



ИЗМЕРЕНИЕ И МОНИТОРИНГ ЭФФЕКТИВНОСТИ КОРИДОРОВ ЦАРЭС ГОДОВОЙ ОТЧЕТ ЗА 2018 ГОД

ИЗМЕРЕНИЕ И МОНИТОРИНГ ЭФФЕКТИВНОСТИ КОРИДОРОВ ЦАРЭС

ГODOVOЙ ОТЧЕТ ЗА 2018 ГОД



Лицензия «указанием авторства – некоммерческая без производных» 3.0 IGO
(CC BY 3.0 IGO)

© 2019 Азиатский банк развития
проспект АБР 6, Мандалуйонг Сити, 1550 Метро Манила, Филиппины
Tel +63 2 8632 4444; Fax +63 2 8636 2444
www.adb.org

Некоторые права защищены. Опубликовано в 2019 г.

ISBN 978-92-9262-192-6 (печатн.), 978-92-9262-193-3 (электрон.)
Publication Stock No. TCS190272-2
DOI: <http://dx.doi.org/10.22617/TCS190272-2>

Взгляды, изложенные в данной публикации, выражают мнение авторов и не обязательно отражают мнения и политики Азиатского банка развития (АБР) или его Совета управляющих, или правительств, которые они представляют.

АБР не гарантирует точность данных, содержащихся в настоящей публикации, и не несет ответственности за любые последствия их использования. Упоминание конкретных компаний или продуктов определенных производителей не означает, что АБР одобряет или рекомендует их, отдавая им предпочтение перед другими компаниями или продуктам аналогичного характера, которые не были упомянуты.

Давая определение или ссылку на конкретную территорию или географический район, или используя термин “страна” в этом документе, АБР не имеет намерения вынести суждение относительно юридического или другого статуса территории или района.

Данная работа распространяется на условиях лицензирования Creative Commons Attribution 3.0 IGO. (CC BY 3.0 IGO) <https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/igo/>. Используя содержимое этой публикации, вы соглашаетесь с условиями этой лицензии. Для атрибуции, переводов, адаптаций и разрешений, пожалуйста, ознакомьтесь с положениями и условиями использования документа по ссылке <https://www.adb.org/terms-use#openaccess>.

Данная лицензия CC не распространяется на материалы, защищенные авторскими правами, не принадлежащие АБР, в данной публикации. Если материал относится к другому источнику, пожалуйста, свяжитесь с владельцем авторских прав или издателем этого источника для получения разрешения на его воспроизведение. АБР не может нести ответственность за любые претензии, возникшие в результате использования вами материала.

Пожалуйста, свяжитесь, по эл. почте pubsmarketing@adb.org, если у вас есть вопросы или комментарии в отношении содержимого, или если вы хотите получить разрешение на использование авторских прав для вашего предполагаемого использования, которое не подпадает под эти условия, или для разрешения использовать логотип АБР.

Исправления к публикациям АБР можно найти по адресу <http://www.adb.org/publications/corrigenda>.

Примечания:

В данной публикации символ “\$” обозначает доллары США.
АБР признает «Китай» как Китайская Народная Республика.

Автор дизайна обложки Principe Nicdao.

Настоящий документ переведен с английского языка для охвата более широкой аудитории читателей. Несмотря на предпринятые Азиатским банком развития (АБР) усилия для проверки точности перевода, английский язык является официальным языком АБР, и единственной официальной версией данного документа является его англоязычная версия. При цитировании необходимо давать ссылку на оригинал данного документа на английском языке.

Содержание

Таблицы и рисунки	v
Сокращения	vii
Краткий обзор	viii
1 Введение	1
Исходная информация	1
2 Ключевые результаты за 2018 год	5
Результаты индикаторов содействия торговле за 2018 год:	5
Автомобильные перевозки	
Результаты индикаторов содействия торговле за 2018 год:	7
Железнодорожные перевозки	
Тенденции индикаторов содействия торговле 2010–2018 годов	9
3 Данные Измерения и мониторинг эффективности коридоров 2018 года	14
Профиль данных	14
Перемещение грузов	14
4 Автомобильные перевозки в 2018 году	19
Индикатор содействия торговле 1: Среднее время на прохождение через пункт пропуска	19
Индикатор содействия торговле 2: Средние издержки на прохождение через пункт пропуска	20
Индикатор содействия торговле 3: Общие издержки на перевозку	22
Индикатор содействия торговле 4: Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС	22
Эффективность коридоров	23
5 Железнодорожные перевозки в 2018 году	32
Индикатор содействия торговле 1: Среднее время на прохождение через пункт пропуска	32
Индикатор содействия торговле 2: Средние издержки на прохождение через пункт пропуска	33
Индикатор содействия торговле 3: Общие издержки на перевозку	34
Индикатор содействия торговле 4: Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС	35
Эффективность коридоров	36
6 Результаты по странам	39
Афганистан	39
Азербайджан	42
Китайская Народная Республика	44
Грузия	49
Казахстан	51
Кыргызская Республика	55
Монголия	57
Пакистан	59

Таджикистан	62
Туркменистан	64
Узбекистан	66
7 Тематические исследования	70
Методология	70
Тематическое исследование 1: Экспорт изюма из Кабула в Алматы	70
Тематическое исследование 2: Экспорт томатной пасты из Урумчи в Алматы	74
Тематическое исследование 3: Экспорт одежды из Урумчи в Алматы	77
Уроки, извлеченные из тематических исследований, проведенных в 2018 году	78
8 Заключение	82
Приложения	
1 Методология Измерения и мониторинга эффективности коридоров	83
2 Ассоциации-партнеры 2018 года	86
3 Индикаторы содействия торговле	87
4 Действия при прохождении через пункт пропуска	93
5 Пограничные пункты пропуска Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества	96
6 Индикаторы содействия торговле: Сводная статистика	98
7 Структура индикатора содействия торговле 3	100
8 Действия в автомобильных пунктах пропуска	101
9 Действия в железнодорожных пунктах пропуска	107

Таблицы и рисунки

Таблицы

3	Трассы коридоров ЦАРЭС и ключевые пункты пропуска	16
4.1	Среднее время, затраченное на прохождение ПП	19
4.2	Средние издержки на оформление пересечения границы	20
4.3	Средние издержки на автомобильных пограничных пунктах пропуска по действиям	21
4.4	Расчетные неофициальные платежи по видам действий для автомобильных перевозок в 2018 году	21
4.5	Средние издержки на перевозку по участку коридора	22
4.6	Средняя скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС	23
4.7	Маршруты коридора 2	24
4.8	Показатели автомобильных перевозок из Кавказа в Центральную Азию	25
4.9	Показатели автомобильных перевозок из Средиземноморья в Центральную Азию	25
4.10	Сравнение субкоридоров 3a и 3b—Среднее время на прохождение через пункт пропуска	26
4.11	Сравнение автомобильных и автомобильно-железнодорожных перевозок вдоль субкоридора 4b	28
4.12	Сравнение времени прохождения пункта пропуска в Тажене и Даутоте	30
5.1	Среднее время на прохождение через пункт пропуска	32
5.2	Средние издержки на прохождение через пункт пропуска	33
5.3	Средние издержки на перевозку по участку коридора	34
5.4	Средняя скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС	35
6.1	Индикаторы содействия торговле для Афганистана	40
6.2	Эффективность пересечения границы в Афганистане	40
6.3	Индикаторы содействия торговле для Азербайджана	42
6.4	Эффективность пересечения границы в Азербайджане	43
6.5	Сравнение стоимости автоперевозок из Китайской Народной Республики в Центральноазиатские страны	45
6.6	Индикаторы содействия торговле для Китайской Народной Республики	45
6.7	Эффективность пересечения границы в Китайской Народной Республике	45
6.8	Трансграничные перевозки через пункты пропуска между Китайской Народной Республикой и другими странами ЦАРЭС	48
6.9	Индикаторы содействия торговле для Грузии	50
6.10	Эффективность пересечения границ в Грузии	50
6.11	Индикаторы содействия торговле для Казахстана	52
6.12	Эффективность пересечения границы в Казахстане	52
6.13	Индикаторы содействия торговле для Кыргызской Республики	55
6.14	Эффективность пересечения границы в Кыргызской Республике	56
6.15	Индикаторы содействия торговле для Монголии	58
6.16	Эффективность пересечения границы в Монголии	58
6.17	Индикаторы содействия торговле для Пакистана	60
6.18	Эффективность пересечения границ в Пакистане	60
6.19	Индикаторы содействия торговле для Таджикистана	62
6.20	Эффективность пересечения границы в Таджикистане	62

6.21	Эффективность пересечения границы в Туркменистане	65
6.22	Эффективность пересечения границы в Туркменистане	65
6.23	Индикаторы содействия торговле для Узбекистана	67
6.24	Эффективность пересечения границы в Узбекистане	68
7.1	Грузовые документы для экспорта изюма из Кабула в Алматы	72
7.2	Грузовые документы для экспорта томатной пасты из Урумчи в Алматы	74
7.3	Грузовые документы для экспорта одежды из Урумчи в Алматы	77
8	Индикаторы содействия торговле для автомобильных и железнодорожных перевозок, 2018 г.	82
A2	Ассоциации-партнеры по Измерению и мониторингу эффективности коридоров в 2018 году	86
A5	Пограничные пункты пропуска на коридорах ЦАРЭС	96
A6	Сводная статистика по индикаторам содействия торговле	98
A7	Структура индикатора содействия торговле 3	100
A8.1	Время и издержки при пересечении пунктов пропуска, убытие	101
A8.2	Время и издержки при пересечении пунктов пропуска, прибытие	104
A9	Время и издержки в пограничных пунктах пропуска, прибытие и убытие	108

Рисунки

A	Индикаторы содействия торговле для автомобильных перевозок	ix
B	Индикаторы содействия торговле для железнодорожных перевозок	ix
1.1	Шесть транспортных коридоров ЦАРЭС	2
1.2	Методология Измерения и мониторинга эффективности коридоров	3
2.1	Время на прохождение через пункт пропуска, автомобильные перевозки	5
2.2	Издержки на прохождение через пункт пропуска, железнодорожные перевозки	6
2.3	Издержки в пограничных пунктах пропуска, автомобильные перевозки	6
2.4	Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС, автомобильные перевозки	7
2.5	Время на прохождение через пункт пропуска, железнодорожные перевозки	8
2.6	Издержки, понесенные в пограничном пункте пропуска, железнодорожные перевозки	8
2.7	Издержки на перевозку по участку коридора, железнодорожные перевозки	9
2.8	Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС, железнодорожные перевозки	9
2.9	Динамика показателей содействия торговле для комбинированных автомобильных и железнодорожных перевозок, 2010–2018	10
2.10	Средняя скорость вдоль автомобильных транспортных коридоров ЦАРЭС, 2018 г.	12
2.11	Средняя скорость вдоль автомобильных транспортных коридоров ЦАРЭС, 2014 г.	13
3.1	Профиль данных образцов измерения и мониторинга эффективности коридоров в 2018 году	15
3.2	Количество грузов по типу товаров	15
7.1	Процедуры для экспорта изюма из Кабула в Алматы	71
7.2	Процедуры для экспорта томатной пасты из Урумчи в Алматы	75
7.3	Процедуры для экспорта одежды из Урумчи в Алматы	78
7.4	Схема процедур с разбивкой времени для экспорта томатной пасты из Урумчи в Алматы	79
A1	Блок-схема измерения и мониторинга эффективности коридоров	84

Сокращения

АРТТА	– Соглашение о транзитной торговле между Афганистаном и Пакистаном
LTL	– малотоннажная отправка
АБП	– анализ бизнес процесса
АБР	– Азиатский банк развития
АЗЕ	– Азербайджан
АФГ	– Афганистан
ВЗР	– время/ затраты-расстояние
ГРУ	– Грузия
ЕАЭС	– Евразийский экономический союз
ЗСТ	– зона свободной торговли
ИМЭК	– Измерение и мониторинг эффективности коридоров
ЕАС	– евразийское соответствие (сертификат)
ИПП	– Инициатива «Пояс-путь» (КНР)
ИСТ	– индикатор содействия торговле
КАЗ	– Казахстан
КГЗ	– Кыргызская Республика
км	– километр
км/ч	– километр в час
КНР	– Китайская Народная Республика
КТЗ	– «Казахстан темир жолы»
м	– метр
МДП	– Международные дорожные перевозки
МОН	– Монголия
ПАК	– Пакистан
ПП	– пограничный пункт пропуска
СБЗ	– скорость без задержек
СНГ	– Содружество независимых государств
ССЗ	– скорость с задержками
СФС	– санитарные и фитосанитарные
США	– Соединенные Штаты Америки
ТАД	– Таджикистан
ТКМ	– Туркменистан
УЗБ	– Узбекистан
ЦАРЭС	– Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество
ЭРТС	– эксплуатационные расходы на транспортное средство
ЭСКАТО ООН	– Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана

Краткий обзор

Механизм измерения и мониторинга эффективности коридоров (ИМЭК) – это эмпирический инструмент, разработанный Программой Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) для оценки и отслеживания времени и затрат, связанных с перемещением товаров через границы и по шести коридорам ЦАРЭС, охватывающий 11 участвующих стран: Афганистан, Азербайджан, Китайскую Народную Республику, Грузию, Казахстан, Кыргызскую Республику, Монголию, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

ИМЭК оценивает набор индикаторов содействия торговле (ИСТ) для иллюстрации общей годовой эффективности коридоров ЦАРЭС. Индикаторы, измеренные во времени и по коридорам, дают сравнительную картину, которая позволяет оценивать и подтверждать воздействие транспортных и торговых инициатив в регионе. К ИСТ относятся: (i) время, затраченное на прохождение через пограничный пункт пропуска (ПП); (ii) издержки на прохождение через пункт пропуска; (iii) издержки на перевозку по участку коридора; (iv) скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС.

Проанализированные на основе ИСТ данные используются для разработки инициатив, способствующих бесшовным перевозкам и содействию торговле в рамках региона ЦАРЭС. Центральную роль в успехе и устойчивости ИМЭК играют (i) участие частного сектора; (ii) основанные на фактах и данных выводы; (iii) адаптивность к странам, не имеющим выхода к морю.

Анализ данных ИМЭК за 2018 год показал стабильное улучшение средней скорости без задержек (которая увеличилась на 3% для автомобильных перевозок и на 9% для железнодорожных перевозок), что в значительной степени объясняется успешными инвестициями в физическую инфраструктуру и инфраструктуру для обеспечения связанности вдоль коридоров ЦАРЭС. Задержки на границе сократились для автомобильных перевозок в среднем на 22%, а для железнодорожных перевозок - в среднем на 20%, что привело к улучшению показателей скорости с задержкой на 5,5% для автомобильных перевозок и 7,8% для железнодорожных перевозок. Однако эти задержки остаются основным препятствием для эффективной торговли. Кроме того, средние издержки на прохождение пункта пропуска и издержки на перевозку по участку коридора остаются низкими.

Автомобильные перевозки

Три из четырех ИСТ улучшились в 2018 г. (Рисунок А). По сравнению с 2017 г. среднее время на прохождение через пункт пропуска снизилось с 16,9 часов до 12,0 часов (улучшилось на 28%), в то время как издержки немного снизились со 159 долл. США до 156 долл. США. Неофициальные платежи в основном отмечались в ПП с интенсивным движением и были связаны с платой за проезд по автодороге и мосту, с сопровождением и конвоированием и мерами таможенного контроля.

Рисунок А: Индикаторы содействия торговле по автомобильным перевозкам

ПП = пограничный пункт пропуска, ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, км = километр, км/ч = километр в час, ССЗ = скорость с задержкой, СБЗ = скорость без задержки, ИСТ = индикатор содействия торговле.

Источник: Азиатский банк развития.

Общие средние издержки на автомобильные перевозки немного увеличились с 947 долл. США до 953 долл. США (на 0,6%). Тем временем скорость без задержки (СБЗ) увеличилась с 45 км/ч до 46,3 км/ч (на 3%), а скорость с задержкой (ССЗ) увеличилась с 22,2 км/ч до 23,4 км/ч (на 5,4%).

Железнодорожные перевозки

Показатели по железнодорожным перевозкам на 2018 год (Рисунок В) указали на то, что среднее время на пересечение границы сократилось с 26,2 часов до 23,2 часов (улучшилось на 13,4%), в то время как издержки снизились с 202 долл. США до 196 долл. США (на 6,2%). Общая стоимость перевозки немного снизилась до 972 долл. США. СБЗ снизилась с 37,6 км/ч до 35,4 км/ч, в то время как ССЗ увеличилась с 14,8 км/ч до 15,9 км/ч.

Рисунок В: Индикаторы содействия торговле для железнодорожных перевозок

ПП = пограничный пункт пропуска, ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, км = километр, км/ч = километр в час, ССЗ = скорость с задержкой, СБЗ = скорость без задержки, ИСТ = индикатор содействия торговле.

Источник: Азиатский банк развития.

Результаты по странам

В отчете ИМЭК за 2018 год представлен анализ четырех ИСТ ИМЭК на национальном уровне для всех 11 стран ЦАРЭС, разделенных по автомобильным и железнодорожным перевозкам, и далее разложенных по направлениям выезда и въезда, а также по времени и издержкам на пересечение границы. Эти данные дополнены средним временем пересечения границы и оценочными издержками на ПП вдоль соответствующих коридоров ЦАРЭС. Также описаны выявленные изменения и проблемы, чтобы помочь национальным политикам определить направленность государственных стратегий для решения национальных и региональных проблем транспорта, торговли и содействия торговле.

Афганистан. Так как перевозки товаров все еще сталкиваются с серьезными задержками на ПП с Пакистаном, Афганистан диверсифицирует свои торговые маршруты. Несмотря на улучшение по сравнению с 2017 годом, переход границы на ПП Торхам и Спин-Булдак по-прежнему отнимает много времени и денежных средств.

Азербайджан. Транскаспийские перевозки в страны Центральной Азии и из стран ЦА сталкиваются с длительным временем ожидания в порту Баку, что приводит к значительной изменчивости сроков перевозки. В связи с ограниченной частотой паромных переправ и неблагоприятными погодными условиями время, требуемое для пересечения Каспийского моря, было весьма непредсказуемым в 2018 году.

Китайская Народная Республика. По автомобильным перевозкам сохранились длительные задержки на границах КНР с соседними странами: грузы из КНР часто хранятся во временных таможенных складах на стороне КНР до тех пор, пока грузовые автотранспортные средства (АТС) из Казахстана, Кыргызской Республики и Монголии не заберут их и не продолжат перевозку грузов из Хоргоса (Казахстан), Каши (Кыргызская Республика) и Эренхота (Монголия). По железнодорожным перевозкам среднее время на прохождение через пункт пропуска сократилось, но остаются серьезные задержки из-за ограничений пропускной способности и операций по замене колеи в Алашанькоу и Хоргосе.

Грузия. Внедрение интегрированной структуры и упрощение процесса привели к быстрому пересечению границ при въезде в ПП Сарпи на границе с Турцией и Цители Хиди на границе с Азербайджаном. Благодаря установленной системе, основанной на оценке риска, большинство товаров быстро проходит через зеленый канал, что сводит к минимуму необходимость дополнительных документальных проверок или физического досмотра.

Казахстан. Среднее время пересечения границы сократилось, несмотря на заметное увеличение задержек на основных пограничных пунктах пропуска в Казахстане, таких как Хоргос, Конысбаева и Тажен, связанные со временем ожидания в очереди, а также операциями по погрузке и разгрузке. В то же время нехватка вагонов остается проблемой пересечения границы при железнодорожных перевозках.

Кыргызская Республика. Когда Кыргызская Республика присоединилась к Евразийскому экономическому союзу в 2015 году, на ее границах убрали таможенный контроль и много связанных с ним проверок. На ПП действуют только пограничная служба безопасности и фитосанитарная инспекция, и в большинстве ПП наблюдалось значительное сокращение среднего времени пересечения границы.

Монголия. Данные ИМЭК за 2018 год продемонстрировали устойчивые результаты по Монголии. Несмотря на небольшое увеличение среднего времени пересечения границы, скорость транзитных перевозок внутри страны заметно повысилась. Однако будучи страной, не имеющей выхода к морю, Монголия сталкивается с высокими транспортными расходами, что снижает ее конкурентные преимущества ее транспортного сектора.

Пакистан. Среднее время пересечения границы в ПП с Афганистаном (Чаман и Пешавар) оставалось длительным, но вернулось к уровню до 2017 года и улучшилось. По данным ИМЭК за 2018 год выявлены серьезные недостатки, включая длительное время пребывания в морском порту Карачи, длительные задержки в пунктах пропуска из-за таможенного оформления и относительно высокие транспортные расходы.

Таджикистан. Стоимость автомобильных перевозок в Таджикистане, как правило, высокая из-за горной местности и опасных погодных явлений, однако ситуация в 2018 году улучшилась. Беспрепятственные переходы наблюдались на границах с Кыргызской Республикой и Узбекистаном, но больше времени тратилось на границах с Афганистаном или КНР.

Туркменистан. Данные ИМЭК за 2018 год показали, что Туркменистан является важной транзитной страной для грузоперевозок из Ирана в Узбекистан, а в ПП в Сарахсе и Фарапе отмечены большие объемы перевозок. Тем не менее, наземное пересечение границы продолжает ухудшаться в основном из-за времени ожидания, таможенного контроля и различных инспекций.

Узбекистан. Несмотря на улучшение дорожных и транспортных условий внутри страны, при пересечении границ продолжались значительные задержки. Между тем, показатели по железнодорожным перевозкам продолжали улучшаться.

Тематические исследования

В 2018 году механизм ИМЭК опробовал новый подход к изучению торговых процедур, связанных с соблюдением нормативных требований и требований к документам. Тематические исследования были проведены в Афганистане и КНР и четко продемонстрировали, что внутренние торговые процедуры, такие как получение санитарных и фитосанитарных сертификатов, могут занимать больше времени, чем фактическая доставка груза от пункта отправления до конечного пункта назначения. Результаты первоначальных пилотных исследований показывают значительное расхождение между бизнес-процессами, связанными с торговлей, и требованиями соответствия во всем регионе ЦАРЭС.

1 Введение

Исходная информация

Механизм измерения и мониторинга эффективности коридоров (ИМЭК) – это эмпирический инструмент, разработанный Программой Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) для оценки эффективности ее шести приоритетных транспортных коридоров (Рисунок 1.1).¹ Коридоры ЦАРЭС связывают ключевые экономические центры региона друг с другом и соединяют страны ЦАРЭС, не имеющие выхода к морю, с евразийским и глобальным рынками.

Целью ИМЭК является (i) выявление причин задержек и ненужных затрат для грузов, перемещаемых по участкам и узлам каждого коридора ЦАРЭС, в том числе в пунктах пропуска (ПП) и промежуточных остановках; (ii) помочь национальным государственным органам ЦАРЭС определить, каким образом устранять выявленные «узкие места»; (iii) оценить влияние инициатив регионального сотрудничества, реализованных странами-членами вдоль коридоров ЦАРЭС.²

Запущенный в 2009 году механизм ИМЭК использует методологию и процесс сбора данных, который собирает различную информацию на местах посредством измерения и регистрации фактических грузовых перевозок вдоль коридоров ЦАРЭС и в 36 парах ПП, которые определены и приоритезированы странами-членами ЦАРЭС. Методология включает в себя четырехэтапный подход, обобщенный на Рисунке 1.2 и более подробно описанный в Приложении 1.³ Созданный пул национальных партнеров в составе грузовых экспедиторов и перевозчиков собирает данные вдоль коридоров и в ПП.⁴

ИМЭК оценивает набор индикаторов содействия торговле (ИСТ) для иллюстрации общей годовой эффективности коридоров ЦАРЭС.⁵ Индикаторы, измеряемые на протяжении времени и по всем коридорам, предоставляют сравнительную картину, которая позволяет оценивать и подтверждать воздействие транспортных и торговых инициатив в регионе. Четыре агрегированных ИСТ:

- (i) **ИСТ1: Среднее время на прохождение ПП.** Этот ИСТ относится к средней продолжительности времени (в часах), требуемого для перемещения грузов через границу от пункта выезда одной страны до пункта въезда другой. Точки въезда и выезда, как правило, являются основными центрами контроля, где осуществляются таможенные, иммиграционные и карантинные процедуры. Наряду со стандартными формальностями оформления, это измерение включает время ожидания, время

¹ Программа ЦАРЭС – это партнерство 11 стран—Афганистан (АФГ), Азербайджан (АЗЕ), Китайская Народная Республика (КНР), Грузия (ГРУ), Казахстан (КАЗ), Кыргызская Республика (КГЗ), Монголия (МОН), Пакистан (ПАК), Таджикистан (ТАД), Туркменистан (ТКМ) и Узбекистан (УЗБ)— работающих вместе с целью продвижения развития посредством сотрудничества, ведущего к ускоренному экономическому росту и сокращению бедности: www.carecprogram.org.

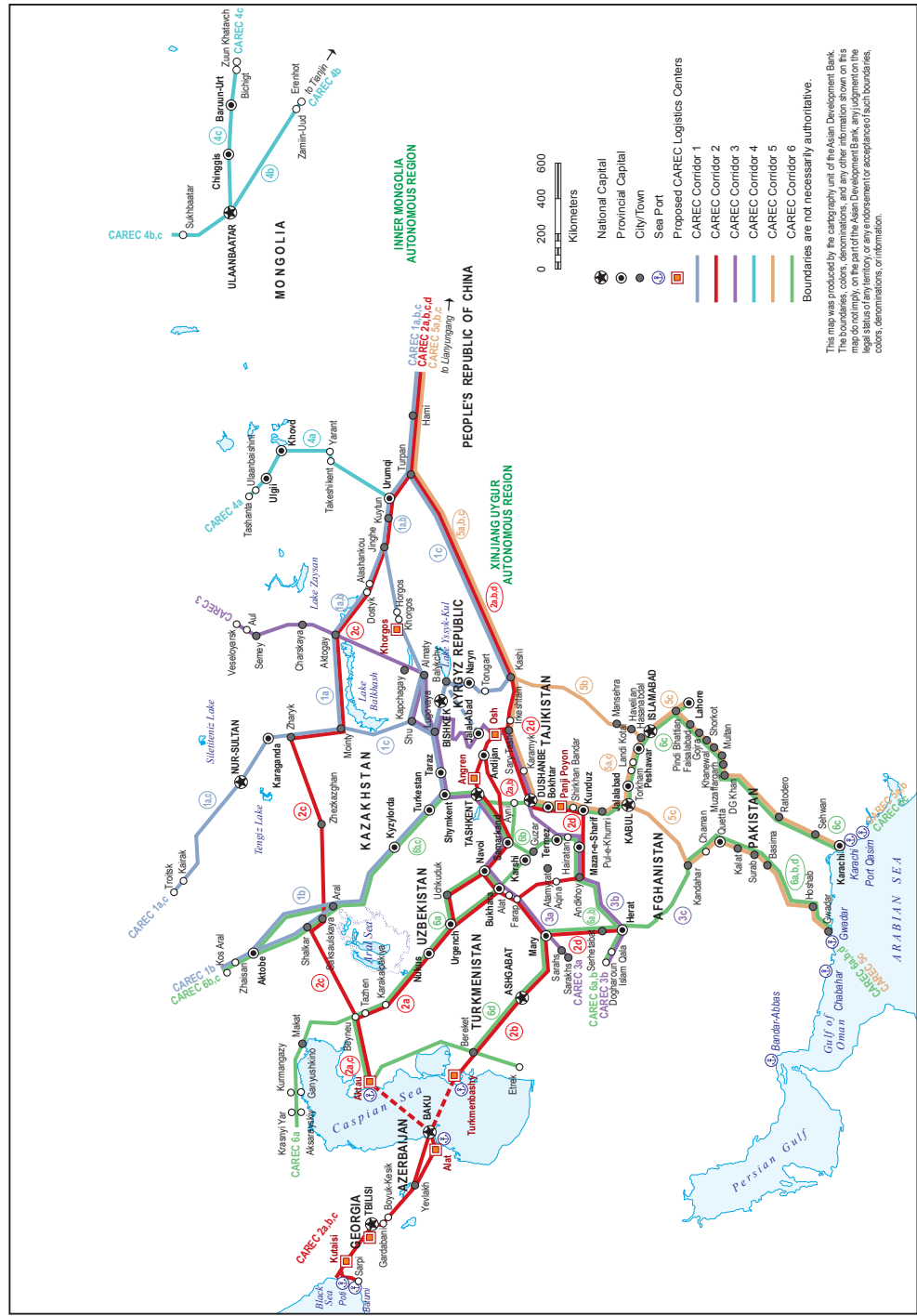
² С подробным описанием каждого коридора ЦАРЭС можно ознакомиться на сайте: www.carecprogram.org/?page_id=20.

