перевозки
6. Увеличить количество шлагбаумов
7. Организовать парковки МДП
8. Использовать электронную очередь для АТС
9. Увеличить железнодорожных подъездных путей к железнодорожным терминалам
10. Организовать зеленые полосы

Пример в ПП: Увеличение количества шлагбаумов в Яллама (УЗБ)

Модернизация ППГ была завершена в конце марта 2021 года и дала незамедлительные и заметные результаты. В 2019 году среднее время прохождения в ПП Яллама составляло 10 часов, с началом пандемии коронавируса оно увеличилось до 11 часов, хотя в третьем и четвертом кварталах 2020 года оно постепенно снижалось.

В начале 2021 года оценочная продолжительность составляла 8,9 часа, а в последующие три квартала она постепенно снижалась до 7,5 часов, 6,9 часов и 4,4 часов. В течение всего года среднее время пересечения границы в Ялламе при убытии сократилось вдвое.

Время прохождения через ПП Яллама по кварталам



Источник: Годовой отчет ИМЭК за 2021 год

Рекомендация 2: Усовершенствование процессов

Прошлые и текущие действия

1. Интегрированная программа в области торговли ЦАРЭС (ИПТЦ)
2. Реформирование и модернизация таможенных служб
3. Единое окно
4. Усовершенствованная транзитная система ЦАРЭС (УТСЦ)
5. Обмен общей информацией (ООИ)