³ Части Введения содержат стандартные и периодически повторяющиеся описания предыстории ИМЭК ЦАРЭС, методологии, названия пограничных пунктов пропуска и приложения и должны соответствовать предыдущим годовым отчетам.

⁴ Перечень национальных партнерских ассоциаций экспедиторов и перевозчиков на 2018 год представлен в Приложении 2.

⁵ ИСТ подробно объясняются в Приложении 3, включая статистические выводы.

Рисунок 1.1: Шесть транспортных коридоров ЦАРЕС



ЦАРЕС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество.
Источник: Азиатский банк развития.

Рисунок 1.2: Методология Измерения и мониторинга эффективности коридоров



Источник: Азиатский банк развития.

разгрузки или погрузки, время, необходимое для смены колеи, помимо прочих индикаторов. Задача состоит в том, чтобы отразить как сложность, так и недостатки, характерные для процесса пересечения границы.

- (ii) **ИСТ2: Издержки на прохождение через пункт пропуска.** Это средние общие издержки в долларах США (\$), связанные с перемещением грузов от пункта выезда одной страны до пункта въезда другой. Включает как официальные, так и неофициальные платежи. Этот индикатор нормализует затраты на 20 тонн груза, чтобы обеспечить сопоставимость средних затрат по различным образцам.
- (iii) **ИСТ3: Издержки на перевозку по участку коридора.** Это включает средние общие издержки в долларах США, понесенные за одну единицу груза, перемещаемую по участку коридора внутри страны или через границы. Одна «единица груза» означает грузовое АТС или поезд, перевозящий 20 тонн грузов. «Участок коридора» определяется как отрезок дороги длиной 500 километров (км). Включает как официальные, так и неофициальные платежи.
- (iv) **ИСТ4: Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС.** Это средняя скорость в километрах в час (км/ч), с которой единица груза перемещается по участку коридора внутри страны или через границы. «Единица груза» означает грузовое АТС или поезд, перевозящий 20 тонн грузов, а «участок коридора» означает отрезок дороги длиной 500 км. Скорость рассчитывается путем деления общего пройденного расстояния на продолжительность пути. Показатели измерения расстояния и времени включают пересечение границ.

Индикаторы времени издержек также измеряются по действиям в ПП ЦАРЭС и в других промежуточных остановках, таких как пункты взимания сборов, проверки на безопасность

и прочее,⁶ чтобы помочь определить не только местоположение, но и характер задержек во время проезда по определенному коридору.

Центральную роль для успеха и устойчивости ИМЭК играют следующие факторы:

(i) **Участие частного сектора**

Национальные транспортные ассоциации официально участвуют в обучении отобранных национальных транспортных операторов или экспедиторов использованию инструмента ИМЭК, а также сбору и ведению учета данных. Каждый образец данных добросовестно отражает перемещение грузов по транспортным коридорам ЦАРЭС в Центральной Азии.

(ii) **Выводы, основанные на фактах и данных**

Данные ИМЭК составляются на основе фактических транспортных перевозок и представляются ежемесячно национальными транспортными ассоциациями в каждой стране ЦАРЭС. Полученные результаты агрегируются и анализируются кварталово и ежегодно. Охватывая протяженный период времени, инструмент ИМЭК может показать, улучшаются или ухудшаются показатели времени и затрат.

(iii) **Адаптация для стран, не имеющих выхода к морю**

Поскольку большинство стран-членов ЦАРЭС не имеют выхода к морю, их показатели времени и издержек, связанные с перевозками, нельзя сравнивать на равных условиях со странами, имеющими морские порты. Методология ИМЭК ориентирована на автомобильный и железнодорожный транспорт, которые представляют собой два основных вида транспорта в Центральной Азии. Особое внимание уделяется времени и издержкам при пересечении границы, которые часто называют в качестве основных причин задержек при перемещении грузов через границу. Иными словами, инструмент ИМЭК адаптирован таким образом, чтобы соответствовать физическому контексту стран-членов ЦАРЭС, в согласовании с коридорами ЦАРЭС.

⁶ Действия охватывают все ожидаемые проверки и процедуры, как в пограничных пунктах пропуска (ПП), так и на промежуточных остановках на протяжении транзитного коридора и представлены в Приложении 4. Список ПП ЦАРЭС, охваченных ИМЭК, представлен в Приложении 5.

2 Ключевые результаты за 2018

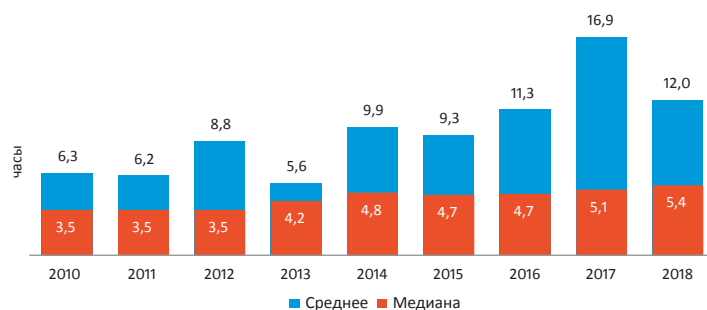
Анализ данных ИМЭК, собранных в течение 2018 года, позволил обновить четыре ИСТ для автомобильных и железнодорожных перевозок по коридорам ЦАРЭС,⁷ и по отдельным ПП,⁸ что позволило оценить эффективность и выявить препятствия. Ключевые результаты ИСТ представлены в этом разделе с данными за 2018 год, которые показывают значительные улучшения в показателях времени пересечения границы и издержек для автомобильных и железнодорожных перевозок.

Результаты индикаторов содействия торговле за 2018 год: Автомобильные перевозки

Анализ данных ИМЭК 2018 года показал, что три из четырех ИСТ для автомобильных перевозок улучшились по сравнению с результатами 2017 года. Среднее время и издержки на пересечение границы снизились, и средняя скорость движения вдоль коридоров ЦАРЭС была выше; только общая стоимость перевозки по участку коридора несколько увеличилась. Подробные результаты представлены в разделе 4.

ИСТ1: Время на прохождение пограничного пункта пропуска (Рисунок 2.1). Время на прохождение пограничного пункта пропуска в среднем составило 12 часов, что на 28% меньше по сравнению с 16,9 часами в 2017 году. Значительный скачок в ИСТ1 для автомобильных перевозок в 2017 году был вызван неожиданным закрытием границы между Афганистаном и Пакистаном, которое не повторилось в 2018 году. Среднее время на прохождение через пункт пропуска в 12 часов было возвращением к среднему времени на прохождение ПП, основанному на оценках ИСТ1 до 2017 года.

Рисунок 2.1: Время, затраченное на прохождение ПП, автомобильные перевозки



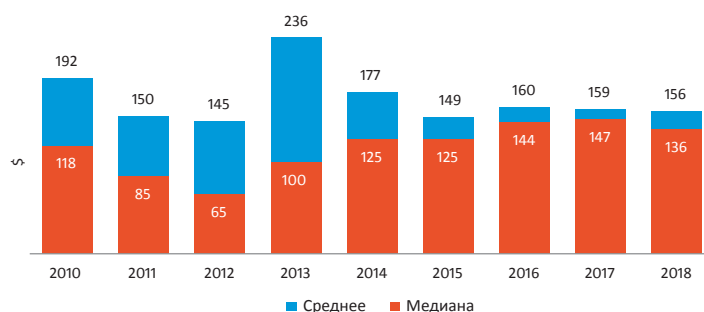
Источник: Азиатский банк развития.

⁷ Сводная статистика и сопоставление индикаторов содействия торговле за 2017 и 2018 годы по видам транспорта и по коридорам в Приложении 6. Расчеты издержек на перевозки дополнительно разделены на транзитные сборы и пограничные платежи по видам транспорта и по коридорам в Приложении 7.

⁸ Индикаторы времени и издержек на пересечение границ по действиям и по направлениям отгрузки на ключевых ПП вдоль коридоров ЦАРЭС, обобщены в Приложении 8 для автомобильных ПП и в Приложении 9 для железнодорожных перевозок.

ИСТ2: Издержки на прохождение через пункт пропуска (Рисунок 2.2). Средние издержки, понесенные при пересечении границ, были оценены в 156 долл. США в 2018 году, что указывает на некоторое снижение с 159 долл. США 2017 года. Как и в 2017 году, издержки в ПП в коридорах 1 и 5 были самыми высокими. В 2018 году издержки в следующих ПП были самыми высокими: Хоргос–Хоргос (КНР–КАЗ),⁹ Пешавар–Торхам (ПАК–АФГ), Ширхан Бандар–Панджи Поён (АФГ–ТАД), Торгунди–Серхетабад (АФГ–ТКМ) и Такешикент–Ярант (КНР–МОН).¹⁰ Таможенный контроль и сборы за погрузку/ разгрузку были основными причинами высоких издержек.

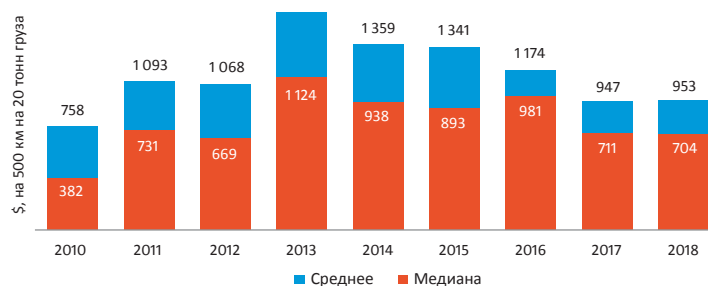
Рисунок 2.2: Издержки, понесенные при прохождении ПП, автомобильные перевозки



Источник: Азиатский банк развития.

ИСТ3: Издержки на перевозку по участку коридора (Рисунок 2.3). Средние издержки на перевозку груза по участку коридора в 2018 году составили 953 долл. США, что составило

Рисунок 2.3: Издержки, понесенные на перевозку по участку коридора автомобильным транспортом



км = километр.

Источник: Азиатский банк развития.

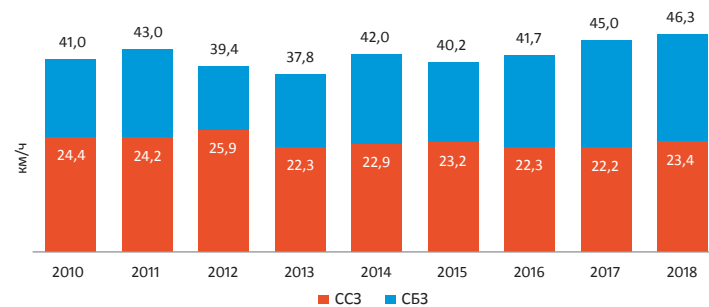
⁹ Экспедиторы, таможенные брокеры, грузоотправители и получатели часто идентифицируют Хоргос-Хоргос (КНР–КАЗ) как ПП с самыми высокими неофициальными затратами. Мало того, что грузоотправителям и получателям часто приходится совершать неофициальные платежи, чтобы ускорить оформление на границе, еще и перевозчики также должны платить «сборы за защиту» преступным группировкам на границе. Кроме того, плата за декларирование, взимаемая таможенными брокерами в Хоргосе, является самой высокой в регионе ЦАРЭС.

¹⁰ Соглашения о присвоении имен ИМЭК определяют национальные ПП, используя аббревиатуру страны в скобках непосредственно после названий ПП: например, Хоргос–Алтынколь (КНР–КАЗ) и Хоргос (КНР).

небольшое увеличение с 947 долл. США в 2017 году. В коридорах 1 и 4 наблюдались самые высокие издержки. На оценки коридора 1 повлиял субкоридор 1b, где издержки на автомобильные перевозки из Хоргоса в Алматы были высокими. Коридор 4 оказался дорогостоящим из-за автомобильных перевозок из Эренхота в Улан-Батор за счет перевозок крупногабаритного оборудования и техники вдоль субкоридора 4b.

ИСТ4: Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (Рисунок 2.4). Из года в год наблюдается увеличение скорости без задержек (СБЗ) и скорости с задержкой (ССЗ): СБЗ составила 46,3 км/ч, увеличившись с 45 км/ч в 2017 году; в то время как ССЗ увеличилась до 23,4 км/ч с 22,2 км/ч в 2017 году. За исключением коридора 5, остальные пять коридоров показали СБЗ выше 40 км/ч. Самые высокие средние скорости в 54 км/ч были отмечены в Коридоре 1. В коридоре 5 СБЗ достигла только 38,4 км/ч из-за того, что грузовые АТС передвигаются по физически сложной местности в Афганистане, Кыргызской Республике и Таджикистане, где высокогорные районы создают проблемы с узкими дорогами, порой непроходимыми в зимний период из-за снега.

Рисунок 2.4: Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС, автомобильные перевозки



км/ч = километр в час, ССЗ = скорость с задержкой, СБЗ = скорость без задержки.

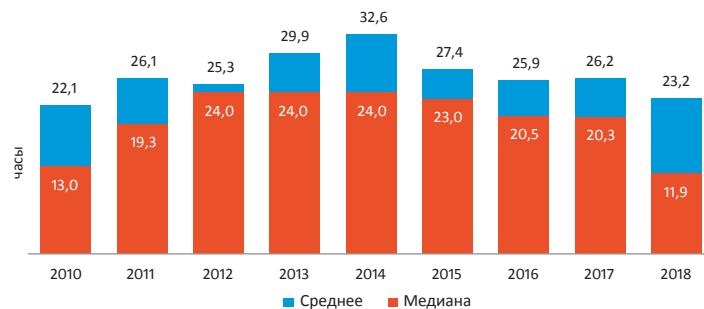
Источник: Азиатский банк развития.

Результаты индикаторов содействия торговле за 2018 год: Железнодорожные перевозки

В 2018 году положительная динамика наблюдалась в трех из четырех ИСТ для железнодорожного транспорта: среднее затрачиваемое время и издержки на прохождение ПП снизились, так же, как и средняя стоимость перевозки грузов по участку коридора. ССЗ также выросли в результате ускоренного прохождения ПП, хотя СБЗ снизилась в 2018 году по сравнению с 2017 годом. Подробные результаты представлены в разделе 5.

ИСТ1: Время, затраченное на прохождение ПП (Рисунок 2.5). По данным ИМЭК за 2018 год среднее время прохождения ПП составляло 23,2 часов в 2018 году, снизившись на 13,4% по сравнению с 2017 годом. Это улучшение, вероятно, связано с отсутствием случаев поломки проблемных машин на ПП, что стало причиной увеличения этого показателя в 2017 году. Медианное время, затрачиваемое на прохождение границы, сократилось с 20,3 часа в 2017 году до 11,90 часа в 2018 году, что указывает на значительное сокращение времени пересечения, которое влияет на большинство железнодорожных перевозок, за

Рисунок 2.5: Время на прохождение ПП, железнодорожные перевозки

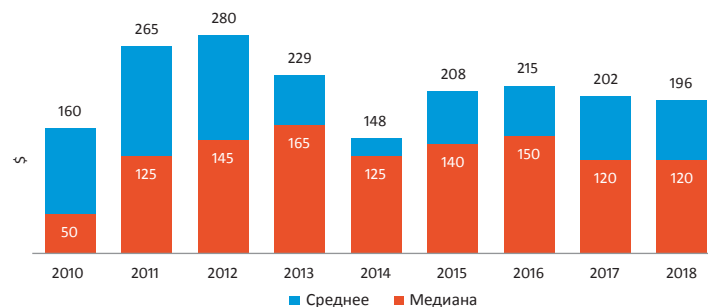


Источник: Азиатский банк развития.

исключением нескольких длительных переходов, которые увеличивают среднее значение. Хоргос (среднее время 10,9 часов, медиана – 0,8 часа) и Замын-Ууд (среднее время 22,9 часов, медиана 11,7 часов) выделяется как лучший пример.

ИСТ2: Издержки на прохождение через пункт пропуска (Рисунок 2.6). Средние издержки, понесенные при пересечении границ по железной дороге были оценены в 196 долл. США в 2018 году, что указывает на снижение на 6,2% по сравнению с 2017 годом. В Коридоре 1 были зарегистрированы самые высокие издержки. В Достыке и Алтынколе отмечены самые высокие сборы при пересечении границы из-за необходимых действий по замене колеи, расходов, связанных с доставкой и подачей вагонов на станции, которые запросили их, а также таможенного досмотра и различных неофициальных затрат.

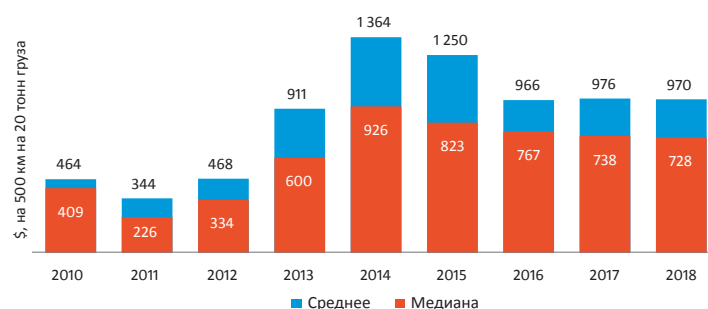
Рисунок 2.6: Издержки на прохождение через пункт пропуска, железнодорожные перевозки



Источник: Азиатский банк развития.

ИСТ3: Издержки на проезд по участку коридора (Рисунок 2.7). Общие средние издержки на перевозки несколько снизились до 970 долл. США в 2018 году по сравнению с 975 долл. США в 2017 году. Только субкоридоры 4b и 6d показали средние оценочные издержки более чем 1000 долл. США: по коридору 4b поезда осуществляют перевозки грузов между Улан-Батором и Тяньцзинь, а по коридору 6d поезда осуществляют перевозки от афгано-туркменской границы в Ашхабад.

Рисунок 2.7: Издержки на перевозку по участку коридора, железнодорожные перевозки

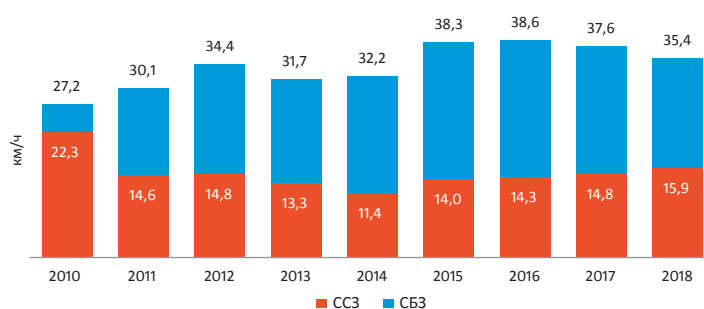


км = километр.

Источник: Азиатский банк развития.

ИСТ4: Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (Рисунок 2.8.) В 2018 году отмечены расхожие СБЗ и ССЗ: СБЗ составила 35,4 км/ч, снизившись с 37,6 км/ч в 2017 году; в то время как ССЗ повысилась до 15,9 км/ч с 14,8 км/ч в 2017 году. Такое улучшение можно отнести к снижению среднего времени прохождения через пункт пропуска, отмеченному в ИСТ1.

Рисунок 2.8: Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС, железнодорожные перевозки



км/ч = километр в час, ССЗ = скорость с задержкой, СБЗ = скорость без задержки.

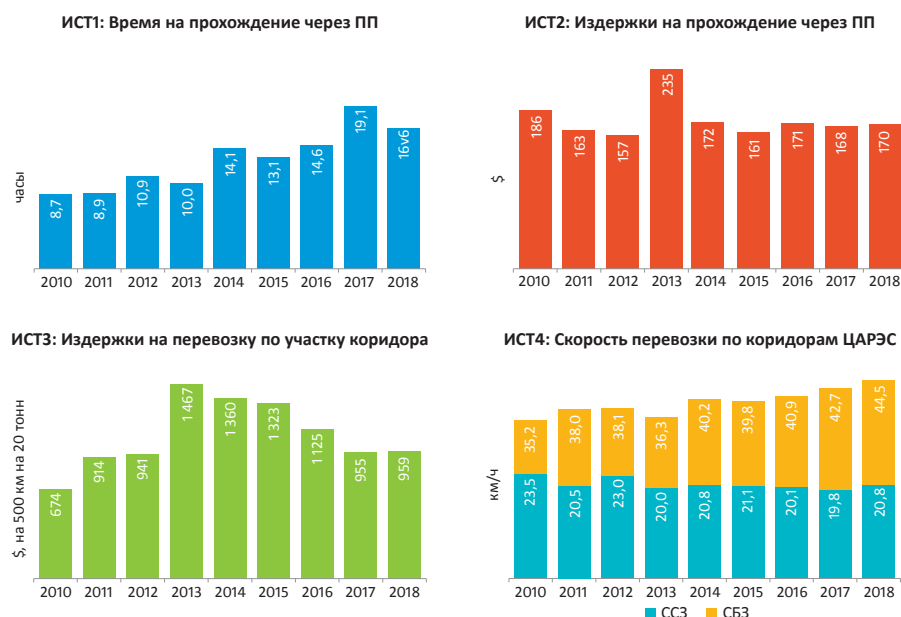
Источник: Азиатский банк развития.

Тенденции индикаторов содействия торговле 2010–2018

После девяти лет сбора тысяч образцов с последними данными ИМЭК поддерживает солидную базу данных по коридорам, которая в агрегированной форме позволяет проследить тенденции (Рисунок 2.9), четко демонстрирующие долгосрочное улучшение или ухудшение четырех интегрированных ИСТ в автомобильных и в железнодорожных перевозках.

В целом, ИСТ1 продемонстрировал тенденцию постепенного роста в течение 2010-2018 годов, указывая на увеличение среднего времени на прохождение через пункт пропуска.

Рисунок 2.9: Динамика показателей содействия торговле для комбинированных автомобильных и железнодорожных перевозок, 2010–2018 годы



ПП = пограничный пункт пропуска, ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, км = километр, км/ч = километр в час, СС3 = скорость с задержкой, СБ3 = скорость без задержки, ИСТ = индикатор содействия торговле.
Источник: Азиатский банк развития.

Это связано со следующим: (i) продление времени, затрачиваемого на автомобильном ПП, когда заторы ведут к длительному времени ожидания в очереди; (ii) медленное прохождение служб на границе; (iii) сохраняющаяся необходимость в перегрузке товаров между грузовыми АТС. Периодически происходившие неожиданные закрытия границ также влияли на этот показатель, создавая резкие скачки в показателе.

В течение того же периода ИСТ2 был более стабильным, так как сборы при пересечении границы не имеют тенденцию регулярно меняться.

ИСТ3 отражает изменяющееся усиление или снижение экспортной конкурентоспособности региона ЦАРЭС, где автомобильный транспорт является важным видом для грузов, не смотря на то, что он является самым дорогим. В период 2010–2018 годы пик в ИСТ3 пришелся 2013 год, который постепенно снижался в течение последующих лет, что вероятно можно объяснить относительным обесценением местной валюты и обвалом цен на нефть. Несмотря на это, расчет стоимости перевозки представляет собой сложную задачу, требующую учета нескольких факторов, таких как структура рынка, наличие субсидий и сезонный спрос на перевозки. Эта тенденция указывает на то, что с 2015 года этот показатель остается относительно стабильным.

Средняя СБ3 за 2010–2018 годы продемонстрировала положительный прогресс, увеличившись с 35,2 км/ч до 44,5 км/ч – скачок на 26%. Это неразрывно связано с улучшением качества

транспортной инфраструктуры во всем регионе ЦАРЭС, частично финансируемым АБР и другими партнерами по развитию. Детальный анализ автомобильных и железнодорожных перевозок подтвердил это наблюдение. Однако с другой стороны произошла стагнация ССЗ в 2010–2018 годы, включая ССЗ на пограничных пунктах пропуска, что можно отнести к ИСТ1. Для улучшения ССЗ нужно сократить среднее время на прохождение через пункт пропуска, что возможно только при наличии нормативных положений и реформ для упрощения и автоматизации процедур пересечения границ, хорошо спроектированных ПП с соответствующим оборудованием (например, рентгеновские сканеры) и инфраструктурой.

Рисунок 2.10 отображает зарегистрированные скорости вдоль коридоров ЦАРЭС в 2014 году, а рисунок 2.11 иллюстрирует их для 2018 года. Различные участки коридоров ЦАРЭС имеют цветовую кодировку, чтобы показать различные уровни СБЗ, которые эффективно измеряют скорость движения транспортных средств, осуществляющих перевозки. Темно-зеленый цвет обозначает участки, где по оценкам СБЗ превышали 50 км/ч. С другой стороны, красный указывает на самую низкую скорость ниже 30 км/ч.

Коридор 1: Самым заметным изменением стало повышение скорости вдоль субкоридора 1а между Нур-Султаном (бывшая Астана) и Алматы, где СБЗ выросла с 40–50 км/ч в 2014 году до 50 км/ч в 2018 году. Это магистральный маршрут в Казахстане, который стремительно модернизирует транспортную инфраструктуру страны. В субкоридоре 1с на участках дорог в Кыргызской Республике скорости также увеличились с 30–40 км/ч до свыше 50 км/ч – немалый подвиг для этого горного участка субкоридора 1с в Кыргызской Республике. Средние СБЗ в КНР поддерживались на уровне свыше 50 км/ч.

Коридор 2: Грузия начала собирать данные ИМЭК в 2018 году, которые предоставили новую информацию о западном конце субкоридора 2а. Средняя СБЗ в грузино-азербайджанском сегменте превышала 50 км/ч.

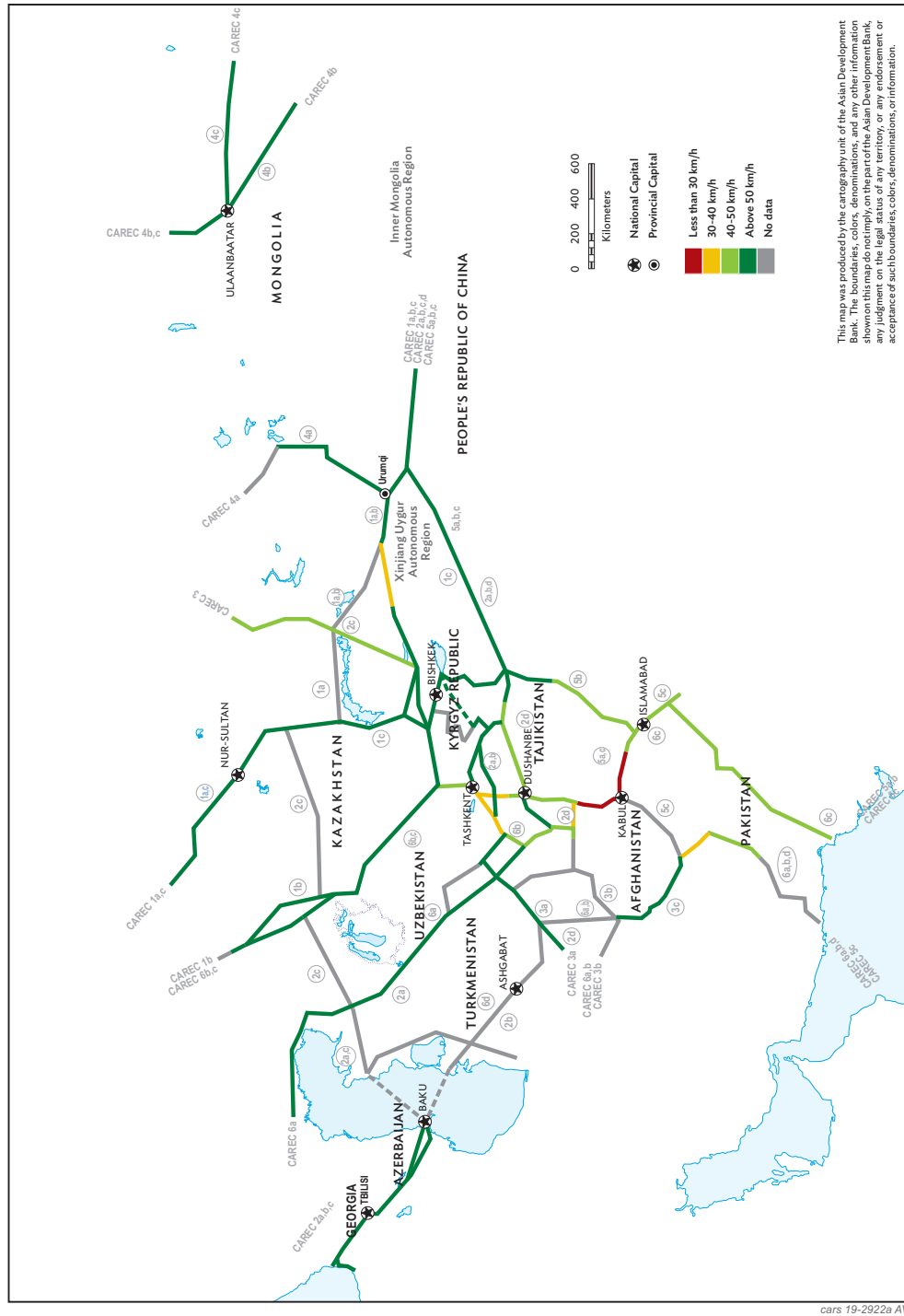
Коридор 3: В период с 2014 по 2018 годы существенных изменений не наблюдалось. В общем СБЗ в Узбекистане вышли за пределы 50 км/ч, хотя на участке субкоридора 3а, проходящего от Ташкента, скорость снизилась с 40–50 км/ч до 30–40 км/ч.

Коридор 4: Обнадеживающий прогресс был замечен в скоростях вдоль коридора 4. В 2014 году по оценкам средняя СБЗ составляла 30–40 км/ч между Алтанбулагом и Улан-Батором, в то время как расчетная СБЗ составляла 40–50 км/ч между Улан-Батором и Замын-Уудом. В 2018 году на обоих участках субкоридора 4b отмечена СБЗ свыше 50 км/ч. Вдоль субкоридора 4с, где грузовые АТС пересекали Бичигт, СБЗ увеличилась с 40–50 км/ч до 50 км/ч с 2014 по 2018 годы.

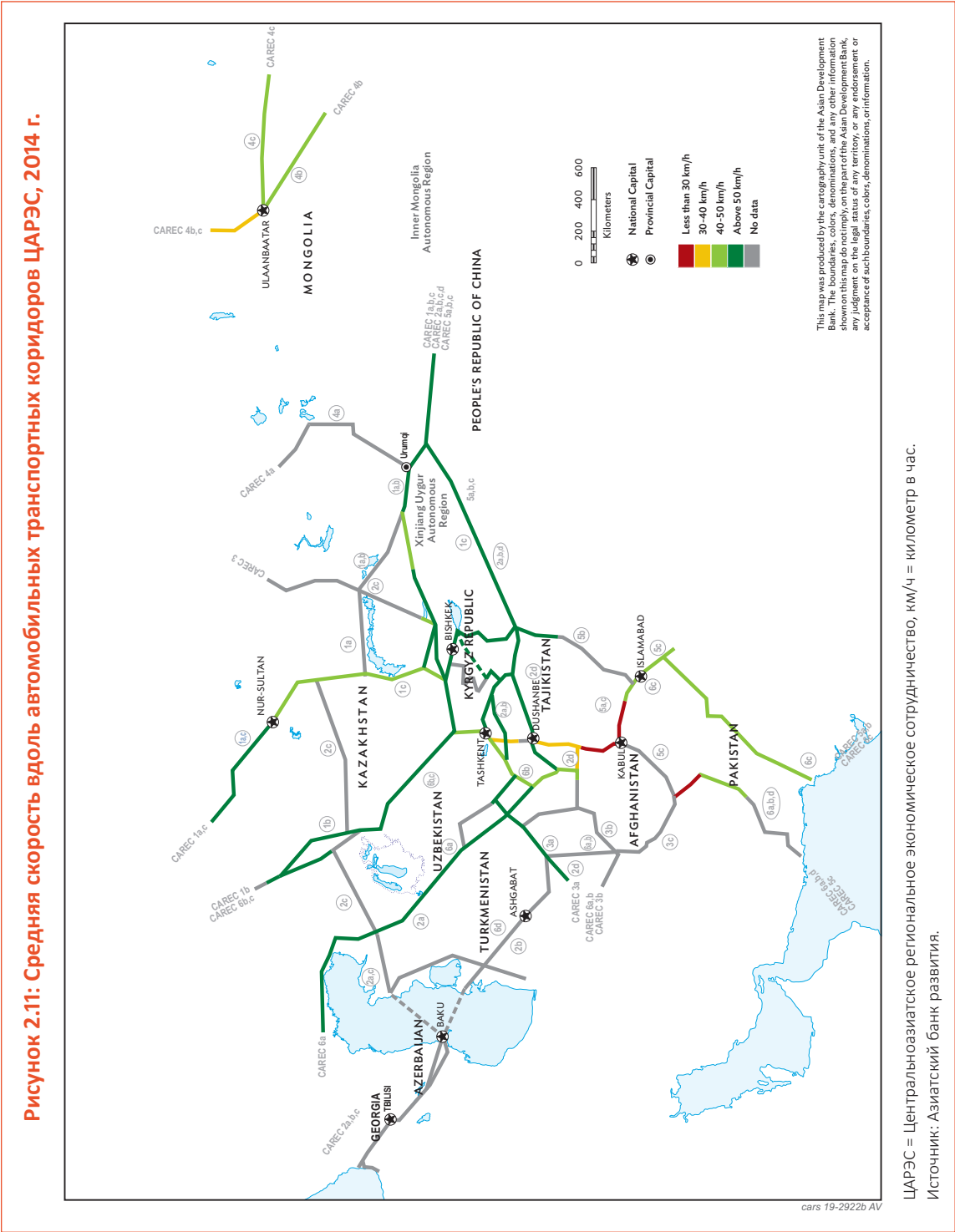
Коридор 5: В субкоридоре 5с отмечено улучшение по двум участкам: первый от границы между Афганистаном и Таджикистаном в Душанбе, а второй от афгано-пакистанской границы в Исламабад. Оба участка увеличили скорости с 30–40 км/ч в 2014 году до 40–50 км/ч в 2018 году. Однако скорость на участке от Кабула до Кундуза и Ширхан Бандара (граница между Афганистаном и Таджикистаном) оставалась на уровне ниже 30 км/ч.

Коридор 6: Субкоридор 6а показал увеличение скорости на участке между Кветтой и Кандагаром. Новые собранные данные показали движение от Кандагара до Герата до границы между Афганистаном и Туркменистаном со скоростью свыше 50 км/ч.

Рисунок 2.10: Средняя скорость вдоль автомобильных транспортных коридоров ЦАРЭС, 2018 г.



км/ч = километр в час.
Источник: Азиатский банк развития.



Данные по измерению и мониторингу эффективности коридоров за 2018 год

3

Данные ИМЭК получены на основе коммерческих грузовых перевозок, осуществляемых в рамках Центральной Азии.¹¹ Хотя большинство этих грузовых перевозок по месту отправления начинаются из стран-членов ЦАРЭС, некоторые из них начинаются за пределами региона, например, в России, Иране или Турции. Точно так же конечный пункт назначения большинства грузовых перевозок, охваченных мониторингом, находится в Центральной Азии, хотя некоторые из грузов следуют в более отдаленные пункты назначения, в частности, в Европу и Российскую Федерацию.

Данные ИМЭК по автомобильным и железнодорожным перевозкам, а также данные о времени и издержках собираются транспортными операторами в процессе осуществления грузовых перевозок и анализируются на ежемесячной основе. Данные, относящиеся ко времени, измеряются в часах и собираются для (i) времени в пути по автомобильной, железной дороге или водным маршрутам, (ii) времени, необходимого для пересечения границы. Аналогичным образом, данные, относящиеся к затратам, делятся на (i) эксплуатационные расходы транспортных средств для грузовых АТС или железнодорожные тарифы для поездов, и (ii) сборы при пересечении границы. ИМЭК также учитывает данные о действиях и местоположениях, с которыми связаны неофициальные платежи, такие как дополнительные платежи «на чай» пограничным агентствам в ПП в обмен на преференциальный режим.

Профиль данных

В 2018 году 13 ассоциаций (Приложение 2) в 9 странах собрали 2934 образца трансграничных поставок. Товары перевозились по дороге (61%), железной дороге (26%) и мультимодальным транспортом (13%); перевозки скоропортящихся товаров составили 23% от общего объема и преимущественно осуществлялись грузовых транспортных средствах (Рисунок 3.1). Из всех образцов 14% использовали систему Transports Internationaux Routiers (Международные автомобильные перевозки или МДП) в качестве транзитного механизма.

Пять основных категорий перевозимых товаров включали растительные продукты (24,3%), машины и механические устройства (19,4%), смешанные грузы (9,1%), текстиль (7,9%) и цветные металлы (6,3%) (Рисунок 3.2).

Перемещение грузов

Механизм ИМЭК фокусируется на автомобильных, железнодорожных и мультимодальных перевозках вдоль шести коридоров ЦАРЭС и ПП вдоль них. Каждый собранный образец данных включает пункты отправления и назначения, которые в основном находятся в регионе ЦАРЭС, хотя некоторые образцы происходят или заканчиваются за пределами региона.

¹¹ Части раздела 3 содержат стандартные и периодически повторяющиеся описания предыстории коридоров ЦАРЭС, торговых маршрутов и названия пограничных пунктов пропуска и должны соответствовать предыдущим годовым отчетам.

Рисунок 3.1: Профиль данных образцов измерения и мониторинга эффективности коридоров в 2018 году

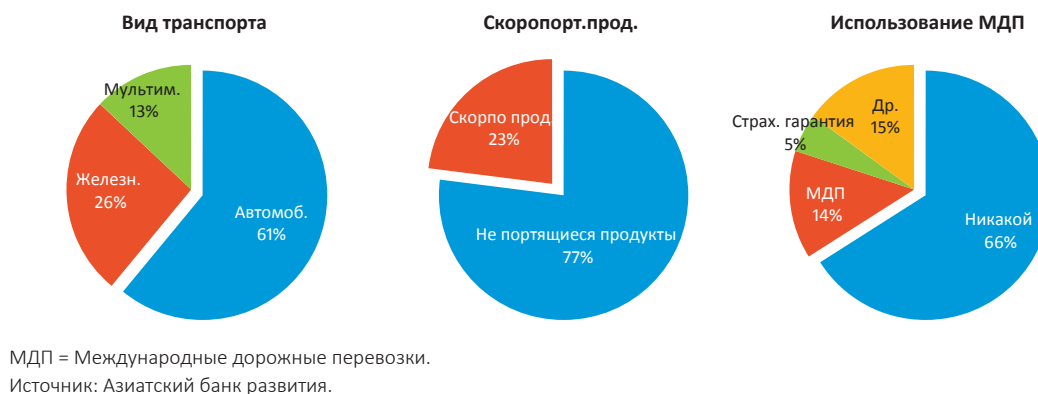


Рисунок 3.2: Количество грузов по по типу товаров



Таблица 3 представляет список основных ПП вдоль коридоров ЦАРЭС. Один ПП может появляться в более чем одном коридоре ЦАРЭС из-за общих участков коридоров.

По данным ИМЭК 2018 года перемещение грузов в каждой стране-члене ЦАРЭС можно обобщить следующим образом:

Афганистан. В 2018 году в рамках ИМЭК зарегистрированы следующие виды **АВТОМОБИЛЬНЫХ** грузовых перевозок через Азербайджан: (i) контейнерные перевозки из морского порта Карачи (Пакистан) в Джелалабад; (ii) контейнерные перевозки из морского порта Карачи в Кандагар; (iii) транзитные перевозки из Пешавара в Душанбе, Таджикистан; (iv) транзитные перевозки из Пешавара в Ташкент, Узбекистан; **ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ** перевозки: (i) транзитные перевозки из Кветты, Пакистан, в Ашхабад, Туркменистан, или Ташкент, Узбекистан. **ОСНОВНЫМИ ТОВАРАМИ**, перевозимыми автомобильным и железнодорожным транспортом, были свежие фрукты и овощи.

Таблица 3: Расположение коридоров ЦАРЭС и ключевые пограничные пункты пропуска

Страна	Коридоры ЦАРЭС	Ключевые ПП в ИМЭК
Афганистан	2, 3, 5 и 6	Хайратан, Ширхан Бандар, Спин-Булдак, Торгунди и Торхам
Азербайджан	2	Баку (морской порт), Боюк Кесик и Красный Мост
Китайская Народная Республика	1, 2, 4 и 5	Алашанькоу, Эренхот, Иркештан, Хоргос, Хунджераб, Карасу и Торугарт
Грузия	2	Гардабани, Сарпи и Цетели Хинди
Казахстан	1, 2, 3 и 6	Алтынколь, Достык, Хоргос, Конысбаева и Тажен
Кыргызская Республика	1, 2, 3 и 5	Чалдовар, Гулистан, Иркештан, Карамык и Торугарт
Монголия	4	Алтанбулаг, Бичигт, Сухэ-Батор, Ярант и Замын-Ууд
Пакистан	5 и 6	Чаман и Пешавар
Таджикистан	2, 3, 5 и 6	Дусти, Гулистан, Карамык, Кульма и Панджи Поён
Туркменистан	2, 3 и 6	Фарап, Сарахс и Серхетабад
Узбекистан	2, 3 и 6	Алат, Даутота, Достык, Сарыосиё, Термез и Яллама

ПП = пограничный пункт пропуска, ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, ИМЭК = Измерение и мониторинг эффективности коридоров.

Источник: Азиатский банк развития.

Азербайджан. В 2018 году в рамках ИМЭК зарегистрированы следующие виды **АВТОМОБИЛЬНЫХ** грузовых перевозок через Азербайджан: (i) контейнерные перевозки из Поти или Батуми в Баку-Актау, завершающиеся в Казахстане; (ii) контейнерные перевозки из Казахстана в Грузию; (iii) транзитные перевозки из Турции в Казахстан. В ИМЭК за 2018 год нет данных о **ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ** перевозках. **ОСНОВНЫМИ ТОВАРАМИ**, перевозимыми автомобильным транспортом, были электрооборудование и машины и фармацевтические препараты.

Китайская Народная Республика. В 2018 собирались данные и по автомобильным перевозкам и по железнодорожным перевозкам. **АВТОМОБИЛЬНЫЕ** перевозки включали (i) экспорт потребительских и промышленных товаров в Казахстан и Кыргызскую Республику; (ii) экспорт строительной техники и строительных материалов в Афганистан и Таджикистан; (iii) экспорт минерального топлива, потребительских товаров, строительных материалов и продовольственных товаров в Монголию; (iv) экспорт пластиковых труб в Пакистан по коридору 5b; (v) импорт угля и полезных ископаемых из Монголии по коридорам 4a и 4c; (vi) импорт лесоматериалов из Российской Федерации по коридору 4b; (vii) транзитные перевозки монгольского экспорта в морской порт Тяньцзинь по коридору 4b. Образцы **ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ** перевозок включали (i) экспорт в Алматы и Нур-Султан в Казахстане по коридору 1; (ii) экспорт машин и оборудования в Туркменистан через территорию Казахстана и Узбекистана; (iii) экспорт из Чончиня в Дуйсбург, Германия, контейнерным скоростным поездом; (iv) экспорт стеклянных бутылок и автомобильных запчастей из Чончиня в Улан-Батор, Монголия. **ТОВАРЫ**, обычно перевозимые автомобильным транспортом, представляли собой смешанный ассортимент потребительских товаров, одежды, электрооборудования и техники. Товары, перевозимые по железной дороге, включали химикаты, электрооборудование и машины, а также пластиковые изделия.

Грузия. Все грузы через Грузию осуществляются **АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ** вдоль коридора 2, и в основном это были не контейнерные перевозки. Они включали (i) экспорт техники и оборудования из Турции в Центральную Азию; (ii) экспорт промышленных и потребительских товаров из Украины и других стран на судах, причаливающих в Потти или Батуми, которые затем перевозятся на грузовых АТС в Центральную Азию; (iii) экспорт сухофруктов и орехов из Узбекистана в Грузию (Тбилиси). Эти маршруты пересекают Каспийское море в Баку-Актау (АЗЕ–КАЗ). Нет данных о **ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ** перевозках. **ОСНОВНЫМИ ТОВАРАМИ**, перевозимыми автомобильным транспортом, были овощи, электрооборудование и машины и фармацевтические препараты.

Казахстан. **АВТОМОБИЛЬНЫЕ** перевозки включали (i) импорт потребительских и промышленных материалов из Урумчи, КНР, в Алматы на грузовых АТС по коридору 1b; (ii) импорт свежих фруктов и овощей из Кыргызской Республики и Узбекистана; (iii) транзитные перевозки сельскохозяйственной продукции из Кыргызской Республики и Узбекистана через Казахстан в Российскую Федерацию. В данных ИМЭК были зарегистрированы **ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ** перевозки, включая: (i) импорт транспортных средств и промышленных товаров из крупных городов КНР, таких как Чончун и Шеньчжень на поездах в Алматы; (ii) импорт транспортных средств и товаров народного потребления иностранного происхождения с использованием морских контейнеров в города Казахстана; (iii) импорт химикатов, оборудования и техники из Урумчи в Алматы и Нур-султан в Казахстане на поездах вдоль коридоров 1a или 1b; (iv) транзитные перевозки машин и оборудования из Урумчи в Узбекистан и Туркменистан. **ТОВАРЫ**, обычно перевозимые автомобильным транспортом, представляли собой смешанный ассортимент потребительских товаров, одежды, электрооборудования и техники. Товары, перевозимые по железной дороге, включали электроприборы, электрооборудование и технику, текстиль и строительные материалы.

Кыргызская Республика. В 2018 году были представлены образцы данных ИМЭК только по **АВТОМОБИЛЬНЫМ** перевозкам. Они включали импорт одежды из КНР; (ii) импорт бумаги из Казахстана; (iii) экспорт свежих и сушеных фруктов и текстиля в Казахстан и Россию; (iv) транзитные перевозки оборудования и техники из КНР в Таджикистан. Нет данных о **ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ** перевозках. **ТОВАРАМИ**, обычно перевозимыми автомобильным транспортом, были фрукты и орехи, транспортные средства, текстиль и одежда, а также электрооборудование и техника.

Монголия. В 2018 г. ИМЭК собрал данные в Монголии как по автомобильным, так и железнодорожным перевозкам. **Образцы данных** по **АВТОМОБИЛЬНЫМ** перевозкам, включали (i) импорт химических веществ и дизельного топлива из КНР в Монголию, а также экспорт сырой нефти в КНР из Монголии, через Бичигт вдоль субкоридор 4с; (ii) импорт смешанных потребительских товаров и продуктов питания из КНР в Улан-Батор, пересекая Замын-Ууд по коридору 4b; (iii) импорт потребительских товаров и напитков из России в Улан-Батор, через Алтынбулаг по коридору 4b; (iv) экспорт угля из Монголии в КНР, через Ярант по коридору 4с. Все товары перевозились на не контейнерных грузовых АТС. Железнодорожные перевозки включали (i) импорт контейнерных грузов из Японии, Южной Кореи и некоторых частей КНР, таких как Тяньцзинь, в Улан-Батор; (ii) экспорт мяса и полезных ископаемых в контейнерах из Улан-Батора в Тяньцзинь для реэкспорта; (iii) транзитные поставки российского пиломатериала в КНР. **ТОВАРЫ**, обычно перевозимые автомобильным транспортом, представляли собой смешанный ассортимент потребительских товаров, продовольственных товаров и дизельного топлива. Товары, перевозимые по железной дороге, включали химикаты, электрооборудование и технику, а также пластиковые изделия.

Пакистан. АВТОМОБИЛЬНЫЕ перевозки включали (i) экспорт фруктов и овощей в Таджикистан и Узбекистан через Афганистан; (ii) экспорт фруктов и овощей из Кветты в Ашхабад, Туркменистан, через Афганистан; (iii) транзитные перевозки контейнерных грузов в Джелалабад или Кандагар из Карачи. Нет данных о **ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ** перевозках. **ТОВАРАМИ**, обычно перевозимыми автомобильным транспортом, были преимущественно свежие фрукты и овощи, некоторое электрооборудование и машины, а также керамические изделия.

Таджикистан. АВТОМОБИЛЬНЫЕ перевозки включали (i) импорт строительного оборудования в контейнерах из КНР в Душанбе; (ii) импорт потребительских и промышленных товаров в контейнерах из Российской Федерации в Душанбе (через Казахстан и Узбекистан); (iii) двусторонняя торговля с Кыргызской Республикой через Карамык; (iv) импорт фруктов и овощей из Пакистана через Афганистан. В 2018 году не было данных о **ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ** перевозках: железнодорожная система Таджикистана сообщается на международном уровне через железнодорожные системы Узбекистана и Туркменистана, а в 2018 году она пострадала от эмбарго, введенного Туркменскими железными дорогами в феврале и октябре. Причины этих эмбарго остаются неясными и указывают на необходимость расширения диалога между правительствами Таджикистана и Туркменистана.

Туркменистан. В 2018 году **АВТОМОБИЛЬНЫЕ** перевозки включали транзитные перевозки контейнерных грузов на грузовых АТС в обоих направлениях между морским портом Бандар-Аббас, Ираном и Узбекистаном. **ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ** перевозки включали (i) импорт оборудования и машин на поездах из КНР; (ii) импорт фруктов и овощей из Пакистана. Ни одна туркменская ассоциация не участвовала в процессе сбора данных ИМЭК в 2018 году: источниками вышеуказанных данных являются партнеры ИМЭК в Афганистане, в КНР и Узбекистане. **ТОВАРАМИ**, обычно перевозимыми автомобильным транспортом, были ковры и изделия из меди. Товары, перевозимые по железной дороге, включали овощи, электрооборудование и технику.

Узбекистан. АВТОМОБИЛЬНЫЕ перевозки включали (i) экспорт сельскохозяйственной продукции в Россию через Казахстан и импорт промышленных товаров и бананов в обратном направлении; (ii) экспорт фруктов и овощей в Казахстан; (iii) экспорт и импорт контейнерных товаров между узбекскими городами и морским портом Бандар-Аббас через Туркменистан; (iv) импорт фруктов и овощей из Пакистана через Афганистан; (v) транзитные перевозки промышленных товаров и оборудования из России в Таджикистан; (vi) ограниченное количество контейнерных транзитных перевозок потребительских товаров из морского порта Бандар-Аббас в Казахстан и Кыргызскую Республику. **ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ** перевозки включали транзитные перевозки техники и оборудования из КНР в Туркменистан. **ТОВАРАМИ**, обычно перевозимыми автомобильным транспортом, были фрукты и овощи, текстиль, медные изделия и транспортные средства. Товары, перевозимые по железной дороге, включали электрооборудование и технику.

4 Автомобильные перевозки в 2018 году

ИСТ по ИМЭК 2018 года для автомобильных перевозок подробно описаны в таблицах 4.1, 4.2, 4.5 и 4.6. По сравнению с предыдущим годом данные ИМЭК за 2018 год показали следующее:

- (i) среднее время на прохождение через пункт пропуска сократилось с 16,9 часов в 2017 году до 12,0 часов в 2018 году;
- (ii) издержки на прохождение ПП снизились со 159 долл. США в 2017 году до 156 долл. США в 2018 году;
- (iii) общие транспортные издержки на перевозки по участку коридора немного увеличились с 947 долл. США в 2017 году до 953 долл. США в 2018 году;
- (iv) ССЗ улучшилась с 22,2 км/ч в 2017 году до 23,4 км/ч в 2018 году; СБЗ зарегистрирована на уровне 46,3 км/ч, выше чем 45 км/ч в 2017 году.

Индикатор содействия торговле 1: Среднее время на прохождение через пункт пропуска

Таблица 4.1: Среднее время, затраченное на прохождение ПП

		2017	2018	% изменения
ИСТ1	Время на прохождение через ПП (часы)	16,9	12,0	-28,7

ИСТ = индикатор содействия торговле.

Источник: Азиатский банк развития.

В 2018 году данные ИМЭК для ИСТ1 по автомобильным перевозкам выявили сравнительно неэффективные ПП в Чамане (65,2 часа), Пешаваре (33,5 часа), Торгунди (31,5 часа), Торхаме (27,2 часа), Спин-Булдаке (25,7 часа), Хоргосе (20,4 часа), Чители Хиди (17,9 часа) и Конысбаева (12,0 часа). Были выявлены такие причины задержек как таможенные процедуры, осуществляемые вручную; время ожидания в очереди из-за ограничений на ПП; погрузка и разгрузка в связи с необходимостью смены грузовых АТС.

В Коридорах 5 и 6 отмечено самое длительное время прохождения ПП: 28,2 часа для коридора 5 и 15,0 часа для коридора 6. Эти значения были намного ниже, чем в 2017 году, и достигли уровня 2016 года, вызванные отсутствием внезапного закрытия границы между Афганистаном и Пакистаном в 2018 году.

Индикатор содействия торговле 2: Средние издержки на прохождение через пункт пропуска

Таблица 4.2: Издержки на прохождение пограничного пункта пропуска

		2017	2018	% изменения
ИСТ2	Издержки на прохождение через пункт пропуска (\$)	159	156	-2,0

ИСТ = индикатор содействия торговле.
 Источник: Азиатский банк развития.

Таблица 4.3 иллюстрирует разброс издержек, понесенных в ПП вдоль коридоров ЦАРЭС в 2018 году.¹² Таможенные формальности, погрузка и разгрузка, плата за проезд по дороге и мосту, затраты на сопровождение и конвоирование были основными источниками сборов и платежей.¹³ Издержки на коммерческую инспекцию в Хоргосе (КНР) в коридоре 1 были высокими. Издержки, связанные с ветеринарным контролем и визой/иммиграцией, были относительно высокими в коридоре 2. Данные ИМЭК обращают внимание на таможенный контроль вдоль коридора 5 (271 долл. США) как на единственное наиболее дорогостоящее действие, и в значительной степени за счет платы за таможенное оформление и документы на афгано-пакистанском ПП. За ним следуют погрузка и разгрузка в Хоргосе (КНР) в коридоре 1 (262 долл. США), где грузовые АТС из КНР заканчивают путь и выгружают товары на временные таможенные склады. Затем казахстанские грузовые АТС въезжают в ПП КНР, забирают товар и возвращаются на казахстанскую сторону: свидетельства показали, что это действие является относительно дорогостоящим.

ИМЭК также проанализировал неофициальные платежи в Центральной Азии (Таблица 4.4).¹⁴ Ренто-ориентированное поведение наблюдалось в следующих действиях, ранжированных по вероятности возникновения: (i) регистрация АТС (50%), (ii) фитосанитарные меры (31%); (iii) санитарный и карантинный контроль (31%); (iv) транспортная инспекция (27%); (v) таможенный контроль (24%).

Что касается величины неофициального платежа за грузовое АТС, самые большие суммы взимались во время (i) оформления транзита (160 долл. США); (ii) таможенный контроль (93 долл. США); (iii) погрузка и разгрузка (49 долл. США); (iv) для сокращения времени ожидания в очереди (25 долл. США).

¹² Издержки рассчитываются путем суммирования сборов и платежей за каждое действие на ПП для расчета общей суммы выплат. Кроме того были включены «чайные» или «сборы за содействие», которые выходили за пределы официальной суммы, подлежащей выплате.

¹³ В отличие от первых лет внедрения ИМЭК, расходы на сопровождение и конвоирование редки: в 2018 году было зарегистрировано только пять случаев.

¹⁴ Неофициальный платеж определяется как сумма, выплачиваемая сверх официально признанной законом суммы, с целью получения взамен одолжения. Официальные квитанции при этом не выдаются. Отслеживание неофициальных платежей затруднено по своей сути из-за скрытого характера сделки. Водители, участвующие в ИМЭК, обучены распознавать неофициальные платежи и регистрировать их отдельно. Неофициальные платежи различались по коридорам и, как правило, были более значительными в коридорах с интенсивным движением, где заторы приводили к увеличению времени ожидания в очереди, а водители платили «чайные», чтобы сократить время ожидания. Неофициальные платежи были зарегистрированы в ПП и за их пределами, например, в таможенных службах внутри страны или при взаимодействии с дорожной полицией на дорогах.