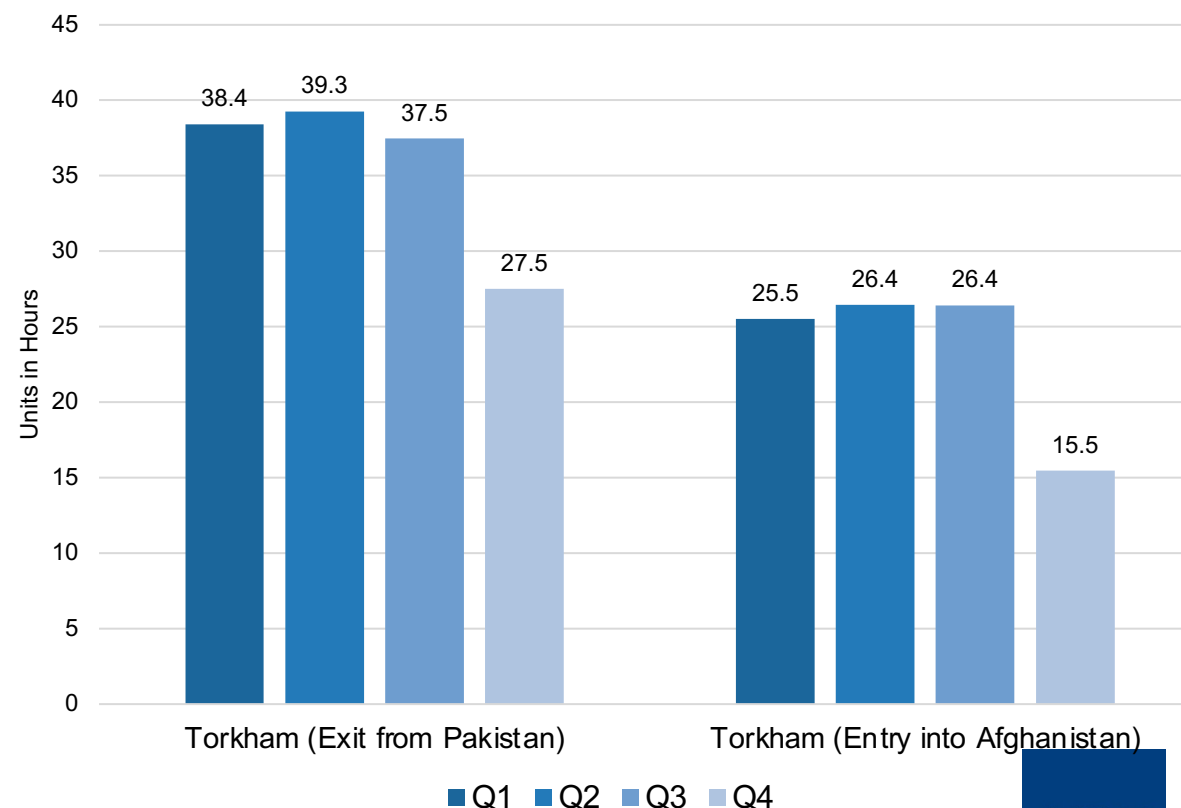
Новые рекомендации

1. Внедрить принцип «одной остановки»
2. Внедрить электронный обмен данными (EDI)
3. Поддержка реализации эл. МДП (eTIR)
4. Внедрить предварительное декларирование
5. Внедрить режим работы 24/7 в узлах с высокой интенсивностью движения
6. Согласовать часы работы в прилегающих ПП
7. Внедрить управление на основе рисков
8. Реализовать параллельную обработку для замены последовательных мероприятий
9. Использовать интеллектуальные технологии (например, интеллектуальные пломбы для отслеживания в случае грузов под таможенным контролем, требующих таможенного сопровождения)

Пример в ПП: Режим работы 24/7 в Торхаме (АФГ-ПАК)

Время прохождения через ПП «до» и «после»

Comparing Torkham Border-Crossing Time before and After 24/7 Implementation



Источник: Годовой отчет ИМЭК за 2019 год

Рекомендация 3: Оборудование

Прошлые и текущие действия

1. Инвестиционные программы
2. Цифровая стратегия-2030
3. Контейнеризация
4. Суда «ро-ро» для переправы по Каспийскому морю

Новые рекомендации

1. Увеличить количество кранов на железнодорожных станциях и в морских портах / Внедрить краны большей грузоподъемности
2. Увеличить количество сканирующих установок
3. Создать аккредитованные лаборатории
4. Использовать механизированное погрузочно-разгрузочное оборудование на перевалочных пунктах или в складских центрах для ускорения перевалки материалов
5. Внедрите использование поддонов и контейнеризацию там, где это применимо, для увеличения пропускной способности
6. Использовать систему распознавания АТС для управления движением через шлагбаумы
7. Использовать автоматизированную систему взвешивания для учета грузового тоннажа, что также снижает коррупцию (за счет устранения точек взаимодействия между людьми)

Пример в ПП: Перевалка материалов во время COVID-19 в 2020 году

Пограничные пункты пропуска работали с ограничениями либо были полностью закрыты в регионе ЦАРЭС в начале пандемии. При последующем открытии границ рассматривались два метода трансграничной перевалки/передачи материалов.

- Метод 1 заключался в обмене контейнерами, прицепами или полуприцепами между иностранными грузовиками и отечественными грузовиками.
- Метод 2 – поштучная выгрузка груза с прибывающего иностранных АТС на отечественные АТС.



Метод 1 был наиболее эффективным и быстрым способом обмена грузами и сводил к минимуму человеческий контакт. Однако для этого требовались доверительные отношения между иностранной автотранспортной компанией и отечественной компанией, а также тесная координация для обеспечения доступности порожних (или груженых) прицепов для подцепления, когда прибывающий груженный прицеп отцепляется. Метод 2 был трудоемким, требовал больше времени и затрат. Кроме того, разгрузка и перегрузка могут привести к потере и повреждению груза.

Однако значительный процент трансграничных грузов ЦАРЭС перевозится в грузовиках с жесткой рамой (в основном малого или среднего размера), и Метод 2 был единственным способом. Некоторые страны-члены ЦАРЭС уже продвигают использование полуприцепов. COVID-19 будет способствовать его более быстрому внедрению, поскольку Метод 1 явно быстрее и эффективнее для обработки трансграничных грузов (даже после COVID-19).

Источник: Годовой отчет ИМЭК за 2020 год

Рекомендация 4: Оптимизация регулирования

Прошлые и текущие действия

1. Комитет таможенного сотрудничества
2. Соглашение о трансграничных перевозках (СВТА)
3. Четырехстороннее соглашение о транзитной торговле
4. Санитарные и фитосанитарные меры (СФС)
5. Пересмотренная Киотская конвенция (ПМК)
6. Соглашение об упрощении процедур торговли (СУПТ)
7. Реформирование и модернизация таможенных служб

Новые рекомендации

1. Институт уполномоченных экономических операторов
2. Анализ взаимного признания сертификатов
3. Гармонизация сертификатов весовых платформ
4. Изучить возможность совместного таможенного сотрудничества/ контроля
5. Изучить возможность создания Центра трансграничного сотрудничества
6. Признать правовой статус электронных документов
7. Гармонизировать документы и практику в области СФС

Пример в ПП: Пересечение границы в Сарпи (ГРУ-ТУР)



Грузия внесла поправки в национальное законодательство, чтобы ускорить пересечение границы грузовыми АТС. Закон уполномочил таможенников проводить иммиграционный контроль водителей грузовых АТС. В среднем пересечение границы в грузинских ПП занимало от 5 до 10 минут.