Таблица 4.3: Средние издержки на автомобильных пограничных пунктах пропуска по действиям

Автомобильные перевозки	Средние издержки (\$)						
	Всего	Коридоры					
		1	2	3	4	5	6
i Пограничный контроль безопасности	15	9	12	10	21	29	13
ii Таможенный контроль	109	186	42	24	77	271	67
iii Коммерческий контроль	29	118	16	20	24	—	25
iv Санитарный и карантинный контроль	9	—	13	7	3	10	11
v Фитосанитарный контроль	15	6	12	7	—	35	10
vi Ветеринарный контроль	7	12	56	6	—	—	6
vii Виза и/или иммиграция	25	16	79	8	—	42	12
viii Соответствие требованиям к транзиту	40	—	40	—	—	—	—
ix ГАИ и/или дорожная инспекция	8	4	24	4	—	9	7
x Полицейский КПП или пост	9	—	14	—	—	9	9
xi Транспортная инспекция	13	17	16	8	—	20	13
xii Весогабаритный контроль	21	10	15	16	37	10	13
xiii Регистрация транспортного средства	11	—	18	7	—	—	12
xiv Срочный ремонт	72	—	9	22	—	76	21
xv Сопровождение и/или конвой	210	—	210	—	—	—	—
xvi Погрузка и / или разгрузка	106	262	25	8	134	95	104
xvii Дорожный сбор	27	—	86	160	15	9	8
xviii Ожидание или очередь	13	4	17	—	9	17	—

Легенда: Более 100 долл. США

ГАИ = Государственная автомобильная инспекция.

Источник: Азиатский банк развития.

Таблица 4.4: Расчетные неофициальные платежи по видам действий для автомобильных перевозок в 2018 году

Автомобильные перевозки	Вероятность (%)	Средние (\$)						
		Всего	Коридоры					
			1	2	3	4	5	6
i Пограничный контроль безопасности	7	4	—	4	5	0	—	—
ii Таможенный контроль	24	93	67	48	—	0	106	30
iii Коммерческий контроль	1	8	6	—	—	—	5	13
iv Санитарный и карантинный контроль	31	4	—	3	4	—	—	4
v Фитосанитарный контроль	31	5	—	3	6	—	—	5
vi Ветеринарный контроль	7	2	—	3	2	—	—	8
vii Виза и/или иммиграция	10	3	—	4	3	—	—	—
viii Соответствие требованиям к транзиту	6	160	—	160	—	—	—	—
ix ГАИ и/или дорожная инспекция	0	—	—	—	—	—	—	—

Продолжение на следующей странице

Таблица 4.4 продолжение

Автомобильные перевозки	Вероятность (%)	Всего	Средние (\$)					
			Коридоры					
			1	2	3	4	5	6
x Полицейский КПП или пост	0	2	—	2	—	—	—	—
xi Транспортная инспекция	27	5	—	4	6	—	—	6
xii Весогабаритный контроль	21	5	—	4	6	—	—	6
xiii Регистрация транспортного средства	50	4	—	4	4	—	—	5
xiv Срочный ремонт	3	5	—	4	7	—	—	6
xv Сопровождение и/или конвой	0	—	—	—	—	—	—	—
xvi Погрузка и / или разгрузка	0	49	74	—	—	127	—	17
xvii Дорожный сбор	0	3	—	3	3	—	—	—
xviii Ожидание или очередь	0	25	—	25	—	—	—	—

Легенда: Более 100 долл. США

ГАИ = Государственная автомобильная инспекция.

Источник: Азиатский банк развития.

Индикатор содействия торговле 3: Общие издержки на перевозку

Таблица 4.5: Средние издержки на перевозку по участку коридора

	2017	2018	% изменения
ИСТЗ Издержки на перевозку по участку коридора, (\$, на 500 км, на 20 тонн)	\$947	\$953	+0.6

км = километр, ИСТ = индикатор содействия торговле.

Источник: Азиатский банк развития.

Средние общие расчетные издержки в 2018 году составляли 953 долл. США,¹⁵ что составило повышение менее чем в 1% по сравнению с 2017 годом. Есть существенные различия по общим оценочным издержкам среди шести коридоров: коридор 4, например, считался дорогостоящим (1 805 долл. США), за которым следовал коридор 1 (1 129 долл. США), а остальные коридоры оценены ниже 1 000 долл. США. Самые высокие издержки наблюдались в субкоридорах 1b (1 090 долл. США), 4b (2 297 долл. США), 5b (1 860 долл. США) и 6d (1 835 долл. США).

Индикатор содействия торговле 4: Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС

Коридор 1 показал самую высокую СБЗ (54 км/ч) в 2018 году, в то время как коридор 5 был самым медленным (38 км/ч). У коридоров 1 и 4 самая высокая ССЗ, включая задержки, в то время как коридор 5 оставался самым медленным в 11 км/ч.

¹⁵ Для стандартизации ИСТЗ ИМЭК принимает 500 км в качестве единицы расстояния и 20 тонн в качестве единицы веса. Эта стандартизированная единица позволяет сравнивать автомобильные перевозки по разным коридорам с разным расстоянием и весом.

Таблица 4.6 отображает две группы данных: группа более высоких значений- это СБЗ и группа более низких значений – это ССЗ.

Таблица 4.6: Средняя скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС

		2017	2018	% изменения
ИСТ4	Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (км/ч)	22,2	23,4	+5,5
СБЗ	Скорость без задержки (км/ч)	45,0	46,3	+2,9

км/ч = километр в час, СБЗ = скорость без задержки, ИСТ = индикатор содействия торговле.

Источник: Азиатский банк развития.

В 2018 году как СБЗ, так и ССЗ показали годовой рост по сравнению с данными за 2017 год. СБЗ немного выше, и среднее время на прохождение через пункт пропуска (отраженное в ИСТ1) ниже, что помогло увеличить ССЗ в этом году. С другой стороны, по 9 из 18 субкоридорам по-прежнему сообщали о снижении на 50% и более при сравнении СБЗ и ССЗ. Это представляет собой снижение скорости, когда пересечение границы учитывалось в общем затраченном времени. Это указывает на то, что по-прежнему необходимо уделять внимание задержкам при пересечении границы. Как и в 2017 году, субкоридоры 5a, 5c и 6d особенно пострадали, и по ним наблюдалось наиболее существенное снижение скорости.

Эффективность коридоров

Коридор 1

Этот коридор связывает Восточную Азию с Европой и имеет три субкоридора: (i) субкоридор 1a преимущественно обслуживает железнодорожные перевозки; (ii) субкоридор 1b активно используется как автомобильным, так и железнодорожным транспортом, как это видно на маршруте между Урумчи и Алматы, который интенсивно используется грузовыми АТС; (iii) субкоридор 1c, который соединяет Кыргызскую Республику с международными автомагистралями в Казахстане, связывающими с Российской Федерацией.

Во всех трех субкоридорах показатель СБЗ превышал 50 км/ч в 2018 году, а ССЗ варьировались от 26 до 34 км/ч. В коридоре 1 дороги с относительно хорошим покрытием и хорошая транспортная инфраструктура, благодаря программам по модернизации КНР и Казахстана – инициатива «Пояс-путь» (ИПП) и программа Нурлы жол («Путь в будущее») соответственно.¹⁶

Хоргос (КНР) в субкоридоре 1b является международным узлом для автомобильных перевозок. В 2018 году этот ПП достиг 25% увеличения грузооборота с 710 000 тонн в 2017 году до 887 000 тонн.¹⁷ Эти цифры делают Хоргос (КНР) главным ПП в Синьцзян-Уйгурском автономном районе, на него приходится 45,6% от общей стоимости торговли и 60,2% от общего тоннажа, обработанного в 2018 году. КНР экспортировала высокотехнологичное оборудование, текстиль, электрическую бытовую технику и товары народного потребления, а также минералы.

¹⁶ «Нурлы жол» - государственная программа по развитию инфраструктуры в Казахстане. Она также известна как «Путь в будущее». <https://www.baiterek.gov.kz/en/nurly-zhol-program>.

¹⁷ China Customs Press. *CHINA Ports YearBOOK, 2014–2017*. Имеется на сайте https://www.360kuai.com/pc/9d16d26c88b74ee7f?cota=4&tj_url=so_rec&sign=360_57c3bbd1&refer_scene=so_1.

Для экспорта из КНР среднее время на прохождение пункта пропуска составляло в Хоргос (КНР) 10,2 часа и в Хоргос (КАЗ) 6,8 часа. В обратном направлении среднее время на прохождение через пункт пропуска составляло Хоргос (КНР) 20,4 часа и Хоргос (КАЗ) 4,5 часа, при этом основной причиной задержки являлась передача грузов между грузовыми АТС КНР и казахстанскими грузовыми АТС, поскольку грузовые АТС не могут свободно въезжать в территории другой стороны. Поэтому все товары должны передаваться на ПП.

Вдоль субкоридора 1с серьезных проблем в Торугарте и Иркештаме не зарегистрировано. В мае 2018 года КНР интегрировала коммерческую инспекцию AQSIQ (Главное управление по надзору за качеством, инспекции и карантину) в таможенные процедуры, что сократило общее время для коммерческого и таможенного контроля на 2 часа (см. Раздел 6).

Коридор 2

Коридор 2 представляет собой важный канал для региональной восточно-западной торговли, связывающий экономики Восточной Азии в Центральной Азии, Кавказа, и страны Средиземного моря, с КНР на востоке и Грузией и на западе, проходя через девять стран ЦАРЭС. Есть четыре субкоридора, и все они начинаются в КНР и ведут в Грузию (2а, 2b и 2с) и в Иран (2d) (Таблица 4.7). В образцах ИМЭК 2018 года не было зарегистрировано ни одного экспорта в направлении запад-восток.

Таблица 4.7: Маршруты коридора 2

Субкоридор	Страны	Вид транспорта	Морские порты
2a	КНР, КГЗ, УЗБ, КАЗ, АЗЕ, ГРУ	Автомобильный, водный	Актау-Баку
2b	КНР, КГЗ, УЗБ, ТКМ, АЗЕ, ГРУ	Автомобильный, водный	Туркменбаши- Баку
2c	КНР, КАЗ, АЗЕ, ГРУ	Автомобильный, железнодорожный, водный	Актау-Баку
2d	КНР, КГЗ, ТАД, АФГ, ТКМ	Автомобильный, железнодорожный	—

АФГ = Афганистан, АЗЕ = Азербайджан, ГРУ = Грузия, КАЗ = Казахстан, КГЗ = Кыргызская Республика, КНР = Китайская Народная Республика, ТАД = Таджикистан, ТКМ = Туркменистан, УЗБ = Узбекистан.
Источник: Азиатский банк развития.

Из Кавказа в Центральную Азию

В 2018 году образцы ИМЭК включали поставки из морских портов на Черном море в страны Центральной Азии, включая контейнерные и неконтейнерные перевозки, которые начинались в Поти в Грузии и направлялись на конечные рынки в Центральной Азии, завершая путь в крупных городах. Таблица 4.8 показывает примерное время и издержки по двум маршрутам: Поти–Бишкек и Поти–Нур-Султан. Перевозки осуществлялись грузинскими грузовыми АТС и водителями и пересекали Каспийское море из Баку в порт Актау по субкоридору 2а.

Перевозка из Поти в Бишкек и Нур-Султан заняла 9–11 дней, а время на различные виды действий значительно варьировалось. Это может быть связано с пересечением Каспийского моря: время на пересечение через Баку–Актау (АЗЕ–КАЗ) в среднем составило 3–5 дней, но в некоторых случаях оно могло быть дольше, в зависимости от расписания судов, пропускной способности водных каналов и перегруженности порта. Оба правительства знают об этих значительных задержках и инвестировали в улучшения для увеличения пропускной

Таблица 4.8: Эффективность автомобильных перевозок из Кавказа в Центральную Азию

Характеристики	Поти–Бишкек	Поти - Нур-Султан
Расстояние	5 170 км	4 708 км
Время транзита	103 часа	99 часов
Время на действия	113 часов	175 часов
Общее время	216 часов (прибл. 9 дней)	274 часов (прибл. 11 дней)
Транспортный тариф	\$2020	\$2110
Издержки на действия	\$460	\$452
Общая стоимость	\$2480	\$2562

км = километр.

Источник: Азиатский банк развития.

способности и эффективности морских портов Каспия: например, Казахстан построил новый терминал в Курыке, к югу от Актау, для обслуживания транзитных перевозок.

Из Средиземноморья в Центральную Азию

Образцы ИМЭК 2018 года также включали турецкие поставки в Центральную Азию. Коридор 2 играет определенную роль в обслуживании этого потока перевозок товаров, начинающих путь в ПП Сарпи (ГРУ), на сухопутной границе между Турцией и Грузией. Сарпи - это большой ПП, где у Грузии есть терминал с 17 воротами для обработки транзитных перевозок. Данные ИМЭК показали, что товары, перевозимые через Кавказ-Каспийское море в крупные города Центральной Азии (Таблица 4.9).

Таблица 4.9: Показатели автомобильных перевозок из Средиземноморья в Центральную Азию

Характеристики	Сарпи-Бишкек	Сарпи - Нур-Султан
Расстояние	5243 км	4 775 км
Время транзита	126 часа	99 часов
Время на действия	205 часов	175 часов
Общее время	331 часов (прибл. 13 дней)	274 часов (прибл. 11 дней)
Транспортный тариф	\$2050	\$1990
Издержки на действия	\$673	\$452
Общая стоимость	\$2723	\$2442

км = километр.

Источник: Азиатский банк развития.

При сравнении маршрутов Кавказ-Центральная Азия и Средиземноморье - Центральная Азия в обоих маршрутах наблюдаются одинаковые показатели времени и затрат. Самым непредсказуемым является пересечение Каспия: в исключительных случаях доставка из Сарпи в Бишкек заняла 21 день, а доставка в Актау заняла 5 дней. В наземных пунктах пропуска не отмечено серьезных проблем вдоль коридора 2, особенно в пунктах пропуска Грузии, где в среднем таможенный контроль занимал всего 5 минут.

Следует отметить отсутствие образцов ИМЭК на перевозки через Туркменистан. Грузинские перевозчики описали трудности при транзите через Туркменистан из-за сложного процесса подачи заявления на получение визы и разрешения. Предпочтение отдается маршруту через

Актау. Таджикские перевозчики сообщали о периодическом эмбарго на автомобильные и железнодорожные перевозки.¹⁸ В настоящее время Туркменистан не участвует в программе ИМЭК, и нет возможности подтвердить подробности. Очевидно это одна из тем для обсуждений на уровне политики, чтобы изучить причины.

Коридор 3

Коридор 3 – это коридор север-юг, соединяющий восточную часть Российской Федерации с Ближним Востоком через Центральную Азию. Северный участок находится в Казахстане и включает как автомобильные, так и железные дороги. Коридор делится на два субкоридора в Мерке, Казахстан. Субкоридор 3а ведет в Узбекистан и Туркменистан, заканчиваясь в Иране. Участок 3b ведет на юг в сторону Кыргызской Республики, Таджикистана и Афганистана и также заканчивается в Иране. В 2018 году были собраны только образцы автомобильных перевозок.

Тенденции последних нескольких лет сохранились в показателях 2018 года: в субкоридоре 3а было показано более длительное среднее время и более высокие издержки пересечения границы по сравнению с субкоридором 3b. В 2018 году среднее время на прохождение через пункт пропуска составляло в субкоридоре 3а 10,2 часа по сравнению с субкоридором 3b в 33,9 часа. Средние издержки на пересечение границы составили 127 долл. США для субкоридора 3а против 69 долл. США для субкоридора 3b, в то время как общие транспортные расходы составили 696 долл. США для субкоридора 3а против 505 долл. США для субкоридора 3b. Тем не менее, к югу от коридора 3а скорости лучше: грузовые АТС, двигавшиеся по субкоридору 3а, достигли СБЗ 54 км/ч по сравнению с СБЗ 42 км/ч по субкоридору 3b. Однако из-за длительного времени на пересечения границы ССЗ вдоль коридора 3а была ниже.

Таблица 4.10 показывает, что среднее время на прохождение через пункт пропуска вдоль субкоридора 3а было выше, чем в субкоридоре 3b, для которого основной причиной было время, проведенное в очереди. Это предполагает, что пропускную способность ПП вдоль коридора 3а нужно пересмотреть и расширить. Издержки на пересечение границ вдоль субкоридора 3а повысились за счет ПП Алат–Фарап (УЗБ–ТКМ), где платежи за визу и

Таблица 4.10: Сравнение субкоридоров 3а и 3b - Среднее время на пересечение границы

Выезд из ПП	Время	Въезд в ПП	Время
ПП в коридоре 3а			
Яллама (УЗБ)	10,2 часа	Конысбаева (КАЗ)	12,0 часа
Алат (УЗБ)	9,1 часа	Фарап (ТКМ)	9,0 часа
Сарахс* (ТКМ)	7,4 часа	Сарахс* (ТКМ)	9,0 часа
ПП в коридоре 3b			
Карамык (КГЗ)	2,2 часа	Карамык (ТАД)	1,0 часа
Дусти (ТАД)	11,0 часа	Сарыюсиё (УЗБ)	10,0 часа
Фотехобод (ТАД)	1,4 часа	Ойбек (УЗБ)	2,8 часа

* Сарахс - наземный ПП в ТКМ, расположенный на границе с Ираном. ПП в Иране называется Саракхс. Данные в Иране не собираются, так как Иран не является членом ЦАРЭС

ПП = пограничный пункт пропуска, ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, КАЗ = Казахстан, КГЗ = Кыргызская Республика, ТАД = Таджикистан, ТКМ = Туркменистан, УЗБ = Узбекистан.

Источник: Азиатский банк развития.

¹⁸ По состоянию на август 2019 года Туркменистан был закрыт для автомобильных и железнодорожных перевозчиков Таджикистана после того, как Туркменистан ввел эмбарго в октябре 2018 года.

иммиграционные сборы, которые в среднем составили 75 долл. США, и плата за проезд в сумме 155 долл. США взималась за каждое грузовое АТС, входящее в Фарап.

В целом, средние транспортные расходы были выше в субкоридоре 3а, но лучшая транспортная инфраструктура способствовала более высокой скорости движения. К сожалению, это было сведено на нет более длительным временем пересечения границы. Однако следует отметить усилия Узбекистана по быстрой модернизации своей инфраструктуры с целью упростить транзитные режимы и заключать новые транзитные соглашения с соседними странами: например, было издано постановление об учреждении Министерства транспорта для надзора за всей транспортной политикой.¹⁹

Коридор 4

Коридор 4 ЦАРЭС соединяет КНР, Монголию и Российскую Федерацию и состоит из трех субкоридоров: Субкоридор 4а в западном регионе Монголии, который обслуживает автомобильную транзитную торговлю между Российской Федерацией и КНР и двустороннюю торговлю между КНР и Монголией; субкоридор 4b, который является как автомобильным, так и железнодорожным сообщением между КНР и Российской Федерацией через Улан-Батор; 4с, который соединяет восточную часть Монголии с КНР автомобильным транспортом. Только субкоридор 4b позволяет осуществлять железнодорожные перевозки в Тяньцзинь и обратно, являющийся морскими воротами для международной торговли Монголии. Пограничный пункт пропуска Эренхот–Замын-Ууд (КНР–МОН) является крупнейшим и наиболее загруженным ПП в коридоре 4, при этом товары перевозятся автомобильным и железнодорожным транспортом в обоих направлениях. Коридор ЦАРЭС 4 соответствует одному из шести коридоров, официально описанных в рамках ИПП.

Образцы ИМЭК за 2018 год исследовали двустороннюю торговлю между КНР и Монголией вдоль субкоридора 4а. Для экспорта из КНР грузовые АТС перевозили товары народного потребления и строительные материалы (плитки) из Урумчи в Баян, проходя 1 055 км.

В обратном направлении Монголия экспортировала уголь из близлежащих рудников в Урумчи. Ключевым ПП является Такешикент–Ярант (КНР–МОН). Товары проходили стандартную процедуру (пограничный контроль безопасности, визовые и иммиграционные проверки, коммерческую инспекцию и таможенный контроль) без каких-либо серьезных задержек, но время уходило на перегрузку материалов между грузовыми АТС, и дополнительно требовалось 1–3 часа чтобы переместить груз или контейнер во временные склады. С точки зрения издержек, стоимость парковки внутри ПП Такешикент составляла в среднем 60 юаней на грузовое АТС (почти 9 долл. США), и стоимость хранения составила 40 юаней за тонну в сутки, что в среднем составило около 156 долл. США за 27 тонн товаров.

Образцы ИМЭК вдоль субкоридора 4b были сфокусированы на перевозках из КНР в Монголию (Таблица 4.11), где были изучены два типа перевозок: первый – малотоннажные перевозки (ITL) из Эренхота в Улан-Батор неконтейнерных грузов на грузовых АТС с диапазоном коммерческой нагрузки 10–15 тонн. Вторым видом были автомобильно–железнодорожные мультимодальные перевозки из Эренхота в Улан-Батор с контейнерными грузами из Эренхота

¹⁹ Комитет автомобильных дорог при Министерстве транспорта Республики Узбекистан. <http://www.uzavtoyul.uz/en/post/avtomobil-transporti-infratuzilmasini-rivojlantirish-boyicha-topshiriqlar-berildi.html>.

Таблица 4.11: Сравнение автомобильных и автомобильно-железнодорожных перевозок по субкоридору 4b

Характеристики	Эренхот-Улан-Батор (автомобильные)	Эренхот-Улан-Батор (автомобильно- железнодорожные)
Расстояние	669 км	764 км
Время транзита	12,5 часа	48,8 часов
Время на действия	5,0 часов	17,7 часов
Общее время	17,52 часов (менее 1 дня)	66,48 часов (прибл. 3 дня)
Транспортный тариф	\$960	1621 долл. США
Издержки на действия	\$50	\$566
Общая стоимость	\$1 010	\$2 187

км = километр.

Источник: Азиатский банк развития.

в Улан-Батор. Грузовые АТС перевозили грузы из Эренхота (КНР) через границу в Замын-Ууд (МОН), а затем перегружали в поезда, которые проходили 751 км до Улан-Батора.

На первый взгляд, грузоперевозки оказались быстрее и дешевле: в три раза быстрее и вдвое дешевле, чем автомобильно-железнодорожные. Однако учитывая, что автомобильно-железнодорожным транспортом перевозили оборудование связи, и лучшая безопасность, предлагаемая железной дорогой, объясняет, почему дополнительные расходы были понесены за перевозки по железной дороге.

По субкоридору 4с в ИМЭК 2018 года включены образцы по экспорту электрооборудования и минерального топлива из КНР через Зуун Хатавч–Бичигт (КНР–МОН), заканчивающийся в Сухэ-Баторе, монгольском городе на севере. Здесь не отмечено никаких серьезных проблем.

Коридор 5

Коридор 5 соединяет КНР с портами Пакистана, проходя транзитом по территории Афганистана, Кыргызской Республики и Таджикистана. Достижение прогресса в этом коридоре, имеющем особый стратегический потенциал для обеспечения связи между Восточной, Центральной и Южной Азией, затруднено из-за геополитической напряженности, высокогорья и слабо развитой инфраструктуры. Все три субкоридора располагаются в направлении север–юг и связаны с глубоководными морскими портами в Пакистане (Карачи и Гвадар). Коридор 5 имеет три субкоридора: субкоридоры 5а и 5с проходят через республики Центральной Азии и связаны с морскими портами Карачи и Гвадар; и субкоридор 5b соединяет Каши в КНР с Пенджабским регионом и является официальным коридором в рамках ИПП.

По субкоридору 5а ИМЭК 2018 года охватил контейнерные перевозки из Карачи в Джелалабад и Кандагар в Афганистане, которые осуществлялись пакистанскими перевозчиками. Обе страны установили строгие условия для иностранных грузовых АТС. Таким образом, зарегистрированные в Пакистане грузовые АТС должны заканчивать путь на внутренней таможне в Джелалабаде вместо того, чтобы доставлять товары в конечный пункт назначения Кабула. Афганские перевозчики забирали товары из Джелалабада и отправляли их в Кабул. На юге пакистанские перевозчики могли доставлять груз в конечный пункт назначения Кандагар. По маршруту Карачи-Джелалабад среднее время на пересечение границы в Пешаваре

составило 33,5 часа и в Торхаме 27,2 часа. По маршруту Карачи-Кандагар среднее время на пересечение границы в Чамане составило 62,2 часа и в Спин Булдаке 25,7 часа. Задержки на этих двух парах ПП сделали их наиболее затратными по времени из всех образцов ИМЭК за 2018 год. Основными причинами задержки были таможенный контроль, время, потраченное на ожидание в очереди и погрузку и разгрузку на ПП.

С точки зрения сборов при пересечении границ таможенными службами, 40-футовые контейнеры, пересекающие либо Пешавар или Чаман в 2018 году, несли в среднем издержки в 350 долл. США за грузовое АТС, а при пересечении Торхама или Спин-Булака издержки составляли 300 долл. США за грузовое АТС. А общие затраты составляли в среднем 4 000 долл. США на перевозку 40-футового контейнера из Карачи в Джелалабад (1 509 км) и 3 500 долл. США из Карачи в Кандагар (953 км). Две трети от общей суммы составили сборы за автомобильную перевозку, а оставшаяся треть – сборы за пересечение границы.

По субкоридору 5b ИМЭК изучил экспортные поставки из Каши в Сост (513 км), для которых пересечение границы происходит на пункте Хунжераб–Сост (КНР–ПАК). Никаких серьезных задержек при пересечении границы здесь не наблюдалось. Грузовые АТС ждали в среднем один час и могли в течение 30 минут пройти пограничный контроль и проверку виз в обоих пограничных пунктах пропуска. После выхода из границы Пакистана грузовые АТС направлялись в таможенный орган в Сост (90 км от границы), где они выполняли таможенные формальности. Издержки на 30-тонный неконтейнерный груз составляли около 2 200 долл. США. Сборы составили 600 долл. США в основном из-за затрат на таможенный, коммерческий контроль и погрузки и разгрузки. Единственным наиболее дорогостоящим действием было 340 долл. США за грузовое АТС в виде таможенной пошлины в Сост.

Вдоль субкоридоров 5a и 5c данные ИМЭК 2018 года также регистрировали транзитную перевозку овощей из Пакистана в Таджикистан по территории Афганистана. Перевозки начинали путь в Пешаваре и заканчивались в Душанбе (конечный пункт назначения). Грузовые АТС перевозили 40-футовые контейнеры и проходили через ПП Пешавар–Торхам (ПАК–АФГ) и Ширхан Бандар–Пянджи Поён (АФГ–ТАД), путь в 1 024 км. Афганские операторы перевозили груз из Пешавара в Ширхан Бандар, а оставшуюся часть перевозки выполняли таджикские операторы. Среднее время на прохождение через пункт пропуска в Ширхан Бандар составляло 11,9 часа и в Пянджи Поён 5,6 часа. Эта поездка обошлась в 2 400 долл. США, из которых 55% пришлось на пересечение границы и другие сборы, а оставшиеся 45% составляли автомобильные перевозки. Таможенные сборы, плата за погрузку и разгрузку, визовые и иммиграционные сборы были основными статьями расходов.

Таким образом, коридор 5 оказался затратным по времени и издержкам для трансграничного транзита. Одна главная проблема заключалась в том, что Афганистан и Пакистан взаимно ограничили доступ грузовым АТС, частично из-за прекращения после 2015 года действия соглашения о транзитной торговле между Афганистаном и Пакистаном 2010 года. Кроме того, афганские и пакистанские грузовые АТС не могли легко войти в республики Центральной Азии из-за принятых мер безопасности и отсутствия согласованных практик по транспортным средствам и транзитной торговле. И эти факторы в конечном счете вызвали необходимость смены грузовых АТС на границах. Долгое время пребывания контейнеров в морском порту Карачи также было причиной задержек: на перевозки из Карачи в Джелалабад уходило в среднем 10–14 дней, при этом половина этого времени проводилась в морском порту Карачи из-за сложной процедуры таможенного оформления и перегруженности порта.

Коридор 6

Коридор 6 обладает потенциалом соединять Российскую Федерацию, Ближний Восток, Южную Азию и Кавказ, используя Центральную Азию в качестве транзитного региона. Однако четыре субкоридора, которые образуют коридор 6, не реализовали свой потенциал в основном из-за торговых и транзитных барьеров:

- (i) Грузовые АТС из Афганистана и Пакистана не могут легко въезжать в республики Центральной Азии, и поэтому им приходится перегружать товары и контейнеры.
- (ii) Транзит через Туркменистан затруднен, и даже водителям из Центральной Азии требуется виза для въезда (Туркменистан не участвует в процессе ИМЭК).
- (iii) Немного судов заходят в порт Гвадар по сравнению с Карачи и Касимом, что сокращает объем перевозок вдоль коридора 6.
- (iv) Коридор 6 пересекается со многими другими коридорами ЦАРЭС: на севере он проходит параллельно с субкоридором 1b в Казахстане; на востоке коридоры 2 и 6 проходят в том же направлении через Каспийское море и Кавказ; а на юге коридор 6 аналогичен субкоридору 5с, который проходит через Афганистан и Пакистан.

В 2018 году образцы ИМЭК вдоль субкоридора 6а изучали импорт и экспорт между Российской Федерацией и Казахстаном, которые являются членами Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и не имеют таможенных границ. Отслеживается время на действия, связанные с управлением границами. Однако для Узбекистана, который не является членом ЕАЭС, обычные процедуры управления границами выполняются на КАЗ–УЗБ границе, где основной причиной задержки на ПП Тажен–Даутота (КАЗ–УЗБ) было время, проведенное в ожидании в очереди с последующим таможенным контролем и проверкой безопасности на границе (Таблица 4.12).

Таблица 4.12: Сравнение времени пересечения границы в Тажене и Даутоте

Название ПП	Прибывающий поток	Выбывающий поток
Тажен (КАЗ)	11,4 часов	12,6 часов
Даутота (УЗБ)	7,9 часов	12,7 часов

ПП = пограничный пункт пропуска, КАЗ = Казахстан, УЗБ = Узбекистан.

Источник: Азиатский банк развития.

Еще одним направлением отчетности ИМЭК в 2018 году был экспорт овощей из Пакистана в Узбекистан. Грузовые перевозки (20-футовые и 40-футовые) осуществлялись из Пешавара в Пакистане в Ташкент в Узбекистане, с использованием автомобильно-водно-железнодорожного транспорта. Грузовые АТС доставляли грузы из Пешавара в Хайратан в Афганистане на границу с Узбекистаном. Контейнер переправляли паромом через реку Амударья в Термезе, где контейнеры перегружали в поезда, направляющиеся в Ташкент. Длительные задержки отмечены в Пешаваре–Торхаме (ПАК–АФГ), Хайратоне (АФГ) и Термезе (УЗБ). На переправу по воде и перегрузку на поезда ушло 2–3 дня, включая время ожидания, которое было основной причиной задержки. Вдоль субкоридора 6d образцы ИМЭК были сосредоточены на грузовиках, перевозящих фрукты и овощи из Кветты в Пакистане в Туркменистан. Грузовые АТС пересекли две пары ПП: в Чаман–Спин-Булдак (ПАК–АФГ)

и Торгонди–Серхетабад (АФГ–ТКМ), потратив 2–3 дня на первую пару в основном из-за таможенных формальностей и ожидания в очереди. В Торгунди грузовые АТС, как правило, проводили один день в очереди до заполнения необходимых документов и досмотра, после чего товары перегрузили на поезд и перевезли к следующему ПП в Шерхетабате. Приведенные выше наблюдения вызывали длительное время пересечения границы, которое влияет на скорость проезда и торговлю. СБЗ составила 43 км/ч, а ССЗ даже была ниже в 21 км/ч. Оба параметра скорости были лишь немного быстрее, чем в коридоре 5, но медленнее, чем в других коридорах ЦАРЭС.

5 Железнодорожные перевозки в 2018 г.

ИСТ по ИМЭК 2018 года для железнодорожных перевозок подробно описаны в таблицах 5.1–5.4. При сравнении с предыдущим годом данные ИМЭК за 2018 год показали:

- (i) По ИСТ1 среднее время на прохождение через пункт пропуска сократилось до 23,2 часов в 2018 году с 26,2 часов в 2017 году;
- (ii) Средние издержки на прохождение через пункт пропуска немного снизились до 196 долл. США в 2018 году с 209 долл. США 2017 года;
- (iii) Общие средние издержки на проезд несколько снизились до 970 долл. США в 2018 году с 976 долл. США в 2017 году
- (iv) СБЗ снизилась до 35,4 км/ч (с 37,6 км/ч в 2017 году), скорость с задержкой была выше в 15,9 км/ч (по сравнению с 14,8 км/ч в 2017 году).

С момента разработки механизм ИМЭК собрал значительно большее количество образцов для автомобильного транспорта, чем для железнодорожного. В то время как образцы автомобильных перевозок сразу можно собрать напрямую, так как водители сопровождают груз от начала до пункта назначения и должны быть полностью осведомлены о том, что происходит внутри ПП, в случае железнодорожного транспорта, грузоотправители или экспедиторы не сопровождают товары, что усложняет сбор образцов ИМЭК. Однако в 2018 году произошло важное изменение, когда на заседании Координационного комитета транспортного сектора было решено (i) использовать данные ИМЭК в качестве инструмента мониторинга и оценки прогресса железнодорожной связности и реформ в регионе ЦАРЭС; (ii) обеспечить доступ к данным по мере необходимости.

С ростом использования глобальной системы навигации и определения положения (GPS) в регионе ЦАРЭС стоимость устройств слежения значительно снизилась, и это способствует использованию этих систем во многих железнодорожных перевозках, особенно при перевозках маршрутных поездов из КНР в Европу и из КНР в РФ.²⁰ Более широкое использование GPS потенциально сделает доступными больше данных о движении поездов для мониторинга ИМЭК.

Индикатор содействия торговле 1: Среднее время на прохождение через пункт пропуска

Таблица 5.1: Среднее время на прохождение через пограничный пункт пропуска

		2017	2018	% изменения
ИСТ1	Время на прохождение через ПП (часы)	26,2	23,2	–11,4

ИСТ = индикатор содействия торговле.

Источник: Азиатский банк развития.

²⁰ Для всего поезда требуется всего несколько стратегически расположенных единиц GPS-слежения, так как все контейнеры перемещаются одним блоком.

Средние задержки вдоль железнодорожных коридоров в 2018 году были отмечены коридоре 1 (30,6 часов), коридоре 4 (21,4 часов) и коридоре 6 (4,5 часа). Два случая поломки машины, которые явились причиной значительных задержек в 2017 году, не повторились в 2018 году, что позволило снизить среднее время прохождения пункта пропуска. Алашанькоу–Достык (КНР–КАЗ) и Хоргос–Алтынколь (КНР–КАЗ) в коридоре 1 и Эренхот–Замын-Ууд (КНР–МОН) в коридоре 4 были определены как наиболее затратные по времени. Причины задержек были разные:

- (i) Для движения в восточном направлении Алашанькоу (КНР) был самым затратным по времени ПП (21,9 часа), за ним следовали Ходжадвалет (УЗБ) и Эренхот (КНР). Основной причиной задержки было «Ограничение на въезд»: поездам в одной станции не разрешается выезжать и въезжать в следующую станцию, что обычно вызвано скоплением или низкой пропускной способностью принимающей станции. Интересно, что больше всего пострадали из-за этой проблемы станции КНР. Алашанькоу (20,7 часов), Эренхот (19,1 часов) и Хоргос (33,4 часов) показали самое длительное время в связи с этой проблемой.
- (ii) Для восточного направления средние задержки были явно выше, чем для выезжающего потока. Больше всего пострадал Достык (61 час), затем следовали Эренхот и Алтынколь.
- (iii) В коридоре 1 казахстанские станции на Достыке и Алтынколе больше всех испытывали проблему нехватки вагонов, что привело к средней задержке в 32,5 часа и 27,8 часа в двух станциях, соответственно.²¹
- (iv) Одно улучшение следует отметить в области содействия торговле – это включение Главного управления по контролю качества, инспекции и карантину КНР (AQSIQ) в состав таможенной КНР с 01 мая 2018 года. Ранее таможенный контроль и карантинная коммерческая инспекция товаров проводились отдельно; а в соответствии с новой структурой, оптимизированные процедуры, когда таможенный контроль и коммерческая инспекция проводятся одновременно, экономят 2 часа на перевозку.
- (v) В Коридоре 4 возникли проблемы, связанные с операцией по смене колеи, на которую в среднем уходило 55,7 часов в Эренхоте для товаров из Монголии в КНР.
- (vi) Не было отмечено значительных задержек в ПП Термез (УЗБ) и Серхет-Абад (ТКМ) вдоль коридора 6.

Индикатор содействия торговле 2: Средние издержки на прохождение через пункт пропуска

Таблица 5.2: Издержки на прохождение пограничного пункта пропуска

		2017	2018	% изменения
ИСТ2	Издержки на прохождение через пункт пропуска (\$)	202	196	–2,8

ИСТ = индикатор содействия торговле.

Источник: Азиатский банк развития.

²¹ См. Раздел 6, где описывается проблема нехватки вагонов в Казахстане.

Издержки на пересечение границы по железнодорожным перевозкам в 2018 году были оценены в 235 долл. США (коридор 1), 100 долл. США (коридор 4) и 143 долл. США (коридор 6). Более высокий средний показатель по коридору 1 был обусловлен более высокими затратами на ПП Алашанькоу–Достык (КНР–КАЗ) и Хоргос–Алтынколь (КНР–КАЗ).

- (i) В Достыке (КАЗ) были самые высокие затраты на пересечение границы в 549 долл. США, приходящиеся на три вида действий – смена колеи, доставка и подача вагонов (например, от одной станции к другой) и таможенный досмотр. Операция по смене колеи была дорогостоящая, но были значительные различия между образцами ИМЭК КНР и Казахстана: Экспедиторам КНР пришлось платить 300 долл. США за 40-футовый контейнер или 350 долл. США - 400 долл. США за вагон на станции Достык или Алтынколь, в то время как казахстанские экспедиторы платили только 100 долл. США за 40-футовый контейнер за операцию по смене колеи.
- (ii) В Эренхоте (КНР) в коридоре 4 отмечены относительно высокие затраты, и в основном из-за операций по смене колеи в 227 долл. США. Еще одна задержка, не связанная напрямую с пересечением границы, заключалась в том, что время пребывания контейнера в морском порту Тяньцзинь составляло в среднем 5–6 дней, прежде чем контейнер смог покинуть морской порт для продолжения пути до Улан-Батора.
- (iii) Издержки на пересечение границы вдоль коридора 6 связаны с погрузкой и разгрузкой материалов при мультимодальной перевозке. В Термезе (УЗБ) грузы доставлялись баржами, и их приходилось перегружать в поезда, что стоило в среднем 100 долл. США за перевозку. В Торгунди (АФГ) товары перегружали с грузового АТС на поезд до въезда в Туркменистан, что в среднем стоило 110 долл. США за перевозку.

Индикатор содействия торговле 3: Общие издержки на перевозку по участку коридора

Таблица 5.3: Средние издержки на перевозку по участку коридора

		2017	2018 г.	% изменения
ИСТ3	Издержки на перевозку по участку коридора, (\$, на 500 км, на 20 тонн)	976	970	–0,6

км = километр, ИСТ = индикатор содействия торговле.

Источник: Азиатский банк развития.

В 2018 году оценочные средние общие издержки на перевозку груза составили 728 долл. США (коридор 1), 1 416 долл. США (коридор 4) и 1 286 долл. США (коридор 6). В то время как в коридоре 1 были самые высокие средние затраты на пересечение границы (ИСТ2), общие транспортные расходы были самыми низкими. И наоборот, в коридоре 4 с наименьшими затратами на пересечение границы по оценкам были самые высокие общие транспортные расходы.

- (i) В коридоре 1 разительный контраст был замечен между субкоридорами 1а и 1b. Общие расходы на железнодорожные перевозки в субкоридоре 1а были в три раза выше. Это было связано с более высокими издержками на прохождение границы в Алашанькоу (706 долл. США) по сравнению с Алтынколь (245 долл. США).

- (ii) Электронный обмен данными, по оценкам, обеспечил экономию в размере 65 долл. США за перевозку и экономию времени в 2 часа в ПП Китая. Раньше грузоотправители заполняли таможенную декларацию в Урумчи, прежде чем груз отправлять в Алашанькоу или Хоргос, где таможенники проводили проверку документов, осматривали таможенную пломбу и выдавали окончательное разрешение на перемещение через границу. Причиной такого разрозненного процесса частично была неполная интеграция таможенной информации. По состоянию на сентябрь 2018 года таможенные документы подаются в Центральную администрацию Урумчи, и тем самым все ПП сэкономили время на таможенный досмотр и исключили соответствующую плату (однако таможенный сбор за проверку пломбы все еще взимается).
- (iii) Двусторонние железнодорожные перевозки изучались в коридоре 4 в течение 2018 года, и было обнаружено, что они включают перевозки в контейнерах между Тяньцзинем и Улан-Батором. Издержки железнодорожных перевозок из Улан-Батора в Тяньцзинь составили примерно около половины стоимости в обратном направлении – в основном потому, что многие контейнеры возвращаются пустыми, так как Монголия импортирует гораздо больше из КНР. Для 40-футового контейнера из Тяньцзиня в Улан-Батор по оценкам стоимость железнодорожных грузоперевозок составила 2 500 долл. США - 3 000 долл. США, в то время как в противоположном направлении это стоит всего 1 500 - 1 800 долл. США.
- (iv) Коридор 6 также показал интересные различия между под-коридорами 6b и 6d. Оба образца были по транзитным перевозкам с использованием 40-футовых контейнеров из Пакистана через Афганистан в Узбекистан (субкоридор 6b) и Туркменистан (субкоридор 6d), и информацию по издержкам собирали по железнодорожным перевозкам с границы Афганистана до Ташкента (субкоридор 6b) и Ашхабада (субкоридор 6d). От Термеза до Ташкента (субкоридор 6b) издержки составили 995 долл. США за более 900 км, что эквивалентно 0,90 долл. США за км/ 40-футовый контейнер. От Серхетабада до Ашхабада (субкоридор 6d) издержки составили 1 350 долл. США за 700 км, что означает 1,92 долл. США за км/ 40-футовый контейнер. Таким образом, стоимость перевозки (исключая затраты на пересечение границы) в подкоридоре 6d была в два раза выше, чем в 6b.

Индикатор содействия торговле 4: Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС

Таблица 5.4: Средняя скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС

	2017	2018 г.	% изменения
ИСТ4: Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (км/ч)	14,8	15,9	+7,8
СБЗ Скорость без задержки (км/ч)	37,6	35,4	-5,8

км/ч = километр в час, СБЗ = скорость без задержки, ИСТ = индикатор содействия торговле.

Источник: Азиатский банк развития.

В 2018 году в коридоре 1 отмечена самая быстрая средняя СБЗ на железнодорожной дороге в 44,8 км/ч; поезда двигались по коридору 4 в среднем со скоростью 19,1 км/ч, а поезда

по коридору 6 - со скоростью 23,4 км/ч. Если включить время задержки, то в среднем ССЗ составляла примерно 17,3 км/ч вдоль коридора 1, 9,3 км/ч - по коридору 4 и 13,1 км/ч - по коридору 6.

- (i) Средние значения СБЗ в коридоре 1 показали лучшие результаты, чем в коридорах 4 и 6, достигнув 47,8 км/ч в субкоридоре 1а и 39,6 км/ч в субкоридоре 1b. Средние значения ССЗ снизились до 18,8 км/ч (субкоридор 1а) и до 14,8 км/ч (субкоридор 1b). Учитывая результаты 2018 года для ИСТ1 (среднее время на прохождение через пункт пропуска в 30 часов), это снижение скорости было ожидаемым. Устранение задержек при пересечении границы в Алашанькоу-Достык (КНР-КАЗ) и Хоргос-Алтынколь (КНР-КАЗ) может привести к повышению ССЗ.
- (ii) Скорость поездов вдоль субкоридора 4b оценивалась на основе импорта и экспорта между Тяньцзинем и Улан-Батором, а также транзитных перевозок поездами из Российской Федерации в КНР через Монголию. Скорости были самыми медленными на ПП, особенно в Эренхоте. Поезда, следующие через Наушки–Сүхэ-Батор (Российская Федерация [РОС]–МОН), испытывали меньше задержек.
- (iii) Средняя СБЗ вдоль субкоридора 6b была 12,1 км/ч и 27,7 км/ч вдоль субкоридора 6d, проходящих по территории Узбекистана и Туркменистана, соответственно. ССЗ составила 10,9 км/ч по субкоридору 6b и 13,9 км/ч по субкоридору 6d. Падение скорости происходило в основном на ПП.

Эффективность коридоров

Коридор 1

Обычные поезда

Традиционно железнодорожные перевозки осуществлялись только вдоль коридора 1а, но в конце 2012 года поезда также начали двигаться вдоль субкоридора 1b. С тех пор ИМЭК сравнивал эффективность железных дорог на этих двух маршрутах.

- (i) По данным ИМЭК 2018 года, среднее время на пересечение границы составило 32,1 часа (субкоридор 1а) по сравнению с 27,5 часами (субкоридор 1b).
- (ii) «Ограничение на въезд» было самой основной причиной задержки поездов на ПП Алашанькоу и Хоргос, когда их держали на стороне КНР, так как соседние станции работали на полную мощность и не могли обрабатывать дополнительные прибывающие поезда.
- (iii) Было много разнообразных причин задержки в Достыке и Алтынколе, включая перегрузку материалов, нехватку вагонов и сортировку.
- (iv) Средние затраты на пересечение границы оценивались в 242 долл. США (субкоридор 1а) и 219 долл. США (субкоридор 1b), оставаясь стабильными в течение 2016–2018 гг.
- (v) Операция по замене колеи и таможенный контроль составили основную сумму сборов.
- (vi) Поезда двигались с большей скоростью по субкоридору 1а, чем в субкоридоре 1b: для субкоридора 1а СБЗ составила 47 км/ч, а ССЗ – 18 км/ч; и для субкоридора 1b СБЗ составляла 39 км/ч, а ССЗ – 14 км/ч.

Скоростные контейнерные поезда

- (i) Скоростные контейнерные поезда которые пересекают Евразийский континент продолжают делать значительный прогресс в частоте и эффективности: в 2018 году 6 363 поезда проделали путь из КНР в Европу, что было на 72% больше по сравнению с 2017 годом; и в общей сложности 2 690 поездов прошли из Европы в КНР, что на 111% больше, чем в 2017 году. Одним из ключевых факторов успеха стало увеличение обратного рейса из Европы в КНР с такими товарами, как автомобильные запчасти и органические продукты питания. Это помогло снизить транспортные расходы, что является критически важным фактором для устойчивости этого железнодорожного сообщения.
- (ii) Многие пары пунктов происхождения-назначения отправляют скоростные контейнерные поезда, соединяющие 56 городов в КНР до 50 городов в 16 странах. ИМЭК 2018 года был сосредоточен на маршруте Чунцин-Дуйсбург протяженностью 10 562 км. Оценочное среднее время составило 14 дней, а общая стоимость перевозки была 8 609 долларов США.
- (iii) Скоростные контейнерные поезда Чунцин-Дуйсбург проходят через границу КНР-КАЗ, как в ПП Алашанькоу-Достык, так и в ПП Хоргос-Алтынколь: вариант Алашанькоу-Достык на 202 км длиннее, что добавляет 20-40 часов к общему времени транспортировки, хотя средние издержки остаются почти на том же уровне. Железнодорожный диспетчерский центр решает, через какой ПП будет проходить скоростной контейнерный поезд.
- (iv) Одна преграда в обслуживании маршрута Чунцин-Дуйсбург – это разрыв колеи в Казахстане на ПП Алашанькоу-Достык (КНР-КАЗ) или Хоргос-Алтынколь (КНР-КАЗ), и в Польше на ПП Брест-Малашевиче. Если не улучшить возможности для смены колеи, весьма вероятно возникновение узкого места.
- (v) По состоянию на 01 января 2018 года расстояние от Чунцина до Дуйсбурга сократилось на 611 км в связи с завершением строительства при финансовой поддержке АБР железной дороги Лан Ю (832 км) между Чунцинем и Ланьчжоу, которая обеспечивает более прямой маршрут в Урумчи.

Коридор 4

Коридор 4b является единственным железнодорожным коридором, который соединяет Тяньцзинь и Улан-Батор, и в ИМЭК 2018 года собраны образцы движения груза в обоих направлениях. Этот коридор показывает самые высокие общие транспортные расходы (ИСТЗ) за 2018 год.

- (i) Время на пересечение границы в среднем составило 21,4 часов, что было ниже, чем в субкоридорах 1a и 1b. Задержки при пересечении границы были вызваны относительно длительным временем, необходимым для операций по замене колеи в Эренхоте и перегрузке материалов в Замын-Ууд. Прибытие, как правило, занимает больше времени из-за необходимости выполнения операций по смене колеи, которая осуществляется на стороне импорта.
- (ii) Средние издержки прохождения границы в 2018 году составила 101 долл. США, в основном из-за платы за смену колеи.

- (iii) Средние общие транспортные издержки были оценены в 1 416 долларов США для отправки ДФЭ (20-футовая эквивалентная единица) более чем на 500 км—самые высокие среди всех железнодорожных коридоров, где проводится мониторинг ИМЭК—и это можно отнести к стоимости железнодорожной перевозки (Раздел 6 G).
- (iv) СБЗ составила 19 км/ч, а ССЗ была 9 км/ч. Время пребывания контейнеров в морском порту Тяньцзинь составляло 5–6 дней и повлияло на снижение скорости.

Коридор 6

В 2018 году образцы по железнодорожным перевозкам были собраны в субкоридорах 6b и 6d, с отслеживанием перемещения фруктов и овощей по железной дороге от афганской границы в Ташкент (субкоридор 6b) или в Ашхабад (субкоридор 6d).

- (i) Время на пересечение границы в среднем составило 7,9 часа вдоль субкоридора 6b и 3,8 часа вдоль субкоридора 6d, в основном вызванные необходимостью переноса контейнеров с автомобильного транспорта на железнодорожный, а также временем, затраченным на ожидание в очереди.
- (ii) Средние затраты на пересечение границы в среднем составляли 116 долл. США (субкоридор 6b) и 149 долл. США (субкоридор 6d), связанные с платой за перегрузку материалов в ПП.
- (iii) Средние общие транспортные издержки оценивались в 750 долл. США (субкоридор 6b) и 1 516 долл. США (субкоридор 6d) для отправки ДФЭ на расстояние более 500 км: общие транспортные расходы вдоль субкоридора 6d были высокими по сравнению с другими коридорами.
- (iv) Значительные различия наблюдались между СБЗ и ССЗ вдоль субкоридоров 6b и 6d: вдоль 6b оценочная СБЗ составляла 12 км/ч и ССЗ 11 км/ч, в то время как для 6d расчетная СБЗ составляла 28 км/ч и ССЗ – 14 км/ч.

6 Результаты по странам

Анализ ИМЭК основывается на непротиворечивых и сопоставимых данных по всем странам ЦАРЭС, несмотря на присущие им различия. Вместе с тем, подход ИМЭК к мониторингу и сравнению развития коридоров ЦАРЭС на агрегированном уровне может упустить из виду различные уровни развития коридоров, пересекающих более чем одну страну. Кроме того, решения по преодолению проблем коридора в одной стране могут быть не применимы в другой стране, через которую протекает этот же коридор. В Разделе 6 рассмотрены вызовы и новые обстоятельства на уровне стран, которые будут полезны разработчикам политики в каждой из стран при определении направления внутренних стратегий для решения национальных и, в конечном счете, региональных проблем транспорта, торговли и содействия торговле.

В отчете ИМЭК 2018 года представлены четыре ИСТ на страновом уровне, разделенные на автомобильные и железнодорожные перевозки, и далее разложенные по направлениям убытия и прибытия, по времени и издержкам на пересечение границы (Таблицы 6.1–6.4, 6.6–6.7 и 6.9–6.24). Эти данные дополняются средним временем пересечения границы и издержками для ПП вдоль соответствующих коридоров ЦАРЭС. Основные выводы ИМЭК, последние тенденции и события, а также конкретные рекомендации для стран также представлены в этом разделе.

Афганистан

Основные выводы

- Анализ ИМЭК дает некоторое обоснование и объясняет, почему Афганистан стремится диверсифицировать торговые маршруты. Афганистан традиционно полагался на Пакистан для импорта и экспорта своих товаров, используя Карачи в качестве узлового центра. Однако у этого подхода есть две проблемы: во-первых, контейнеры быстро не оформляются, и обычно для прохождения таможенного контроля требуется 5–7 дней. И пересечение границы в Пешавар-Торхам (ПАК–АФГ) и Чаман–Спин-Булдак (ПАК–АФГ) отнимает много времени и стоит дорого. Таким образом, Афганистан активно диверсифицирует торговые маршруты, такие как через Чабахар, Иран, чтобы перемещать товары в Индию.
- В 2018 году в афганских ПП отмечено длительное среднее время на прохождение через пункт пропуска: Торхам (27,6 часа), Спин-Булдак (25,7 часов) и Ширхан-Бандар (12,0 часов).
- Требуется 10–14 дней для того, чтобы 40-футовый контейнер достиг Джелалабада из Карачи, и стоит приблизительно 4 000 долл. США.

Тенденции и события

Афганистан быстро развивает новые транзитные коридоры. Традиционно Пакистан был крупнейшим торговым партнером и транзитной страной, куда импорт перемещается

Таблица 6.1: Индикаторы содействия торговле для Афганистана

		Автомобильные перевозки				Железнодорожные перевозки			
		2016	2017	2018		2016	2017	2018	
ИСТ1	Время на прохождение через пункт пропуска (часы)	25,8	36,0	21,5	●	29,7	—	4,1	—
	Убытие	19,1	28,4	13,6		29,7	—	4,1	
	Прибытие	28,4	40,8	25,8		—	—	1,0	
ИСТ2	Издержки прохождение через пункт пропуска (\$)	212,0	196,0	233,0	●	299,0	—	222,0	—
	Убытие	124,0	181,0	231,0		299,0	—	220,0	
	Прибытие	246,0	206,0	233,0		—	—	370,0	
ИСТ3	Издержки на перевозки по участку коридора, (\$, на 500 км на 20 тонн)	1 341,0	1 374,0	1 107,0	●	4 613,0	—	—	—
ИСТ4	Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (км/ч)	13,6	13,9	12,4	●	2,5	—	—	—
СБЗ	Скорость без задержки (км/ч)	34,7	34,3	33,1	●	10,5	—	—	—

Легенда: ● Улучшение не менее чем на 3% ● Ухудшение не менее чем на 3% ● Незначительные изменения [–3% до 3%]

— = нет данных, ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, км = километр, км/ч = километр в час, СБЗ = скорость без задержки, ИСТ = индикатор содействия торговле.

Источник: Азиатский банк развития.

Таблица 6.2: Эффективность пересечения границ в Афганистане

ПП	Коридор	Направление торговли	Длительность (часы)			Издержки (\$)		
			2016	2017	2018	2016	2017	2018
Автомобильные перевозки								
Хайратан	3, 6	Убытие	2,2	2,8	4,6	114	124	136
Торхам	5, 6	Прибытие	31,1	38,2	27,6	219	219	243
Ширхан Бандар	2, 5, 6	Убытие	39,7	52,6	11,9	141	154	295
		Прибытие	9,4	—	12,0	443	—	418
Спин-Булак	5, 6	Прибытие	42,7	48,4	25,7	99	77	99
Торгунди	2, 6	Убытие	—	30,4	31,5	—	301	304
Железнодорожные перевозки								
Хайратан	3, 6	Прибытие	—	—	1,0	—	—	370
Торгунди	2, 6	Убытие	29,7	—	4,1	299	—	220

— = нет данных, ПП = пограничный пункт пропуска.

Источник: Азиатский банк развития.

из Карачи в Афганистан, а экспорт идет в противоположном направлении. Однако в последние годы Афганистан диверсифицировал маршруты для своих товаров и направлял их по альтернативным маршрутам в результате приостановленного Соглашения между Афганистаном и Пакистаном о транзитной торговле 2010 года (АРТТА), срок действия которого истек в 2015 году после пятилетнего периода. В Соглашении говорится, что любая из сторон имеет право пересматривать условия каждые пять лет, однако администрации не смогли прийти к согласию по таким условиям после 2015 года. Это повлияло на транзитные маршруты в обеих странах, вынудив Афганистан использовать для торговли другие коридоры. В настоящее время одним из важных маршрутов является автомобильно-морской коридор через Чабахар в рамках трехстороннего сотрудничества между Афганистаном, Индией и Ираном. Кроме того, Афганистан развивает транзитные маршруты в Центральную Азию и за

ее пределы, такие как коридор Лапис Лазули. Наконец, национальная программа воздушного коридора предлагает грузоотправителям субсидированную ставку для транспортировки ценных продуктов садоводства в Нью-Дели, Мумбаи, Дубай, Стамбул, Джидду и Шанхай.