Стандарты эффективности в Грузии для различных видов контроля на границе:

- (i) Пограничный контроль (15-30 минут);
- (ii) Склад (1-2 часа);
- (iii) Брокер по декларированию (45 минут-1 час);
- (iv) Коммерческий банк для платежей (30 минут-1 час);
- (v) Очистка груза (10-30 минут);
- (vi) Досмотр (для красного канала) (2-3 дня).

Источник: Годовой отчет ИМЭК за 2017 год

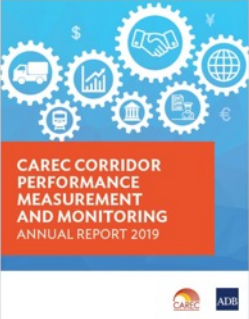
Резюме

- В последние годы регион ЦАРЭС добился прогресса, и это проявилось в повышении уровней торговли и регионального сотрудничества.
- Тем не менее, проблемы остаются, и их можно отнести к (1) инфраструктуре, (2) процессам, (3) оборудованию и (4) регулированию.
- АБР/ЦАРЭС работали над стимулированием изменений с помощью инвестиционных программ, направленных на устранение пробелов в инфраструктуре, в то же время способствуя региональному сотрудничеству посредством институциональных механизмов, развития потенциала и платформ для ведения диалога.
- ИМЭК может оценить воздействие этих инициатив в области содействия торговле и количественно определить улучшения или ухудшения в содействии торговле.
- Разработаны рекомендации, которые могут принести пользу, но их реализация требует политической воли, тщательного планирования и неуклонного исполнения, чтобы преодолеть инерцию.

Продукты в области знаний ИМЭК


CAREC Corridor Performance Measurement and Monitoring

[2019 Report](#)
[Data](#)
[Resources](#)
[About](#)
[Contact](#)



CAREC CORRIDOR PERFORMANCE MEASUREMENT AND MONITORING ANNUAL REPORT 2019

The CPMM 2019 Annual Report is now Available.

The CAREC Corridor Performance Monitoring and Measurement (CPMM) mechanism is an empirical tool designed by the CAREC Program to **assess and track the time and cost of moving goods across borders and along the transport corridors, spanning the 11 participating countries** — Afghanistan, Azerbaijan, the People's Republic of China (PRC), Georgia, Kazakhstan, the Kyrgyz Republic, Mongolia, Pakistan, Tajikistan, Turkmenistan, and Uzbekistan.

[DOWNLOAD](#)

2019 Key Findings


Road


Rail


TF1


TF2


TF3


TF4


CAREC Corridor Performance Measurement and Monitoring

[2019 Report](#)
[Data](#)
[Resources](#)
[About](#)
[Contact](#)

Resources



CAREC Corridor Performance Measurement and Monitoring Annual Report 2016



CAREC Corridor Performance Measurement and Monitoring Annual Report 2017



CAREC Corridor Performance Measurement and Monitoring Annual Report 2018



CAREC Corridor Performance Measurement and Monitoring Annual Report 2019



CAREC Corridor Performance Measurement and Monitoring Annual Report 2014



CAREC Corridor Performance Measurement and Monitoring Annual Report 2013



CAREC Corridor Performance Measurement and Monitoring Annual Report 2012



CAREC Corridor Performance Measurement and Monitoring Annual Report 2011



CAREC Corridor Performance Measurement and Monitoring Annual Report 2010


CAREC Corridor Performance Measurement and Monitoring

[2019 Report](#)
[Data](#)
[Resources](#)
[About](#)
[Contact](#)

[Home](#)
[2019 Report](#)
[Road Transport](#)

Road Transport

The 2019 CPMM TF1s for road transport are detailed in Tables 4.1, 4.2, 4.5, and 4.6. On a year-to-year comparison, 2019 CPMM data showed:

- average border-crossing time remained stable with minimal increase from 12.0 hours in 2018 to 12.3 hours in 2019;
- border-crossing cost increased from \$155 in 2018 to \$161 in 2019;
- total transport cost to travel a corridor section decreased from \$983 in 2018 to \$901 in 2019; and
- SWOD decreased from 23.4 km/h in 2018 to 22.6 km/h in 2019, and SWOD decreased from 40.3 km/h in 2018 to 43.6 km/h in 2019.