Рекомендации

1. **Обеспечить безопасное место для парковки на ПП**, чтобы организовать упорядоченный пограничный переход и сократить время ожидания в очереди. Очередь в Торхаме, как правило, длинная, и из-за нехватки места для стоянки грузовые АТС, ожидающие в очереди, всегда движутся медленно и не организованно, так как водители боятся выходить из кабины из-за страха, что другие машины вклинятся. Среднее время ожидания составило 20,6 часа в Торхаме и 13,0 часов в Спин-Булдаке в 2018 году.
2. **Расширить пропускную способность туннеля Саланг**. Этот подземный туннель соединяет Кабул с северными городами, а зимой туннель может быть закрыт или перегружен, нарушая движение транспорта.
3. **Возобновить обсуждение Соглашения АРТТА с властями Пакистана**. Первоначальное Соглашение одобрило Гулам Хан в качестве третьего официального пункта пропуска, что могло бы оказать положительное влияние на нынешнюю эффективность пересечения границы, как указано в данных ИМЭК.²² Гулам Хан расположен к югу от Торхама и сокращает расстояние до Карачи на 475 км. Если подъездные пути и сооружения на этом ПП можно было успешно развить, грузопоток может быть перенаправлен в Гулам Хан и уменьшить заторы в Торхаме. Однако как отмечалось выше, действие Соглашения 2010 года было остановлено в 2015 году.
4. **Улучшить переправу по реке Амударья на ПП Хайратан**. Данные ИМЭК за 2018 год показали, что среднее время на прохождение через пункт пропуска составляет 4,8 часа. Однако также необходимо пересечь реку Амударья, и если учитывать это время переправы по воде, это прибавит 1–2 дня к общему времени пересечения и еще 110 долл. США за прохождение ПП. В краткосрочной перспективе это можно решить путем улучшения частоты движения паромов. Долгосрочным решением было бы достижение двустороннего соглашения между Афганистаном и Узбекистаном, позволяющего грузить афганский экспорт в пустые железнодорожные вагоны, возвращающиеся в Термез. В отсутствие в настоящее время такого соглашения запрещается перегружать афганские товары.
5. **Обеспечить наращивание потенциала нового Министерства транспорта Афганистана**. В конце 2018 года президент Ашраф Гани издал указ о слиянии двух министерств и других ведомств с новым министерством транспорта.²³ Существующее министерство транспорта, министерство общественных работ, Управление железных дорог, Управление гражданской авиации и Управление дорожного движения при Министерстве внутренних дел должны быть объединены с новым министерством к июню 2019 года. Нужно обеспечить наращивание потенциала персонала для повышения производительности и технического понимания вопросов транспорта и логистики и для разработки более эффективной политики.

²² А. Хашим. 2015. Основные пакистано-афганские торговые сделки останавливаются на Индии, портят связи. *Reuters*. 17 сентября. <https://www.reuters.com/article/pakistan-afghanistan-trade-idUSL4N11L2TF20150916>.

²³ Правительство Афганистана, Министерство транспорта. 2018. *В МТ состоялось совещание по актуализации распоряжения президента Афганистана об объединении организаций под одним руководством под названием Министерство транспорта*. 31 декабря. <https://mot.gov.af/en/meeting-held-mot-actualize-order-afghanistans-president-merge-organizations-under-one-leadership>.

Азербайджан

Основные выводы

- Данные ИМЭК за 2018 год показали, что Азербайджан поддерживал транзитные перевозки из портов Черного моря в Казахстан, а грузовые перевозки осуществлялись через Цители Хиди–Красный Мост (ГРУ–АЗЕ). В пункте Красный мост отмечено среднее время на прохождение через пункт пропуска для выходящего потока в 10 часов в 2018 году, в основном из-за долгого ожидания в очереди. На прибывающий поток приходилось 3,2 часа среднего времени пересечения границы.
- Морской порт Баку является узловым для поставок в страны Центральной Азии и из них, однако среднее время убытия составило 68,7 часов, а время прибытия в порт Баку составило 12,4 часа в 2018 году в основном из-за времени ожидания в порту.

Тенденции и события

Стратегическое расположение Азербайджана в Кавказском регионе соединяет Центральную Азию с Европой и обладает потенциалом для содействия транзитным перевозкам. Страна сильно зависит от экспорта энергоносителей, на долю которого в 2018 году пришелся 91% всего экспорта²⁴. Однако у страны низкие объемы торговли со странами ЦАРЭС, и только Грузия вошла в десятку лучших торговых партнеров в 2018 году. Торговля Азербайджана происходила в основном с другими европейскими странами и Российской Федерацией. Однако стратегическое расположение Азербайджана может способствовать расширению межрегиональной торговли со странами ЦАРЭС и между ними и служить основным транзитным маршрутом, соединяющим КНР с Турцией, Ираном и Южной Европой.

Таблица 6.3: Индикаторы содействия торговле Афганистана

		Автомобильные перевозки			Железнодорожные перевозки		
		2016	2017	2018	2016	2017	2018
ИСТ1	Время на прохождение пункта пропуска (часы)	–	–	3,6	–	–	1,7
	<i>Убытие</i>	–	–	4,4	–	–	–
	<i>Прибытие</i>	–	–	3,3	–	–	1,7
ИСТ2	Издержки на прохождение через пункт пропуска (\$)	–	–	91,0	–	–	–
	<i>Убытие</i>	–	–	79,0	–	–	–
	<i>Прибытие</i>	–	–	94,0	–	–	–
ИСТ3	Издержки на перевозку груза по участку коридора (\$, на 500 км, на 20 тонн груза)	–	–	369,0	–	–	–
ИСТ4	Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (км/ч)	–	–	30,2	–	–	–
СБЗ	Скорость без задержки (км/ч)	–	–	53,1	–	–	–

– = нет данных, ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, км = километр, км/ч = километр в час, СБЗ = скорость без задержки, ИСТ = индикатор содействия торговле.

Источник: Азиатский банк развития.

²⁴ Карта центра международной торговли. <https://www.trademap.org>.

Таблица 6.4: Эффективность пересечения границы в Азербайджане

ПП	Коридор	Направление Торговля	Длительность (часы)			Издержки (\$)		
			2016	2017	2018	2016	2017	2018
Автомобильные перевозки								
Баку	2	Убытие	–	–	1,6	–	–	111
		Прибытие	–	–	1,2	–	–	61
Красный мост	2	Прибытие	–	–	10,0	–	–	19
		Убытие	–	–	3,2	–	–	92

– = нет данных, ПП = пограничный пункт пропуска.

Источник: Азиатский банк развития.

Рекомендации

1. **Улучшить пункт Цители Хиди–Красный мост (ГРУ–АЗЕ) в качестве приоритета.** При перевозке грузов из Турции и Черного моря в Центральную Азию все грузовые АТС должны пересекать Красный Мост. Таможенные службы Азербайджана и Грузии выразили заинтересованность в разработке совместного таможенного контроля на этом ПП. Однако, возможно, потребуется переместить этот ПП, поскольку он обслуживает только автомобильный транспортный поток и в настоящее время ограничен из-за горной местности. орошим долгосрочным решением был бы перенос ПП в более ровную местность на границе с инфраструктурой для мультимодального транспорта для обслуживания как автомобильных, так и железных дорог, ведущих к порту Баку.
2. **Расширить Бакинский порт в качестве приоритета.** В 2018 году на убывающие грузы в среднем уходило 68,7 часа в Баку, а время задержки были очень изменчивыми, что затрудняло предсказуемость движения грузов. Это связано с графиком паромных сообщений и пропускной способностью морского порта. Одной из выявленных проблем был резкий подъем паромного сообщения из Актау или Туркменбаши, когда крупные производители или грузоотправители отправляли товары через Каспийское море, что привело к резкому увеличению объемов и длительному времени ожидания в порту Баку. Азербайджан также отдает приоритет перевозке оборудования и деталей для геологоразведочных работ, бурения и добычи нефти, а обычным грузам приходится ждать, пока эти приоритетные грузы не будут обработаны и отправлены.
3. **Развивать зоны свободной торговли.** Бакинский международный морской торговый порт уже объявлен зоной свободной торговли (ЗСТ),²⁵ и правительству Азербайджана следует рассмотреть возможность проведения ТЭО для других мест-кандидатов в ЗСТ. Создание ЗСТ потребует пересмотра законодательства и реформ. Эта инициатива способствует созданию мощной производственной и промышленной базы для снижения чрезмерной зависимости Азербайджана от экспорта энергоносителей.
4. **Концентрироваться на товарах с потенциалом добавленной стоимости в дополнение к стратегии ЗСТ.** Образцы ИМЭК показали перемещение пищевых продуктов из Узбекистана в Грузию: например, в ЗСТ Баку может быть включена зона обработки пищевых продуктов для упаковки и маркировки. Концентрироваться на товарах с потенциалом добавленной стоимости в дополнение к стратегии ЗСТ. Помимо простого охвата транзитной торговли, ЗСТ Баку может выполнять

²⁵ Центр анализа экономических реформ и коммуникаций. 2017. *Обзор Экономического Форума Азербайджана*. Октябрь.

обработку добавленной стоимости для этих товаров. Например, основной экспорт сельскохозяйственной продукции Центральной Азии требует удобрений: В ЗСТ Баку можно было бы установить оборудование для бестарной транспортировки сыпучих продуктов для глубокой переработки и переправки удобрений в Центральную Азию.

5. **Привлечение транспортного потока на Каспийском море.** Морской порт только что завершил модернизацию первой фазы и увеличил свои мощности для обработки 15 миллионов тонн грузов и до 100 000 контейнеров, и будет важно привлечь больше транспортного потока для обеспечения полного использования этих мощностей.²⁶ Развитие ЗСТ также поможет увеличить использование портов.

Китайская Народная Республика

Основные выводы

- Водители грузовых АТС из КНР сталкиваются с серьезными проблемами при въезде в соседние страны: например, грузовые АТС обычно привозят товары только в Хоргос (КНР), где груз хранится во временных таможенных складах, откуда казахстанские грузовые АТС забирают его. Аналогичным образом, грузовые АТС оставляют грузы из КНР в Каши (КНР) для киргизских или таджикских грузовых АТС или в Эренхоте для монгольских грузовых АТС. С другой стороны, казахстанские грузовые АТС могут доставлять или забирать грузы в основном за границей в Урумчи, КНР, а киргизские и таджикские грузовые АТС могут делать то же самое в Каши. Власти КНР приемлют это очевидное неравенство по соображениям продвижения торговли и предоставления возможностей для трудоустройства гражданам соседних стран.
- Грузовые АТС, движущиеся на территории КНР в 2018 году достигли скорости 50 км/ч или выше, но после выезда за пределы КНР перемещались медленнее из-за дорожной инфраструктуры, которая не может поддерживать аналогичные скорости. Пересечение границы при прибытии в Хоргосе в среднем занимало 20 часов в основном из-за таможенного контроля, пограничного контроля безопасности, а также погрузки и разгрузки. Выезжающие транспортные средства в среднем тратили 10 часов из-за времени ожидания в очереди. В других пунктах пропуска, таких как Торугарт и Еркешитан (граница Карасуу), Эренхот и Такешикент (граница Монголии), значительных задержек не наблюдалось.
- Анализ издержек при автомобильных перевозках между КНР и Центральной Азией выявил два важных открытия в 2018 году (Таблица 6.5). Во-первых, три центрально-азиатские республики, граничащие непосредственно с КНР—Казахстан, Кыргызская Республика и Таджикистан—осуществляют поставки товаров народного потребления грузоподъемностью 25–35 тонн с использованием неконтейнерных грузовых АТС. Анализ стоимости автомобильной перевозки и расстояния от Урумчи или от Каши до крупных городов Центральной Азии показал более высокую стоимость за километр для перевозок в Кыргызскую Республику и Душанбе, Таджикистан. Это можно отнести к более сложной и гористой местности. Во-вторых, отдельный анализ стоимости автомобильной перевозки и расстояния в каждой стране показал идеальную корреляцию для Кыргызской Республики и Таджикистана: это означает, что на долю издержек в автоперевозках в КНР влияет расстояние на территории КНР. Однако

²⁶ Порт Баку. <http://portofbaku.com/>.

ситуация в Казахстане совершенно иная. Хотя расстояние в Казахстане составило 36% от общего расстояния между Урумчи и Алматы, общая стоимость перевозки на участке Казахстана коридора составила 52%.

Таблица 6.5: Сравнение стоимости автомобильных перевозок из КНР в республики Центральной Азии

Маршрут	Стоимость автом. перевозки (\$)				Расстояние (км)		Стоим./км	
Урумчи, КНР в Алматы, КАЗ	КНР	\$1 200	47%	\$2 550	665	64%	1 046	\$2,44
	КАЗ	\$1 350	53%		381	36%		
Каши, КНР в Бишкек, КГЗ	КНР	\$640	25%	\$2 600	170	25%	686	\$3,79
	КГЗ	\$1 960	75%		516	75%		
Каши, КНР в Душанбе, ТАД	КНР	\$988	20%	\$4 964	260	20%	1 307	\$3,80
	ТАД	\$3 976	80%		1 047	80%		

КАЗ = Казахстан, КГЗ = Кыргызская Республика, км = километр, КНР = Китайская Народная Республика, ТАД = Таджикистан.
Источник: Азиатский банк развития.

Таблица 6.6: Индикаторы содействия торговле для Китайской Народной Республики

		Автодор. перевозки			Железнодорожные перевозки				
		2016	2017	2018	2016	2017	2018		
ИСТ1	Время на прохождение через пункт пропуска (часы)	7,3	2,9	3,1	●	26,1	29,9	22,9	●
	Убытие	9,1	3,4	3,5		16,3	22,0	14,8	
	Прибытие	1,0	1,7	2,0		44,4	41,8	45,8	
ИСТ2	Издержки прохождение через пункт пропуска (\$)	159,0	141,0	211,0	●	140,0	122,0	129,0	●
	Убытие	171,0	150,0	241,0		80,0	78,0	68,0	
	Прибытие	117,0	121,0	141,0		240,0	199,0	202,0	
ИСТ3	Издержки на перевозки по участку коридора, (\$, на 500 км на 20 тонн)	1 718,0	833,0	1 357,0	●	1 031,0	808,0	976,0	●
ИСТ4:	Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (км/ч)	15,3	23,0	22,0	●	13,7	13,6	15,9	●
СБЗ	Скорость без задержки (км/ч)	47,0	54,7	53,7	●	55,2	56,2	50,2	●

Легенда: ● Улучшение не менее чем на 3% ● Ухудшение не менее чем на 3%
● Незначительные изменения [–3% до 3%]

– = нет данных, ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, км = километр, км/ч = километр в час, СБЗ = скорость без задержки, ИСТ = индикатор содействия торговле.

Источник: Азиатский банк развития.

Таблица 6.7: Эффективность пересечения границ в Китайской Народной Республике

ПП	Коридор	Направление торговли	Длительность (часы)			Издержки (\$)		
			2016	2017	2018	2016	2017	2018
Автомобильные перевозки								
Такешикент	4	Убытие	8,7	7,1	6,6	222	228	256
		Прибытие	—	6,3	4,5	—	331	298
Эренхот	4	Убытие	3,3	3,2	3,0	139	150	164

Продолжение на следующей странице

Таблица 6.7 продолжение

ПП	Коридор	Направление торговли	Длительность (часы)			Издержки (\$)		
			2016	2017	2018	2016	2017	2018
Хоргос	1	Убытие	7,0	8,8	10,2	599	595	588
		Прибытие	–	–	20,4	–	–	113
Торугарт	1	Убытие	1,7	1,9	1,8	4	4	–
		Прибытие	0,1	2,2	0,1	–	8	–
Иркештан	2, 5	Убытие	18,8	1,7	0,3	198	–	–
Карасу	0	Убытие	–	–	4,2	–	–	380
Зуун Хатавч	4	Убытие	1,8	1,9	1,3	15	15	16
Хунджераб	5	Убытие	0,2	0,3	1,9	–	–	–
Железнодорожные перевозки								
Алашанькоу	1, 2	Убытие	20,2	21,3	21,9	69	71	49
Эренхот	4	Убытие	9,6	15,5	11,9	113	113	113
		Прибытие	45,3	40,8	55,7	267	209	227
Хоргос	1	Убытие	22,7	34,0	10,9	98	82	61

– = нет данных, ПП = пограничный пункт пропуска.

Источник: Азиатский банк развития.

Это означает при сравнении, что грузоперевозки из Хоргоса в Алматы были дороже, возможно из-за неспособности грузовых АТС из КНР выезжать за пределы Хоргос в Казахстане.

Тенденции и события

Данные ИМЭК за 2018 год выявили улучшения в ИСТ для КНР и связали их с правительственными реформами. Во-первых, включение Главного управления по контролю качества, инспекции и карантину КНР (AQSIQ) в состав таможни КНР с 1 мая 2018 года привело к одновременному и оптимизированному таможенному и коммерческому контролю, а экономия составила примерно 2 часа на перевозку в Хоргосе и других ПП. Ранее таможня проводила свою проверку, в то время как AQSIQ осуществлял свой коммерческий контроль отдельно. Во-вторых, внедрение электронного обмена данными привело к расчетной экономии затрат в размере 65 долл. США на одну перевозку и экономии времени в 2 часа в пунктах пропуска КНР. Раньше грузоотправителям приходилось заполнять таможенную декларацию в Урумчи, а когда груз прибывал в Алашанькоу или Хоргос, таможенники проводили документальную проверку, осматривали таможенную пломбу и выдавали окончательное разрешение на перемещение через границу. Однако на сентябрь 2018 года таможенные данные из Центральной администрации Урумчи и всех ПП были интегрированы, сократив время, необходимое для таможенного контроля, и исключив соответствующую плату, а таможенный сбор за проверку пломбы все еще взимается.

Таблица 6.8 показывает тенденцию в тоннаже в 2013–2018 годах в основных ПП, обслуживающих Синьцзян-Уйгурский автономный район и автономный район Внутренняя Монголия, а ПП Маньчжурия на границе КНР и Российской Федерации добавлен для примера.

Железнодорожное движение через Алашанькоу восстановилось после того, как режим транспортировки нефти был перенесен с железнодорожных вагонов-цистерн на трубопровод. С уровня лишь в 5,22 млн. тонн 2015 года железнодорожные перевозки увеличились до

Таблица 6.8: Грузовые перевозки в пограничных пунктах пропуска между Китайской Народной Республикой и другими странами ЦАРЭС
(’000 тонн)

Пограничный пункт пропуска	2013	2014	2015	2016	2017	2018	СГТР (%)
Алшанькоу Железнодорожный	14 615	10 872	5 215	6 512	8 524	11 270	–5,1
Алашанькоу Автодорожный	228	236	148	201	230	249	1,8
Хоргос Железнодорожный	1 613	1 694	917	567	1 629	2 707	10,9
Хоргос Автодорожный	693	447	489	460	710	887	5,1
Иркештам	509	416	381	427	311	308	–9,6
Торугарт	452	424	386	423	410	485	1,4
Кара Суу	312	414	82	224	193	230	–5,9
Хунджераб	52	51	56	58	72	100	14,0
Такешикент	169	148	43	383	606	1 100	45,4
Эренхот Железнодорожный	8 521	8 261	12 595	12 316	13 273	14 647	11,4
Эренхот Автодорожный	2 555	3 017	3 239	2 041	1 758	1 914	–5,6
Маньчжурия	18 962	15 785	13 208	14 579	31 093	31 924	11,0

ПП = пограничный пункт пропуска, СГТР = совокупный среднегодовой темп роста, ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество.

Источник: China Customs Press. *China Ports Yearbook, 2014–2017*. https://www.360kuai.com/pc/9d16d26c88b74ee7f?cota=4&tj_url=so_rec&sign=360_57c3bbd1&refer_scene=so_1.

11,27 миллионов тонн в 2018 году, так как движение поездов стало более регулярным из КНР в Европу и в страны Центральной Азии. Тоннаж автомобильных перевозок дорог через ПП Такешикент также резко увеличился с 0,04 млн. тонн в 2015 году до 1,10 млн. тонн в 2018 году после завершения коридора ЦАРЭС 4а. Перевозчики активно изучают этот коридор для транспортировки между КНР и Российской Федерацией, с хорошим доступом к центральным сибирским городам Российской Федерации.

Данные в Таблице 6.8 также показывают, что железнодорожный и автомобильный тоннаж через Хоргос значительно вырос: железнодорожный тоннаж вырос с 0,92 млн тонн в 2015 году до 2,71 млн тонн в 2018 году. Железнодорожный тоннаж также увеличился с 12,60 млн тонн в 2015 году до 14,65 млн тонн в 2018 году. Взятые вместе данные показывают, что меры по содействию торговле и транспорту в КНР дает хорошие результаты.

Несмотря на то, что железнодорожный транспорт является более эффективным способом покрытия огромного расстояния для перевозок по Центральной Азии, Кавказу и Европе, изменение колеи и синхронизация различных железнодорожных операций, связанных с перевозкой, представляют собой сложную задачу. Вдоль коридора 1 на ПП по другую сторону границы КНР наблюдались большие задержки при пересечении границы, что снизило эффективность железнодорожного транспорта. Это стало очевидным в 2018 году при сравнении Алашанькоу (21,9 часа) и Достык (61 час), а также Хоргоса (10,9 часа) и Алтынколя (39,6 часа). В коридор 4 выявлена другая проблема – в Эренхоте задержки составили 55,7 часа в связи с операциями по смене колеи для входящего транспорта.

После успеха обслуживания скоростных контейнерных поездов Чунцин–Дуйсбург КНР намерена повторить эту модель в других городах, которые также принесут выгоду Синьцзян – Уйгурскому автономному району. В настоящее время поезд состоит из 46 контейнеров: 41 из которых происходит из других производственных центров, а 5 представляют совместное местное производство в Синьцзян-Уйгурском автономном районе. Экспортные товары из Синьцзян-Уйгурского автономного района ограничены в ассортименте, и их отдельная доставка в Европу дорогостоящая: с использованием этой модели Синьцзянский экспорт может присоединиться «прицепом» к другим экспортным перевозкам и снизить затраты на транспортировку, чтобы облегчить доступ к рынкам.

Некоторые проблемы возникли из-за быстрого роста скоростных контейнерных поездов КНР–Европа в 2018 году:

- Резервная пропускная способность для смены колеи и классификации поездов на пограничных железнодорожных станциях исчерпывается. В некоторых из них, например, в Достыке ограниченные возможности для роста, но узкие места будут появляться в связи с дальнейшим развитием этих скоростных контейнерных поездов КНР–Европа.
- Крупные субсидии были выделены для поддержки этих поездов: например, значительные субсидии позволили Синьцзяну увеличить свои железнодорожные перевозки в Европу в семь раз с 2017 года до 2018 года.
- Рост безостановочных, прямых маршрутных поездов в Европу из городов к востоку от Урумчи, таких как Чэнду, Чунцин, Ухань, Сиань, Иу и Чжэнчжоу, означает, что в Урумчи консолидируется гораздо меньше потока. В свою очередь частота маршрутных поездов Урумчи–Европа существенно снизилась. Урумчи ходатайствует об остановке незаполненных скоростных контейнерных поездов КНР–Европа в его мультимодальном терминале Урумчи–Западный, но пока безуспешно.

Важным событием в 2018 году является экспорт выращенных в Синьцзяне томатов, переработанных в пасту, для экспорта в страны Средиземноморья (в частности, Италия) через Средний коридор (КНР–КАЗ–АЗЕ–ГРУ–Турция [ТУР]). Такие грузы раньше перевозились морем через порты КНР на востоке, но новый наземный маршрут может сократить время перевозки вдвое.

В 2018 году в КНР была также внедрена система книжек международных дорожных перевозок (МДП), и через границу Хоргос более 20 перевозок осуществили с книжками МДП. Недавнее интервью с региональным менеджером голландского автоперевозчика Алблас в Урумчи подчеркнуло важность МДП.²⁷ Алблас осуществил дорожную, определенную во времени и хрупкую перевозку больших светодиодных дисплеев из Гуандуна на европейскую выставку с участием команд из 2 водителей. Грузовое АТС с МДП из КНР забрало груз на заводе, а затем поменяло трейлер на Казахстанской стороне Хоргоса на немецкое грузовое АТС МДП той же компании.

²⁷ Алблас перевез первый груз с книжкой МДП при поддержке CEVA Logistics.

Рекомендации

1. **Изучить издержки дорожных перевозок на маршруте Урумчи–Алматы.** Этот маршрут представляет собой субкоридор с высокой плотностью, а Алматы выступает в качестве распределительного центра, откуда товары переправляются в другие части Казахстана или Российскую Федерацию. Однако анализ ИМЭК 2018 года показал, что стоимость автомобильных перевозок была значительно выше за сравнительно короткое расстояние от Хоргос до Алматы. Политики должны исследовать причины и изучить способы повышения конкурентоспособности по стоимости этого маршрута в Коридоре 1b.
2. **В течение 1–2 лет отменить субсидии для поездов КНР–Европа.** Использовать Урумчи в качестве центра консолидации для городов КНР на востоке, который не имеет достаточного объема для составления регулярных маршрутных поездов с достаточной частотой.
3. **Способствовать развитию частных компаний по лизингу вагонов.** Эти компании будут закупать вагоны для сдачи в аренду пользователям.
4. **Разрабатывать общие стандарты.** КНР возглавит разработку общих стандартов, гармонизированных правил и положений, единых документов, взаимного признания сертифицированного веса и электронного обмена данными между странами-членами ЦАРЭС.

Грузия

Основные выводы

- Данные ИМЭК за 2018 год касались двух наземных ПП: в восточной части Грузии, где турецкие товары проходят через ПП Сарпи (ТУР–ГРУ); в западной Грузии, где грузовые перевозки пересекают Цители Хиди-Красный Мост (ГРУ–АЗЕ). Грузовые АТС смогли пройти через Грузинские ПП за пять минут. Одной из основных причин такого быстрого прохождения является интегрированный дизайн и упрощение процесса Таможенной службы Грузии (входит в Службу доходов Грузии или ГРС) для облегчения пересечения границы. Сотрудники таможни имеют право сканировать паспорта водителей, которые остаются в грузовом АТС и едут на отдельные станции. Согласно установленной системе, основанную на оценке риска, большинство товаров быстро проходят через зеленый канал, что сводит к минимуму необходимость дополнительных документальных проверок или физического досмотра.

Тенденции и события

Грузия присоединилась к партнерству ЦАРЭС в 2017 году и участвовала в процессе сбора данных ИМЭК впервые в 2018 году, расширив охват ИМЭК на Кавказ и предоставив ценную информацию в двух областях: (i) эффективность морских портов Черного и Каспийского морей; (ii) применение передовых практик в области содействия торговле. Грузия успешно провела множество реформ по содействию торговле, которые значительно улучшили связанные с торговлей результаты. Использование Зон таможенного оформления, хорошо спроектированных пограничных терминалов и интеллектуальное применение информационных технологий способствуют беспрепятственному потоку товаров и пассажиров. Открытое и демократическое правительство Грузии привлекло огромные инвестиции для развития нового порта в Анаклиа на побережье Черного моря, к северу от

Таблица 6.9: Индикаторы содействия торговле для Грузии

		Автомобильные перевозки			Железнодорожные перевозки		
		2016	2017	2018	2016	2017	2018
ИСТ1	Время на прохождение пункта пропуска (часы)	–	–	14,3	–	–	–
	<i>Убытие</i>	–	–	17,9	–	–	–
	<i>Прибытие</i>	–	–	9,0	–	–	–
ИСТ2	Издержки на прохождение через пункт пропуска (\$)	–	–	66,0	–	–	–
	<i>Убытие</i>	–	–	67,0	–	–	–
	<i>Прибытие</i>	–	–	64,0	–	–	–
ИСТ3	Издержки на перевозку груза по участку коридора (\$, на 500 км, на 20 тонн груза)	–	–	244,0	–	–	–
ИСТ4	Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (км/ч)	–	–	18,8	–	–	–
СБЗ	Скорость без задержки (км/ч)	–	–	49,3	–	–	–

– = нет данных, ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, км = километр, км/ч = километр в час, СБЗ = скорость без задержки, ИСТ = индикатор содействия торговле.

Источник: Азиатский банк развития.

Таблица 6.10: Эффективность пересечения границ в Грузии

ПП	Коридор	Направление торговли	Длительность (часы)			Издержки (\$)		
			2016	2017	2018	2016	2017	2018
Автомобильные перевозки								
Такешикент	2	Убытие	—	—	17,9	—	—	67
		Прибытие	—	—	1,2	—	—	—

– = нет данных, ПП = пограничный пункт пропуска.

Источник: Азиатский банк развития.

Поти. Консорциум Анаклиа уже привлек SSA Marine и CONTI Group, двух сильных инвесторов, которые внесут капитал и ноу-хау, а также финансирование частного сектора АБР.

Рекомендации

1. **Улучшить пункт Цители Хиди–Красный мост (ГРУ–АЗЕ) в качестве приоритета.** Это узкое место для всех поставок с Кавказа в Центральную Азию, где грузовые АТС иногда ждут 3 дня. Стандартная процедура пересечения границы была простой на грузинской стороне, но грузовые АТС по-прежнему задерживаются при пересечении границы, поскольку азербайджанский ПП не может достаточно быстро обрабатывать поступающие грузовые АТС. Обе таможенные администрации рассматривают возможность совместного таможенного контроля для ускорения пересечения сухопутной границы. ЦАРЭС может рассмотреть предложение и предоставить техническую и финансовую помощь.
2. **Улучшить пункт Сарпи (ГРУ–ТУР) в качестве приоритета.** Этот пункт является узким местом в настоящее время для поставок из Турции в Центральную Азию с горами с одной стороны и морем с другой. По данным Грузинской международной ассоциации автомобильных перевозчиков пересечение границы в крайних случаях может занять

3 недели. Грузия установила 17 полос движения для ускорения пересечения границы, которые достигли границ физически доступного пространства. Следующее улучшение, вероятно, произойдет благодаря обмену данными с Турецкой таможней и усилению содействия торговле в ПП.

3. **Сократить расходы, связанные с негабаритными грузами.** Оборудование и механизмы, отправленные из Грузии в Центральную Азию в 2018 году, были классифицированы как «негабаритные» и требовали дополнительной оплаты в размере 250–300 долларов США за перевозку в морском порту Актау.²⁸ Снижение этого сбора повысит привлекательность транзитного и судоходного бизнеса.
4. **Решить проблему длительного времени перевозки и порожнего возврата.** Данные с ИМЭК Грузии показали движение с запада на восток (Турция и черноморские порты в Центральную Азию), но редко в обратном направлении. Кроме того, перевозки с запада на восток заняли 8–22 дня, в одну сторону. По данным ИМЭК, время пересечения границы составляло 54–86% от общей продолжительности. Если включить время обратной поездки, общая продолжительность поездки в обе стороны может превышать 30 дней. Сочетание длительных сроков транспортировки и порожнего возврата – это проблема, которую следует проанализировать политикам.
5. **Продвигать Транскаспийский международный транспортный маршрут.** Сотрудничество между Азербайджаном, Грузией и Казахстаном в области железнодорожных перевозок и продвижение этого маршрута может улучшить привлекательность коридора 2 ЦАРЭС. Такие инициативы, как установление сквозного тарифа (единого тарифа) на железнодорожные перевозки могут повысить конкурентоспособность маршрута. В настоящее время ИМЭК не распространяется на железнодорожные перевозки через Грузию

Казахстан

Основные выводы

- Данные ИМЭК за 2018 год свидетельствуют о сравнительно более длительном времени пересечения границ для автомобильного транспорта в пунктах пропуска в Казахстане (и их трансграничной паре). Хоргос–Хоргос (КАЗ–КНР) представляет собой самый крупный ПП с точкой зрения трансграничного потока, а среднее время прибытия 6,8 часов, хотя время убытия составило 4,5 часа. В ПП Тажен–Каракалпакия (КАЗ–УЗБ) и Конысбаева–Яллама (КАЗ–УЗБ) зафиксировано 11–12 часов для пересечения границы на Казахстанской стороне. В этом случае таможенный контроль был завершён через 2–3 часа, и задержки были вызваны временем, проведенным в очереди, а также погрузкой и разгрузкой.
- Железнодорожные перевозки в Казахстане продемонстрировали неудовлетворительные показатели в 2018 году. Среднее время на прохождение пограничного пункта пропуска было сравнительно долгим—61 час в Достыке и 40 часов в Алтынколе. Хотя можно было ожидать, что смена колеи вызовет эти задержки, на это ушло всего 2–3 часа. Вместо этого ожидание было определено в качестве основной причины задержки, наряду с нехваткой вагонов, что привело к тому, что среднее время на прохождение через пункт пропуска составило 32,5 часа в Достыке и 12,5 часа в Алтынколе.

²⁸ Как правило, любой груз с весом более 22 тонн считается «негабаритным».

Таблица 6.11: Индикаторы содействия торговле по Казахстану

		Автомобильн.				Железнодорож.			
		2016	2017	2018		2016	2017	2018	
ИСТ1	Время на прохождение через пункт пропуска (часы)	4,4	8,6	7,2	●	42,5	44,0	40,6	●
	Убытие	3,4	5,9	7,3		16,1	15,6	8,0	
	Прибытие	5,1	10,2	7,1		46,9	48,4	49,2	
TFI2	Издержки прохождение через пункт пропуска (\$)	113,0	124,0	96,0	●	369,0	381,0	332,0	●
	Убытие	61,0	86,0	74,0		115,0	117,0	122,0	
	Прибытие	151,0	146,0	108,0		411,0	421,0	358,0	
ИСТ3	Издержки на перевозки по участку коридора, (\$, на 500 км на 20 тонн))	825,0	654,0	791,0	●	929,0	808,0	768,0	●
ИСТ4	Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (км/ч)	31,5	28,8	30,5	●	17,2	17,5	19,9	●
СБЗ	Скорость без задержки (км/ч)	52,0	53,9	56,3	●	53,6	57,2	56,4	●

Легенда: ● Улучшение не менее чем на 3% ● Ухудшение не менее чем на 3% ● Незначительные изменения [–3% до 3%]

– = нет данных, ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, км = километр, км/ч = километр в час, СБЗ = скорость без задержки, ИСТ = индикатор содействия торговле.

Источник: Азиатский банк развития.

Таблица 6.12: Эффективность пересечения границ в Казахстане

ПП	Коридор	Направление торговли	Длительность (часы)			Издержки (\$)		
			2016	2017	2018	2016	2017	2018
Автомобильные перевозки								
Аул	3	Убытие	0,1	25,2	0,2	–	21	–
		Прибытие	0,1	–	0,2	–	–	–
Кайрак	1	Убытие	0,1	–	0,2	–	–	2
		Прибытие	0,1	0,5	0,3	–	7	16
Жайсан	1, 6	Убытие	–	–	0,3	–	–	11
		Прибытие	–	–	0,2	–	–	8
Тажен	2, 6	Убытие	7,3	7,5	12,6	123	130	104
		Прибытие	7,9	8,0	11,4	135	133	116
Курмангазы	6	Убытие	3,6	3,7	2,2	42	41	11
		Прибытие	2,5	2,7	2,2	32	30	10
Конысбаева	3, 6	Прибытие	7,6	8,0	12,0	164	163	130
Айша Биби	1, 3	Прибытие	–	–	0,7	–	–	12
Таскала	1, 6	Убытие	3,6	3,4	1,9	42	35	11
Жана Жол	1, 6	Прибытие	0,1	0,6	–	–	7	–
Погодаево	0	Убытие	–	–	0,1	–	–	–
		Прибытие	–	–	1,8	–	–	10
Актау	2	Убытие	–	–	1,6	–	–	108
		Прибытие	–	–	3,0	–	–	132
Хоргос	1	Убытие	–	–	4,5	–	–	220
		Прибытие	3,3	4,1	6,8	328	329	341
Мерке	1, 3	Убытие	4,9	3,5	1,5	76	23	10
		Прибытие	–	–	0,3	–	–	16
Кордай	1	Прибытие	0,3	–	0,2	10	–	11

Продолжение на следующей странице

Таблица 6.12 продолжение

ПП	Коридор	Направление торговли	Длительность (часы)			Издержки (\$)		
			2016	2017	2018	2016	2017	2018
Карасу	1	Убытие	0,3	0,3	0,2	30	17	7
		Прибытие	0,4	0,5	0,3	21	10	16
Железнодорожные перевозки								
Сырыагаш	3, 6	Убытие	—	—	9,1	—	—	122
Достык	1, 2	Прибытие	44,4	50,6	61,0	486	522	549
Мерке	1, 3	Убытие	—	2,1	1,6	—	—	—
Алтынколь	1	Прибытие	54,0	56,0	39,6	638	613	251

— = нет данных, ПП = пограничный пункт пропуска.

Источник: Азиатский банк развития.

Тенденции и события

Инфраструктура и транспортный ландшафт в Казахстане быстро изменятся в ближайшие годы. Являясь бенефициаром ИПП, а также национальной программы «Нурлы жол», страна быстро модернизирует инфраструктуру общественного транспорта, разрабатывая новые дороги, железные дороги, транскаспийские внутренние водные пути и даже воздушные коридоры.²⁹

Казахстан также реформирует свое железнодорожное законодательство. С момента основания Казахстана до 2004 года АО «НК Казахстан Термир Жолы» (КТЖ) являлось национальным железнодорожным органом, единственным владельцем и оператором всех железнодорожных активов. Только две стороны были вовлечены в железнодорожные перевозки, грузоотправитель и КТЖ, и на основании контракта КТЖ поставлял порожние вагоны на станции вывоза и доставлял грузы на станцию назначения. С 2004 года началась серия железнодорожных реформ, которые привели к приватизации подвижного состава. КТЖ передал право собственности на все государственные вагоны АО «Казтермтрans» (КТТ), а в 2013 году управление вагонами было передано КТЖ Экспресс (КТЖЭ). К 2018 году железнодорожные перевозки усложнились из-за присутствия нескольких сторон, включая железнодорожные власти, грузоотправителей, владельцев частных вагонов, владельцев подъездных путей, экспедиторов и грузополучателей. Грузоотправители должны искать доступные вагоны у владельцев частных вагонов и возвращать порожние вагоны, что увеличивает стоимость и сложность перевозки. Вкратце, хотя реформы 2004 года привели к частным инвестициям, взаимодействие с различными заинтересованными сторонами еще предстоит определить четко и полностью. Следует отметить, что текущая Казахстанская модель очень похожа на модель железных дорог, успешно используемую в течение десятилетий в США: определение причин, по которым модель не работает эффективно в Казахстане, было бы очень полезным и первым шагом к разработке плана корректирующих действий.

²⁹ Казахстан создает нового недорогого перевозчика FlyArystan для соединения крупных городов страны. (*The AstANA Times*. 2019. Бюджетная авиакомпания FlyArystan открывает рейсы между Алматы, Уральском, Таразом, Нур-Султаном. 3 апреля. <https://astanatimes.com/2019/04/flyarystan-low-cost-airline-launches-flights-between-almaty-uralsk-taraz/>.)

Рекомендации

1. **Просмотреть и решить проблему неофициальных сборов в Хоргосе.** Хоргос (КНР) является одним из крупнейших ПП с точки зрения обработки грузовых АТС и товаров. По данным ИМЭК за 2018 год были получены сообщения о том, что грузоотправители из КНР должны были платить неофициальные сборы за содействие в размере 50 долл. США за грузовое АТС Казахстанским группировкам. Если деньги не будут уплачены, сумма увеличится до 100 долл. США с казахской стороны (Хоргос), и водители столкнутся с серьезными проблемами. Эту практику нужно изучить и искоренить.
2. **Расширить пропускную способность и упростить процедуры на ПП Тажен и Конысбаева.** Узбекистан либерализует торговые режимы и стремится к расширению регионального сотрудничества, что предполагает рост уровня трансграничной торговли с соседними странами. Это повышает значимость ПП Конысбаева и Тажен на границе с Узбекистаном. В 2018 году время пересечения границы в обоих пунктах является одним из самых продолжительных в регионе, и политикам нужно увеличить пропускную способность и упростить процедуры, чтобы подготовиться к будущему росту трансграничного перемещения грузовых АТС.
3. **Пересмотреть Закон о железнодорожном транспорте и другие нормативные акты.** В 2004 году впервые были введены термины «Экспедитор» и «Оператор вагонов», но теперь необходимо определить юридические обязательства каждой стороны в условиях рыночной экономики. Закон о железнодорожном транспорте был принят в традиционные и более простые времена, когда грузоотправитель имел дело только с национальным железнодорожным органом. В частности, для сокращения движения порожних вагонов требуется определение движения порожних вагонов на станцию погрузки или движения к следующей станции погрузки и возврата к первоначальной станции.
4. **Разработать соответствующие сооружения для неиспользуемых вагонов.** Железнодорожные вагоны, как и любые материальные активы, такие как фабрики и отели, могут испытывать избыток или недостаток предложения в зависимости от общего состояния экономики. Это означает, что нужно развивать парки вагонов, чтобы было соответствующее место для хранения и обслуживания неиспользуемых вагонов. Приватизация увеличила количество вагонов, а когда спрос на подвижной состав сократился из-за снижения торговли, лишние вагоны создают проблему, если они остаются на рельсах или плохо организованы.
5. **Рассмотрим развитие терминала морского порта Курык в Актау.** Морской порт Актау является важным транспортным узлом на Каспийском море, однако, по оценкам, среднее время пребывания в Актау составляет 72 часа, в основном из-за времени ожидания. В одном крайнем примере в данных ИМЭК за 2018 год, груз застрял на 14 дней в Актау, хотя стандартные операции, такие как таможенный контроль и различные проверки могут быть завершены в течение 1 часа. Это указывает на возможные ограничения пропускной способности в этом морском порту. Возможным решением будет развитие нового терминала морского порта Курык в Актау, который не только расширит пропускную способность, но также предложит мультимодальные перевозки с ожидаемым грузовым терминалом Курыка и железнодорожными подъездными путями, которые будут подведены к паромному терминалу.

Кыргызская Республика

Основные выводы

- Данные ИМЭК показали, что на ПП Карасу–Ак Тилек (КАЗ–КГЗ) и Чалдовар–Сыпатай Батыр (КГЗ–КАЗ) была проведена только проверка безопасности на границе; таможенный контроль или иммиграционные процедуры не применялись. Грузовые АТС стояли в каждом узле всего 10–15 минут, и ни таможенного контроля, ни значительного времени ожидания в очереди не наблюдалось. В других пограничных пунктах пропуска с КНР, Таджикистаном и Узбекистаном грузовые АТС тратили в общей сложности 1–2 часа на таможенный контроль, пограничный контроль безопасности и фитосанитарные процедуры.

Тенденции и события

Вступление в Евразийский Экономический Союз (ЕАЭС) в августе 2015 года принесло большую выгоду: значительное улучшение процедур пересечения границы и времени на границах Казахстана и Кыргызской Республики. Данные и образцы ИМЭК за 2018 год показали, что Кыргызская Республика экспортировала сельскохозяйственную продукцию и текстиль, а импортировала технику (в частности, сельскохозяйственное оборудование).

Рекомендации

- Разработать механизмы таможенного сотрудничества с Казахстаном для устранения задержек на границе в Карасуу.** Ак Тилек–Карасу (КРГ–КАЗ) является воротами для наземного пересечения границы между Кыргызской Республикой и Казахстаном. Поскольку оба являются членами ЕАЭС, процедуры пересечения

Таблица 6.13: Индикаторы содействия торговле для Кыргызской Республики

		Автомобильные перевозки			Железнодорожные перевозки		
		2016	2017	2018	2016	2017	2018
ИСТ1	Время на прохождение через пункт пропуска (часы)	3,4	3,5	1,6	●	–	–
	Убытие	3,4	2,9	1,1	–	–	–
	Прибытие	3,5	4,0	2,0	–	–	1,2
ИСТ2	Издержки на прохождение через пункт пропуска (\$)	142,0	121,0	24,0	●	–	–
	Убытие	72,0	36,0	23,0	–	–	–
	Прибытие	191,0	175,0	25,0	–	–	–
ИСТ3	Издержки на проезд по участку коридора (\$, на 500 км, на 20 тонн груза)	1 530,0	781,0	1 219,0	●	–	456,0
ИСТ4:	Скорость движения по коридорам ЦАРЭС (км/ч)	26,2	28,1	29,8	●	–	35,9
СБЗ	Скорость без задержки (км/ч)	39,0	49,1	50,9	●	–	50,7

Легенда: ● Улучшение не менее чем на 3% ● Ухудшение не менее чем на 3%

– = нет данных, ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, км = километр, км/ч = километр в час, СБЗ = скорость без задержки, ИСТ = индикатор содействия торговле.

Источник: Азиатский банк развития.

Таблица 6.14: Эффективность пересечения границы в Кыргызской Республике

ПП	Коридор	Направление Торговли	Длительность (часы)			Издержки (\$)		
			2016	2017	2018	2016	2017	2018
Автомобильные перевозки								
Достук	2	Убытие	—	—	0,9	—	—	21
		Прибытие	—	1,2	0,6	—	30	17
Чалдовар	1, 3	Убытие	—	—	0,2	—	—	7
		Прибытие	5,2	3,8	1,2	75	23	8
Карамык	2, 3, 5	Убытие	3,7	2,3	2,1	75	48	42
		Прибытие	0,6	1,8	0,8	31	25	21
Ак Жол	1	Убытие	—	—	0,3	—	—	8
Кызыл–Бель	0	Убытие	2,1	1,5	1,1	48	47	19
		Прибытие	—	—	3,3	—	—	36
Торугарт	1	Убытие	0,2	0,7	1,9	18	22	33
		Прибытие	1,9	2,1	2,3	37	37	32
Иркештам	2, 5	Прибытие	5,7	2,4	0,9	343	980	24
Чон Капка	1, 3	Убытие	—	—	0,3	—	—	10
Ак–Тилек	1	Убытие	0,2	7,5	0,2	14	6	9
		Прибытие	0,2	0,2	0,2	12	12	7
Железнодорожные перевозки								
Чалдовар	1, 3	Прибытие	—	—	1,2	—	—	—

– = нет данных, ПП = пограничный пункт пропуска.

Источник: Азиатский банк развития.

- границы просты и не отнимают много времени. Однако данные ИМЭК выявили длительные задержки в конце 2018 года, когда время ожидания в очереди могло резко увеличиться до 5 дней в связи с тем, что на казахстанской стороне были установлены инспекционные посты для досмотра транспортных средств под предлогом выявления контрабанды товаров из КНР. Водители сообщили, что им приходилось платить за содействие в ускоренном оформлении. Этот вопрос был поднят между двумя странами, но до сих пор не решен.
2. **Вновь открыть Карамыкский пограничный маршрут для транзитных перевозок в третьи страны.** Граница Душанбе–Карамык–Иркештам была открыта для движения между Таджикистаном и КНР на короткий период. Несмотря на подписание соглашения о трансграничном соглашении между Кыргызской Республикой и Таджикистаном, этот маршрут был закрыт для проезда в третьи страны, и для транзитных перевозок между Таджикистаном и КНР нужно использовать маршрут Исфара–Баткен, который намного дольше и дороже. В интересах регионального сотрудничества правительство Кыргызской Республики должно рассмотреть вопрос открытия маршрута Карамык для транзитных перевозок в третьи страны.
 3. **Улучшить анализ и использование глобальной системы навигации и определения положения GPS.** Большинство кыргызских грузовых АТС теперь оснащены системой GPS слежения, которые производят точные данные, в том числе и по задержкам на разных ПП вдоль границы между Кыргызской Республикой и Казахстаном. Высокопоставленные официальные лица могли бы лучше использовать эти данные, чтобы свести к минимуму серьезные задержки на границе с Казахстаном.
 4. **Улучшить обслуживание клиентов по железнодорожным грузоперевозкам.** В отличие от эффективной системы GPS, используемой для автомобильного транспорта в Кыргызской Республике, Кыргызская железная дорога плохо отслеживает груз.

Следовательно, экспедиторы Кыргызской Республики не в состоянии предоставить данные по железнодорожному транзиту для механизма ИМЭК. В рамках усилий по коммерциализации и реформированию железной дороги правительство должно улучшить обслуживание клиентов, используя такие системы отслеживания грузов.

5. **Обеспечить безопасность и охрану автомобильных перевозок.** Данные ИМЭК 2018 года показали, жителями местных сел периодически предпринимались попытки вымогать плату или украсть что-нибудь в иностранных грузовых АТС, и это, кажется, было обычным явлением вблизи ПП Иркештам. Принятые шаги для обеспечения безопасности и охраны вдоль коридоров ЦАРЭС будут способствовать развитию торговли и транспорта.

Монголия

Основные выводы

- Данные ИМЭК за 2018 год продемонстрировали устойчивые и впечатляющие результаты для Монголии. Что касается автомобильных перевозок, оценки ИМЭК показали, что СБЗ достигла 50 км/ч в 2018 году, тогда как ССЗ была на уровне 34 км/ч. Грузоотправители могут импортировать товары поездами или смешанным автомобильным и железнодорожным видом транспорта из Эренхота в Улан-Батор. Товары от Тяньцзиня делали остановку в Эренхоте и продолжали путь на грузовых АТС, чтобы завершить путь в 700 км в Улан-Баторе, на что ушло 2 дня, а не 5–6 дней, если бы они перевозились поездом.
- Несмотря на это, железная дорога остается незаменимым видом для Монголии, особенно для трансграничной торговли. Лесоматериалы перевозятся транзитом из Российской Федерации в КНР. Международная торговля проходит по субкоридору 4b для импорта товаров первой необходимости, в то время как минералы и некоторые экспортные товары транспортируются через Тяньцзинь в Японию и Республику Корея. На ПП Замын-Ууд среднее время прохождения границы при въезде в 2018 году оценивалось в 22,9 часа, а время прохождения через границу при выезде в 11,8 часа. Однако будучи страной, не имеющей выхода к морю, Монголия сталкивается с высокими транспортными расходами, что подрывает ее конкурентные преимущества. Оценки ИМЭК показали, что общая стоимость отправки 40-футового контейнера в 2018 году составила 3 300 долл. США из Синганга в Тяньцзине в Улан-Батор и 1 600 долл. США в обратном направлении. Эти расчеты были самыми высокими среди всех коридоров и объясняют, почему ИСТЗ (общие транспортные расходы) вдоль коридора 4 оставался высоким в 2018 году, составив 1 416 долларов США.

Тенденции и события

При рассмотрении ИСТ для Монголии очевидна неблагоприятная тенденция к увеличению времени и затрат на перевозки. Тем не менее, наблюдается тенденция постоянного роста скоростей автомобильных перевозок в 2018 году. ИСТ для автомобильных перевозок в Монголии показали, что время и издержки пересечения границы оставались ограниченными в течение трехлетнего периода 2016–2018 годы. Наблюдалась похвальная тенденция увеличения СБЗ и ССЗ, что указывало на то, что автомобили могли двигаться с более высокой скоростью по коридору 4. С другой стороны, ИСТ по железнодорожным перевозкам в Монголии демонстрируют все более продолжительное время пересечения границы и более высокие общие транспортные расходы. Среди ПП в Монголии железнодорожные переезды в

Таблица 6.15: Индикаторы содействия торговле по Монголии

		Автомобильные перевозки			Железнодорожные перевозки		
		2016	2017	2018	2016	2017	2018
ИСТ1	Время на прохождение через пункт пропуска (часы)	2,3	3,2	3,5	13,6	13,3	18,1
	Убытие	1,3	2,9	2,9	6,7	7,6	11,7
	Прибытие	2,5	3,2	3,5	17,7	16,6	20,4
ИСТ2	Издержки прохождение через пункт пропуска (\$)	89,0	93,0	93,0	49,0	48,0	49,0
	Убытие	63,0	12,0	13,0	75,0	—	27,0
	Прибытие	94,0	104,0	104,0	45,0	48,0	49,0
ИСТ3	Издержки на перевозки по участку коридора, (\$, на 500 км на 20 тонн)	1 150,0	1 034,0	1 512,0	835,0	827,0	1 030,0
ИСТ4	Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (км/ч)	29,4	28,5	33,5	16,8	13,6	14,1
СБЗ	Скорость без задержки (км/ч)	42,8	46,5	50,2	32,2	22,7	20,9

Легенда: ● Улучшение не менее чем на 3% ● Ухудшение не менее чем на 3% ● Незначительные изменения [–3% до 3%]

— = нет данных, ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, км = километр, км/ч = километр в час, СБЗ = скорость без задержки, ИСТ = индикатор содействия торговле.

Источник: Азиатский банк развития.

Таблица 6.16: Эффективность пересечения границ в Монголии

ПП	Коридор	Направление Торговля	Длительность (часы)			Издержки (\$)		
			2016	2017	2018	2016	2017	2018
Автомобильные перевозки								
Ярант	4	Убытие	—	3,0	3,1	—	57	55
		Прибытие	3,4	3,4	3,9	224	201	201
Замын-Ууд	4	Убытие	1,3	—	—	124	—	—
		Прибытие	2,8	3,5	4,0	118	123	121
Алтанбулаг	4	Прибытие	1,6	2,5	2,2	8	5	10
Бичигт	4	Прибытие	1,0	1,7	1,4	7	11	6
Железнодорожные перевозки								
Сүхэ-Батор	4	Прибытие	11,1	11,1	7,4	19	11	8
Замын-Ууд	4	Убытие	6,7	7,6	11,8	75	—	27
		Прибытие	20,6	18,9	22,9	56	63	34

— = нет данных, ПП = пограничный пункт пропуска.

Источник: Азиатский банк развития.

Замын-Ууде в среднем составляли 11,8 часа (выезжающий поток) и 22,9 часов (прибывающий поток). Это было самое длительное время по сравнению с другими ПП.

Рекомендации

1. **Поощрять транзитный поток для повышения конкурентоспособности по издержкам.** Железнодорожным транспортом было перевезено 9,2 млн тонн экспорта и только 2,8 млн тонн импорта.³⁰ Этот несбалансированный поток может

³⁰ Национальное статистическое управление Монголии. <http://www.1212.mn>.

привести к нехватке вагонов и контейнеров и повысить транспортные расходы. Значительную разницу в тоннажах груза также можно объяснить тем, что Монголия экспортирует сыпучие товары, такие как минералы, камни и цемент, а импортирует готовую продукцию с более высокой добавленной стоимостью и с меньшим габаритным весом. Чтобы позиционировать Монголию как перегрузочный центр, нужно содействовать транзитным перевозкам из КНР в Россию, так как в настоящее время увеличивается объем товаров, перевозимых из Российской Федерации в КНР.

2. **Сократить железнодорожные расходы в качестве приоритета.** Стоимость перевозки 40-футового контейнера в размере 3 300 долл. США была разделена на стоимость перевозки (3 000 долл. США) и сборы за пересечение границы (300 долл. США). Стоимость перевозки дополнительно оценивается в 2 500 долларов США (83%) на участке в КНР и 500 долларов США (17%) на участке в Монголии. Таким образом, политика и реформы в одной лишь Монголии не смогут значительно улучшить структуру затрат, даже если будут предоставлены субсидии железным дорогам. Для инициирования снижения железнодорожных расходов для Монголии нужно вступить в диалог с Китайской железнодорожной корпорацией.
3. **Решать проблему нехватки вагонов.** В 2018 году данные ИМЭК обнаружили задержки в 27,8 часов в Замын-Ууд, вызванные нехваткой вагонов. CRC должен взимать высокие сборы за задержку и простой демередж, чтобы владельцы грузов не использовали железнодорожные вагоны в качестве мобильных складов: грузоотправители лесоматериалов были отмечены как частые нарушители правил задержки и демереджа.
4. **Повысить пропускную способность в Замын-Ууд.** Другой выявленной в 2018 году причиной задержки была сортировочная железнодорожного терминала (10,9 часа) и перегрузка материалов (5,8 часа). Они связаны с ограничениями пропускной способности в Замын-Ууде, где необходимо увеличить количество погрузочно-разгрузочного оборудования и средний срок службы оборудования.
5. **Внедрить зону экономического сотрудничества Эренхот-Замын-Ууд (КНР-МОН).** 4 июня 2019 года правительства КНР и Монголии подписали соглашение о создании зоны экономического сотрудничества Эренхот–Замын-Ууд.³¹ Зона международного приграничного сотрудничества Хоргос может служить показательным примером для Монголии в области планирования, проектирования и внедрения новой зоны сотрудничества.