Trade Facilitation Indicator 1: Average Border-Crossing Time

Table 4.1. Average Time Taken to Clear a Border-Crossing Point

Year	Time taken to clear a border crossing (hours)
2010	12.0
2019	12.3

In 2019, CPMM data identified lengthy border-crossing times for road transport at Chaman (80.1 hours) and at the border crossing between Afghanistan and Pakistan (12.3 hours).


CAREC Corridor Performance Measurement and Monitoring

[2019 Report](#)
[Data](#)
[Resources](#)
[About](#)
[Contact Us](#)

Transport Mode
Road

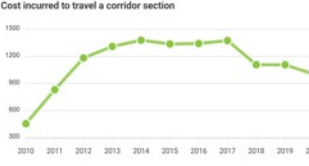
Country
Afghanistan

[Get Data](#)

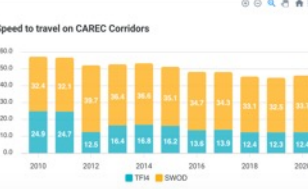
Data



Time taken to clear a BCP vs Cost incurred at BCP



Cost incurred to travel a corridor section



Speed to travel on CAREC Corridors

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
TF1 Time taken to clear a border-crossing point (hour)	1.9	2.3	15.8	18.2	20.4	19.2	25.8	36	21.5	19.9	19.5
Outbound	1.2	1.5	2.2	2.3	1.1	1.5	19.1	28.4	13.6	13.4	12.9
Inbound	2.6	3	23.5	25.9	27.7	26.1	28.4	40.8	25.8	23.8	23.7
TF2 Cost incurred at border-crossing clearance (\$)	169	151	137	143	149	152	212	196	233	240	240
Outbound	141	130	84	82	89	95	124	181	231	246	256
Inbound	196	168	167	173	172	174	246	206	233	237	230
TF3 Cost incurred to travel a corridor section (\$ per 500 km, per 20-ton cargo)	455	830	1182	1309	1378	1336	1341	1374	1107	1106	1002
TF4 Speed to travel on CAREC Corridors (kph)	24.9	24.7	12.5	16.4	16.8	16.2	13.6	13.9	12.4	12.3	12.4
TF5 Speed without Delay (kph)	32.4	32.1	39.7	36.4	36.6	35.1	34.7	34.3	33.1	32.5	33.7

2019 REPORT

- Key Results
- Data Profile
- Road Transport
- Rail Transport

DATA

- Afghanistan
- Azerbaijan
- Georgia
- Kazakhstan
- Kyrgyz Republic
- Mongolia
- Pakistan
- People's Republic of China
- Tajikistan
- Turkmenistan
- Uzbekistan

RESOURCES

- Methodology
- Indicators
- Partner Associations
- Border Crossing Activities
- Border Crossing Points
- Project Team

ABOUT

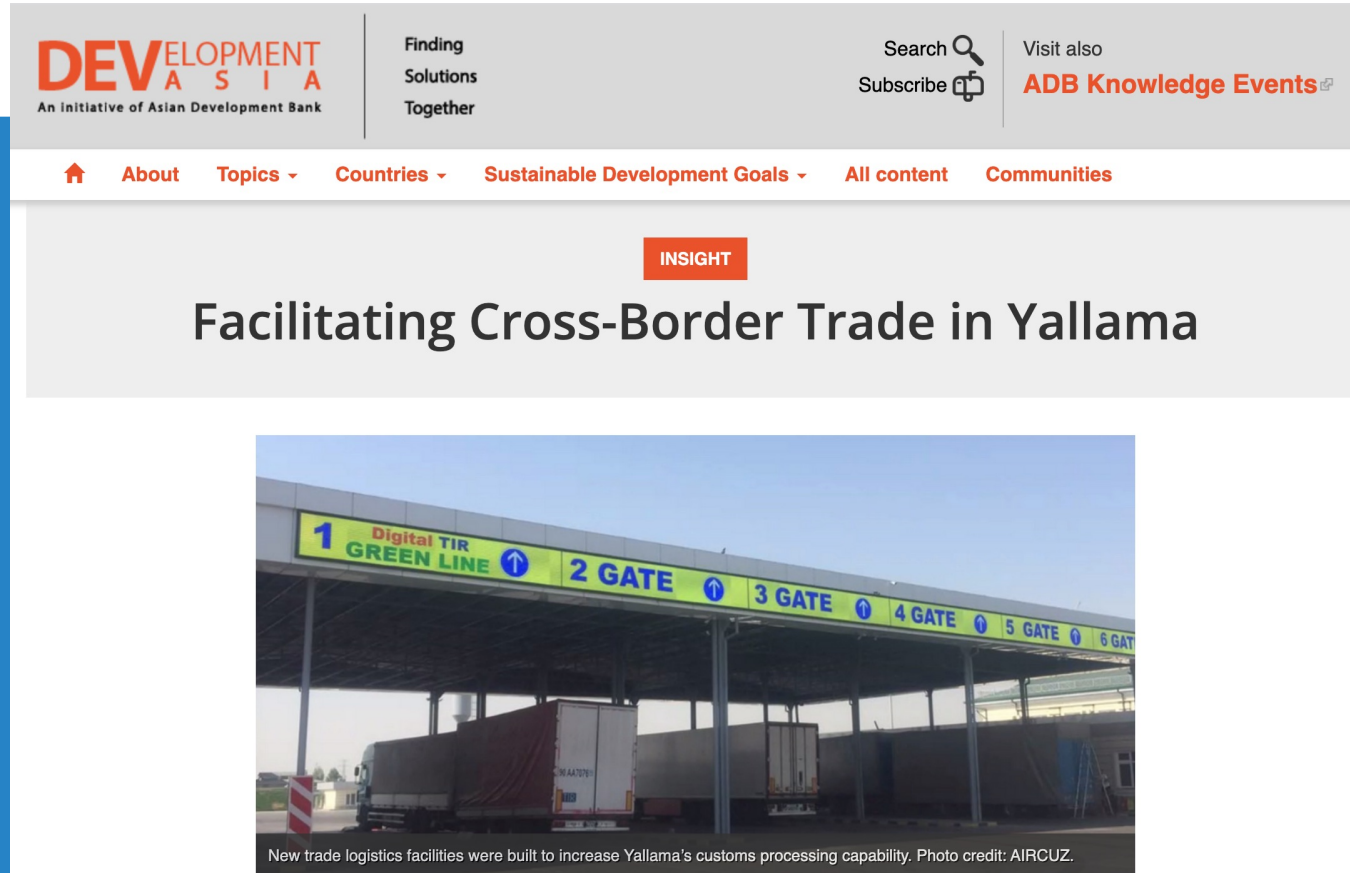
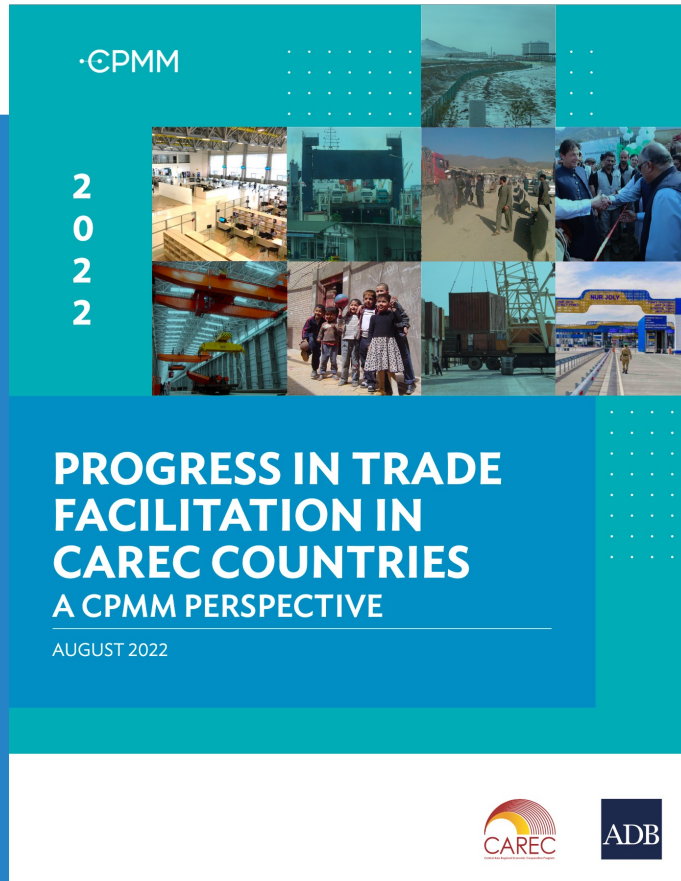
- Methodology
- Indicators
- Partner Associations
- Border Crossing Activities
- Border Crossing Points
- Project Team

© 2021 CPMM

To the top ↑

Продукты в области знаний ИМЭК

<https://development.asia/insight/facilitating-cross-border-trade-yallama>



Вопросы и ответы