Пакистан

Основные выводы

- Данные ИМЭК за 2018 год выявили некоторые существенные недостатки: во-первых, время пребывания в морских портах Карачи в среднем составляло 5–7 дней для контейнерных грузов, направляющихся в Афганистан, при этом грузоотправители ссылались на таможенные процедуры, чрезмерные проверки и перегрузку портов в качестве причин задержки. Во-вторых, по ПП отмечено длительное время пересечения границы, например, в Пешаваре (33,5 часа) и Чамане (65,2 часа). Наконец, транспортные расходы были относительно высокими: По оценкам ИМЭК, доставка 40-футового контейнера из Карачи в Джелалабад стоит около 4 000 долларов США, что соответствует 1 320 долларам за 20 тонн на более чем 500 км.

³¹ Правительство Китайской Народной Республики, Министерство коммерции. <http://english.mofcom.gov.cn/article/newsrelease/significantnews/201906/20190602870682.shtml>.

Таблица 6.17: Индикаторы содействия торговле для Пакистана

		Автом. перевозки			Ж/д перевозки			
		2016	2017	2018	2016	2017	2018	
ИСТ1	Время на прохождение через пункт пропуска (часов)	37,2	56,9	36,3	●	—	—	—
	Убытие	36,9	59,2	37,8		—	—	—
	Прибытие	122,1	1,2	2,1		—	—	—
ИСТ2	Издержки, понесенные в ПП (\$)	287,0	280,0	282,0	●	—	—	—
	Убытие	286,0	280,0	286,0		—	—	—
	Прибытие	400,0	—	16,0		—	—	—
ИСТ3	Издержки на перевозку по участку коридора (\$, на 500 км, на 20 тонн)	1 618,0	1 875,0	727,0	●	—	—	—
ИСТ4	Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (км/ч)	18,9	9,8	13,7	●	—	—	—
СБЗ	Скорость без задержек (км/ч)	58,6	50,4	39,5	●	—	—	—

Обозначения: ● Улучшился как минимум на 3% ● Ухудшился как минимум на 3%
 ● Незначительное изменение [–3% to 3%]

— = данные отсутствуют, ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, км = километр, км/ч = километров в час, СБЗ = скорость без задержек, ИСТ = индикатор содействия торговле.

Источник: Азиатский банк развития.

Таблица 6.18: Эффективность пересечения границы в Пакистане

ПП	Коридор	Направление торговли	Продолж. (часов)			Издержки (\$)		
			2016	2017	2018	2016	2017	2018
Автомобильные перевозки								
Чаман	5, 6	Убытие	59,5	82,2	65,2	125	100	117
Пешавар	5, 6	Убытие	34,7	57,6	33,5	303	318	320
Кунджераб	5	Прибытие	0,2	1,2	2,1	—	—	5

— = данные отсутствуют, ПП = пограничный пункт пропуска.

Источник: Азиатский банк развития.

Тенденции и события

Результаты, представленные в таблицах 6.17 и 6.18, указывают на препятствия, которые отрицательно сказываются на конкурентоспособности Пакистана, где на долю автодорожного сектора приходится 96% всех грузовых перевозок.³² Многие факторы способствовали высокой стоимости автомобильных перевозок, включая дорожную инфраструктуру, менее эффективные отечественные грузовые автотранспортные средства и отсутствие сильного сектора производства местного транспортного оборудования для производства высококачественных автотранспортных средств. Правительство Пакистана хорошо осведомлено об этих ограничениях и поручило разработать Национальную транспортную политику для Пакистана, координируемую Министерством связи.

³² Азиатский банк развития. 2005. \$773 миллиона от АБР для усовершенствования Национальной сети автомагистралей Пакистана. Манила. 15 декабря. <https://www.adb.org/news/773-million-adb-improve-pakistans-national-highway-network>; и Правительство Пакистана, Министерство финансов. <http://www.finance.gov.pk/survey/chapters/14-Transport%20final08.pdf>.

Рекомендации

1. **Привлекать заинтересованные стороны частного сектора к разработке Национальной транспортной политики для Пакистана.** Местные перевозчики, операторы автопарка, портовые грузчики, поставщики интегрированных логистических услуг и экспедиторы должны быть вовлечены в этот процесс в качестве активных заинтересованных сторон, чтобы воспользоваться всеобъемлющей перспективой частного сектора.
2. **Инициировать программу обновления грузовых автотранспортных средств.** Автодорожный сектор является доминирующим в Пакистане, а стоимость автомобильных грузовых перевозок высока, что приводит к постоянной проблеме отсутствия доступа к капиталу и низкой прибыльности автотранспортной отрасли. Несмотря на признание Министерством торговли в 2005 году того, что фрахт и логистика являются отдельной отраслью, участники отрасли получили мало пользы от этого, включая отсутствие доступа к низкопроцентному финансированию, которым пользуются другие признанные отрасли. Национальные грузовые перевозчики также конкурируют по цене и прибегают к перегрузкам из-за очень низкой прибыли. Как результат, грузовые перевозчики не хотят или не могут обновлять и модернизировать свои автопарки: решение вопросов финансирования на уровне политики и вопросов конкуренции может помочь решить эту проблему.
3. **Сократить время простоя контейнеров в морских портах.** Морские порты являются главными воротами Пакистана для интеграции в мировую торговлю, причем порты Карачи, Касим и Гвадар играют очень важную роль. Морские порты также оказывают систематическое влияние на время и стоимость перевозок, а решение проблем, связанных с морскими портами, может принести значительные и незамедлительные выгоды. Длительное время простоя контейнеров, рассчитанное ИМЭК за 2018 год, необходимо сократить, чтобы не потерять конкурентоспособность по сравнению с близлежащими морскими портами, такими как Чабхар. Образцы ИМЭК 2018 года показали, что таможенные процедуры в морском порту Карачи занимают 4–5 дней, что влияет на пропускную способность и приводит к длительному ожиданию, а также создает другие проблемы, такие как плата за простой.
4. **Изучить потенциал увеличения международного транзита странами Центральной Азии через морские порты.** ИМЭК отмечает, что транзитная торговля осуществлялась в основном по маршруту Иран-Туркменистан-Узбекистан, откуда товары затем перемещались в Казахстан, Кыргызскую Республику и Таджикистан. Однако, образцов аналогичных перевозок в 2018 году через морской порт Карачи не было. Разработчики политики должны рассмотреть вопрос формализации региональных и международных соглашений, таких как Соглашение о транзитной торговле между Афганистаном и Пакистаном (АРТТА), Четырехстороннее соглашение о транзитных перевозках,³³ и завершение присоединения к международным конвенциям, таким как Конвенция о договоре международной дорожной перевозке грузов.³⁴

³³ Четырехстороннее соглашение о транзитных перевозках – это региональное соглашение между КНР, Казахстаном, Кыргызской Республикой и Пакистаном. В принципе, оно подписано, но не реализовано.

³⁴ Пакистан подал заявку в Организацию Объединенных Наций для присоединения к Конвенции КДПГ в начале 2019 года. Однако, это потребует усиления развития потенциала для подготовки к ее реализации.

Таджикистан

Ключевые выводы

- Таджикистан перевозит товары автомобильным, железнодорожным и воздушным транспортом, но ИМЭК акцентирует внимание только на автомобильном транспорте.³⁵ Образцы ИМЭК в 2018 году в основном включали перемещения по коридорам 5 и 6, где стоимость автомобильных перевозок, как правило, высока из-за факторов рельефа и погодных условий, которые также влияют на скорость движения автотранспортных средств. Пересечение границы является достаточно простым на границах с Кыргызской Республикой и Узбекистаном, но более сложным на границах с Афганистаном и КНР.

Таблица 6.19: Индикаторы содействия торговле для Таджикистана

		Автом. перевозки				Ж/д перевозки		
		2016	2017	2018		2016	2017	2018
ИСТ1	Время на прохождение через пункт пропуска (часов)	4,3	3,8	3,8	●	—	—	2,3
	<i>Убытие</i>	3,5	2,1	4,0		—	—	—
	<i>Прибытие</i>	4,6	4,4	3,7		—	—	2,3
ИСТ2	Издержки на прохождение через пункт пропуска (\$)	142,0	103,0	118,0	●	—	—	65,0
	<i>Убытие</i>	129,0	20,0	162,0		—	—	—
	<i>Прибытие</i>	148,0	131,0	98,0		—	—	65,0
ИСТ3	Издержки на перевозку по участку коридора (\$, на 500 км, на 20 тонн)	1 453,0	854,0	589,0	●	—	—	—
ИСТ4	Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (км/ч)	21,3	23,1	23,3	●	—	—	—
СБЗ	Скорость без задержек (км/ч)	32,1	39,6	39,5	●	—	—	—

Обозначения: ● Улучшился как минимум на 3% ● Ухудшился как минимум на 3% ● Незначительное изменение [–3% to 3%]

— = данные отсутствуют, ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, км = километр, км/ч = километров в час, СБЗ = скорость без задержек, ИСТ = индикатор содействия торговле.

Источник: Азиатский банк развития.

Таблица 6.20: Эффективность пересечения границы в Таджикистане

ПП	Коридор	Направление торговли	Продолжительность (часов)			Издержки (\$)		
			2016	2017	2018	2016	2017	2018
Автомобильные перевозки								
Дусти	3	Убытие	—	—	11,0	—	—	109
		Прибытие	4,0	3,9	3,8	112	123	105
Фотехобод	2, 3, 6	Убытие	—	—	1.4	—	—	27
		Прибытие	7,0	7,5	7,0	80	87	300
Панджи Поёон	2, 5, 6	Убытие	3,6	2,1	3,3	131	20	175
		Прибытие	5,5	6,5	5,6	92	102	125
Карамык	2, 3, 5	Убытие	0,7	3,4	1,2	75	33	28
		Прибытие	2,8	0,3	1,0	110	42	27

Продолжение на следующей странице

³⁵ Три железнодорожные ветки в Таджикистане, построенные еще в Советский период, не связаны друг с другом. Это ограничивает полезность железнодорожной системы для мультимодальной международной торговли.

Таблица 6.20 продолжение

ПП	Коридор	Направление торговли	Продолжительность (часов)			Издержки (\$)		
			2016	2017	2018	2016	2017	2018
Гулистон	п. а.	Убытие	–	–	1,4	–	–	34
		Прибытие	–	–	1,2	–	–	27
Кульма	п. а.	Прибытие	5,2	2,4	2,8	156	210	84
Жалган	2, 3, 5	Прибытие	–	–	0,3	–	–	42
Ж/д перевозки								
Нау	2	Убытие	–	–	–	–	–	–
		Прибытие	–	–	2,6	–	–	–

– = данные отсутствуют, ПП = пограничный пункт пропуска, н.п. = неприменимо.

Источник: Азиатский банк развития.

Тенденции и события

На сегодняшний день поставка сельскохозяйственной продукции из Пакистана в Таджикистан является громоздкой и требует смены грузовых автотранспортных средств в Пакистане, Афганистане и Таджикистане из-за отсутствия транзитных соглашений между странами. Также важно разработать торговые маршруты КНР–Таджикистан–Афганистан, которые будут способствовать транзиту из Восточной Азии в Южную Азию.

Рекомендации

- Проанализировать и улучшить пограничную инфраструктуру и процедуры.** В 2018 году внимание привлекло время пересечения границы в ПП Дусти-Сарыюсиё (ТАД–УЗБ), когда грузовики провели 11–12 часов в основном ожидая в очереди с обеих сторон границы. Необходимо провести анализ подъездной дороги, парковочной площадки и графика работы, чтобы найти решения для устранения этих задержек.
- Приоритезировать обязательства в рамках соглашений о транзите, чтобы помочь облегчить процедуры пересечения границы.** Таджикистан может рассмотреть вопрос о присоединении к двустороннему Соглашению о транзитной торговле между Афганистаном и Пакистаном или Четырёхстороннему соглашению о транзитных перевозках, которые имеют различные физические маршруты.
- Разработать гармонизированные санитарно-фитосанитарные (СФС) стандарты для повышения конкурентоспособности коридоров.** Коридор КНР–Таджикистан–Афганистан проходит от Кашгара до Ширхан Бандара и пересекает две пары ПП–Карасуу-Кульма (КНР–ТАД) и Панджи Поён-Ширхан Бандар (ТАД–АФГ). Стоимость перевозки в одну сторону составила 7 000 долларов США, что соответствует 2 500 долларам США на 500 км и является одним из самых высоких показателей среди всех образцов ИМЭК. Этот маршрут в основном используется для экспорта товаров из КНР в Афганистан, и грузовые автотранспортные средства обычно возвращаются пустыми, поскольку экспорт из Афганистана ограничен. В одном случае в 2018 году Афганистан экспортировал шелковицу в КНР, но эта партия была отклонена из-за несоответствия СФС мерам. Трёхстороннее соглашение и гармонизированные СФС стандарты помогут повысить конкурентоспособность этого коридора.
- Поощрять больше перевозок с книжкой МДП из КНР и Афганистана.** Сравнение образцов пересечения границ, осуществленных с использованием книжек МДП и без книжек МДП в 2018 году, ясно показало, что перевозки с использованием

- книжек МДП требовали меньше времени. ПП на границах с Кыргызской Республикой и Узбекистаном показали, что таможенный контроль может быть завершен менее чем за час, а время ожидания в очереди было незначительным. На перевале Кульма (КНР–ТАД) грузы из КНР, перевозимые без книжек МДП, должны были проходить таможенный контроль на таджикском ПП Кульма, а затем снова на внутреннем таможенном посту на терминале Тохтамыш, что занимало 3–4 часа. Поставки из Афганистана столкнулись с большими трудностями, поскольку товары должны были перегружаться в Ширхан Бандаре.
5. **Пересмотреть запрет на использование автодорог грузовыми АТС в дневное время летом.** Это ограничение было введено из соображения, что высокие температуры смягчают битум, тем самым подвергая дорогу повреждению при перемещении тяжелых грузовых АТС. В настоящее время водители должны ожидать в своих грузовиках на автодорожном терминале Дусти ПП в начальной точке современной автомагистрали для проезда в Турсунзоде и Душанбе. Ожидание не только приводит к расходу дизельного топлива для охлаждения товаров, но и увеличивает время перевозки. Эта задержка добавляется к длительным задержкам на границе, чтобы завершить последние 65 км пути поездки до Душанбе.
 6. **Повышение конкурентоспособности коридора 3 для поддержания торговых потоков через Таджикистан.** С точки зрения межрегиональной торговли между Центральной Азией и Южной Азией, Таджикистан должен быть готовым к усилению конкуренции со стороны Узбекистана, где транзит становится легче и быстрее в результате реформ и либерализации. Со временем Узбекистан может привлечь большие объемы торговли и транзита, такие как грузы из Афганистана и Пакистана в Казахстан, что, в свою очередь, может привести к отвлечению торговли от субкоридора 3b в субкоридор 3a. Необходимо рассмотреть политику и стратегии с целью повышения конкурентоспособности субкоридора 3b.

Туркменистан

Ключевые выводы

- Данные ИМЭК за 2018 год показали, что Туркменистан был важной транзитной страной для грузоперевозок по маршруту Бандар–Аббас–Ташкент (Иран–УЗБ). В ПП Сары (на границе с Ираном) и Фарап (на границе с Узбекистаном) наблюдалось интенсивное движение. Время оформления для убывающих АТС в среднем составляло 7,4 часа для каждого, а прибывающих – 9–10 часов для каждого. Время ожидания составило половину общего времени задержки, таможенный контроль составил 1–2 часа, а оставшееся время использовалось для различных инспекционных действий.
- Мониторинг железных дорог фокусировался на двух маршрутах: во-первых, железнодорожные перевозки из КНР в Ашхабад, где поезда заходили в ПП Фарап и прохождение таможенного досмотра в среднем составило 2–3 часа; и, во-вторых, автомобильные и железнодорожные перевозки из Пакистана с транзитом через Афганистан и дальнейшей перевалкой на поезда в ПП Торгунди в Афганистане на границе с Туркменистаном. Затем поезда следовали в Серхетабад и далее в Ашхабад.

Таблица 6.21: Индикаторы содействия торговле для Туркменистана

		Автом. транспорт			Ж/д перевозки		
		2016	2017	2018	2016	2017	2018
ИСТ1	Время на прохождение через пункт пропуска (часов)	6,4	6,6	8,5 ●	4,2	5,4	3,3 ●
	Убытие	5,8	5,8	7,4	3,4	3,4	3,6
	Прибытие	6,8	7,1	9,1	4,8	6,0	3,2
ИСТ2	Издержки на прохождение через пункт пропуска (\$)	190,0	198,0	204,0 ●	100,0	73,0	94,0 ●
	Убытие	58,0	60,0	62,0	–	–	108,0
	Прибытие	281,0	300,0	284,0	100,0	73,0	90,0
ИСТ3	Издержки на перевозку по участку коридора (\$, на 500 км, на 20 тонн)	763,0	748,0	1 017,0 ●	1 568,0	1 548,0	1 499,0 ●
ИСТ4	Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (км/ч)	20,0	19,7	19,5 ●	9,9	13,7	14,1 ●
СБЗ	Скорость без задержек (км/ч)	51,5	51,7	53,9 ●	18,7	29,9	27,8 ●

Обозначения: ● Улучшился как минимум на 3% ● Ухудшился как минимум на 3% ● Незначительное изменение [–3% to 3%]

– = данные отсутствуют, ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, км = километр, км/ч = километров в час, СБЗ = скорость без задержек, ИСТ = индикатор содействия торговле.

Источник: Азиатский банк развития.

Тенденции и события

В 2018 году был сделан важный шаг в развитии транспортного сектора Туркменистана с созданием акционерного общества «Транспортно-логистический центр Туркменистана».³⁶ Акционерами выступили Министерство железнодорожного транспорта (35%), Министерство автомобильного транспорта (10%), Министерство связи (5%), Авиационная служба (5%), Государственная служба морского и речного транспорта (5%) и Государственная страховая организация (5%).

Таблица 6.22: Эффективность пересечения границы в Туркменистане

ПП	Коридор	Направление торговли	Продолжительность (часов)			Издержки (\$)		
			2016	2017	2018	2016	2017	2018
Автомобильные перевозки								
Сарахс	3	Убытие	7,8	—	7,4	76	—	64
		Прибытие	6,2	6,2	9,0	300	300	311
Фарап	2, 3	Убытие	5,8	5,8	7,4	55	58	62
		Прибытие	7,5	7,9	9,8	261	300	296
Серхетабад	2, 6	Прибытие	—	—	2,3	—	—	50
Ж/д перевозки								
Фарап	2, 3	Прибытие	3,5	2,9	2,6	127	127	119
Серхетабад	2, 6	Прибытие	7,3	7,4	3,5	50	50	77

– = данные отсутствуют, ПП = пограничный пункт пропуска.

Источник: Азиатский банк развития.

³⁶ Государственное новостное агентство. *Туркменистан сегодня*. <http://tdh.gov.tm/news/articles.aspx&article13910&cat26>.

Рекомендации

1. **Улучшить подъездные автодороги и парковку в ПП Серхетабад.** В настоящее время движение афганских грузовиков должно заканчиваться в ПП Торгунди в Афганистане, где туркменские грузовики забирают товары и возвращаются в ПП Серхетабад. Однако доступ ограничен из-за (i) узкой однополосной подъездной дорогой, (ii) небольших общественных парковочных мест и (iii) частной парковки, которая плохо связана с дорожной сетью, и грузовые АТС вынуждены делать объездные повороты, чтобы выйти на полосы, ведущие в ПП Серхетабад. Улучшение инфраструктуры повысит эффективность ПП.
2. **Пересмотреть тариф на железнодорожные грузовые перевозки.** Средние общие издержки на проезд по субкоридору 6b в 2018 году составили половину стоимости для субкоридора 6d, основываясь на образцах железнодорожных перевозок, проанализированных для участка от Термеза до Ташкента (6b), по сравнению с участком от Серхетабада до Ашхабада (6d). 40-футовый контейнер из Термеза в Ташкент (900 км) стоит 995 долларов (1,10 долл. США/км), в то время как тот же контейнер из Серхетабада в Ашхабад (700 км) стоит 1350 долларов США (1,92 долл. США/км).
3. **Привлечь больший объем перевозок в морской порт Туркменбаши.** В модернизацию морского порта были осуществлены значительные инвестиции, включая установку новых кранов и приобретение новых грузовых судов из Европы. Однако сбор образцов транскаспийских грузов через Туркменбаши для ИМЭК оказался затруднительным: грузинские экспедиторы перенаправляли грузы в Актау (КАЗ) из-за сложных проблем с визами и транзитом, а афганские грузоотправители также сообщили, что не могут использовать порт в той степени, в которой они надеялись. Учитывая инвестиции в физическую инфраструктуру, разработчики политики должны пересмотреть существующие правила и упростить доступ с целью увеличения транзитных перевозок.
4. **Увеличить грузоподъемность Каспийского флота.** В связи с модернизацией морского порта Туркменбаши Правительству следует рассмотреть возможность увеличения грузоподъемности своего флота на Каспийском море, особенно современных судов, предназначенных для перевозки контейнеров.

Узбекистан

Ключевые выводы

- Узбекские операторы грузовых АТС активно использовали коридоры 2, 3, 5 и 6 в течение 2018 года. Следующие ПП были определены как имеющие значительные задержки: Даутота, Яллама, Алат, Сарыосиё и Ойбек. Для убывающих АТС в Даутота была зарегистрирована самая длинная задержка в 12,7 часа, в основном из-за длительного времени ожидания. Узбекские водители грузовиков пересекали этот ПП въезжая в Казахстан, и затем следовали в пункт назначения в России. Отдаленное местоположение этого ПП и устаревшая инфраструктура, а также оборудование, объясняли постоянное продолжительное время пересечения границы на протяжении многих лет. Что касается прибывающих АТС, то Сарыосиё и Алат были двумя ПП, наиболее затратными по времени: через Сарыосиё перевозился экспорт Таджикистана в Россию, а через Алат – импорт из Бандар-Аббаса. Время ожидания было основной причиной задержек. В целом, тарифы на грузовые автомобильные

перевозки и скорость на территории Узбекистана продемонстрировали сравнительно хорошие показатели.

- Данные по железнодорожным перевозкам были собраны по двум маршрутам в Узбекистане. Первый использовался для перевозки промышленных товаров в 40-футовых контейнерах из КНР в Казахстан, Узбекистан, а затем в Туркменистан. Значительные задержки отмечались на терминале Хаваст из-за сортировки и ожидания прохождения приоритетных поездов, на что может потребоваться 2–3 дня. В ПП Ходжадавлет, расположенном на границе с Туркменистаном, поезда были задержаны из-за «Ограничения при въезде», что предполагает наличие узких мест в пропускной способности либо в ПП Ходжадавлет, либо в ПП Фарап (ТКМ). Второй маршрут использовался для автомобильных и железнодорожных перевозок пакистанского сельскохозяйственного экспорта в Узбекистан через Афганистан. Товары перевозились в Термез и перегружались на поезда, следующие в Ташкент. Пересечение границы было обременительным из-за необходимости пересекать реку Амударья, а стоимость и время перевозки были признаны относительно высокими.

Таблица 6.23: Индикаторы содействия торговле для Узбекистана

		Автом. перевозки			Ж/д перевозки		
		2016	2017	2018	2016	2017	2018
ИСТ1	Время на прохождение через пункт пропуска (часов)	5,9	5,8	8,5	9,4	7,5	5,6
	<i>Убытие</i>	5,9	5,6	8,5	15,8	15,5	11,1
	<i>Прибытие</i>	6,0	6,1	8,5	3,5	2,7	3,6
ИСТ2	Издержки на прохождение через пункт пропуска (\$)	99,0	88,0	73,0	103,0	112,0	112,0
	<i>Убытие</i>	91,0	80,0	66,0	103,0	98,0	99,0
	<i>Прибытие</i>	108,0	96,0	80,0	104,0	120,0	118,0
ИСТ3	Издержки на перевозку по участку коридора (\$, на 500 км, на 20 тонн)	426,0	423,0	477,0	1 409,0	1 138,0	971,0
ИСТ4	Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (км/ч)	28,5	28,0	28,5	10,8	10,0	14,0
СБЗ	Скорость без задержек (км/ч)	47,6	46,8	50,8	36,5	25,3	27,9

Обозначения: ● Улучшился как минимум на 3% ● Ухудшился как минимум на 3% ● Незначительное изменение [–3% to 3%]

– = данные отсутствуют, ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, км = километр, км/ч = километров в час, СБЗ = скорость без задержек, ИСТ = индикатор содействия торговле.

Источник: Азиатский банк развития.

Тенденции и события

Узбекистан добился заметных успехов в реформах и либерализации, проводимых правительством, что отразилось в его повышении на 13 позиций в Отчете Всемирного банка «Ведение бизнеса» за 2018 год.³⁷ Данные ИМЭК отслеживали эффективность автомобильных и железнодорожных перевозок в Узбекистане в течение 2018 года.

³⁷ Всемирный банк. 2017. *Ведение бизнеса за 2018 год: Реформирование для создания рабочих мест (английский)*. Ведение бизнеса за 2018 год. Вашингтон, О.К., Группа Всемирного банка.

Таблица 6.24: Эффективность пересечения границы в Узбекистане

ПП	Коридор	Направление торговли	Продолжительность (часов)			Издержки (\$)		
			2016	2017	2018	2016	2017	2018
Автомобильные перевозки								
Алат	2, 3	Убытие	6,2	6,1	9,1	—	—	—
		Прибытие	5,4	5,3	9,8	—	—	—
Дустлик	2	Убытие	—	—	1,0	—	—	22
		Прибытие	—	—	1,1	—	—	27
Даутота	2, 6	Убытие	6,9	6,9	12,7	—	—	26
		Прибытие	6,1	6,2	7,9	108	96	88
Сарюсийё	3	Убытие	4,5	4,1	5,1	94	81	76
		Прибытие	—	—	10,0	—	—	—
Яллама	3, 6	Убытие	6,4	6,5	10,2	—	—	—
Ойбек	2, 3, 6	Убытие	4,7	6,8	5,0	81	—	15
		Прибытие	—	—	2,8	—	—	32
Сарюсийё	3	Убытие	4,5	4,1	5,1	94	81	76
		Прибытие	—	—	10,0	—	—	—
Яллама	3, 6	Убытие	6,4	6,5	10,2	—	—	—
Ж/д перевозки								
Термез	3, 6	Убытие	—	—	0,6	—	—	—
		Прибытие	—	—	8,3	—	—	117
Келес	3, 6	Прибытие	3,5	2,7	2,4	104	120	119
Бекабад	2	Убытие	—	—	4,3	—	—	—
Ходжадавлет	2, 3	Убытие	—	—	15,1	—	—	100

— = данные отсутствуют, ПП = пограничный пункт пропуска.

Источник: Азиатский банк развития.

Рекомендации

- Продолжать реформы и открытость, чтобы привлечь большие объемы инвестиций и торговли.** Полевые работы в рамках ИМЭК, проведенные в 2018 году в Урумчи, показали значительный интерес со стороны бизнеса и участников ВЭД в КНР к инвестированию и созданию собственного бизнеса в Узбекистане, начиная от компаний по аренде контейнеров, логистических и торговых компаний, до других областей, таких как прядение, производство одежды, плодоовощной агробизнес и переработка пищевых продуктов. На практике такие предприятия арендуют контейнеры в одну сторону из Урумчи в Узбекистан, а затем загружают порожние контейнеры грузом от узбекских предприятий для обратной поездки в Урумчи. Этот цикл ясно демонстрирует, что капитал отреагирует тогда, когда будет создана благоприятная для бизнеса среда.
- Установить дополнительное сканирующее оборудование в ПП Алат.** В этом ПП с высокой интенсивностью движения, время, требуемое для прохождения границы, в среднем составляло 9–10 часов для каждого прибывающего и убывающего АТС: установка стационарного сканирующего оборудования ускорит проверку негабаритных грузов и транспортных средств и сократит время ожидания, которое было основной причиной задержек.
- Создать «зеленые коридоры» для ускорения перемещения фруктов и овощей.** Сельскохозяйственные товары составляют главную экспортную категорию Узбекистана, и концепция «зеленого коридора» начала набирать силу в 2018 году.

Российская Федерация и Узбекистан создали «зеленый коридор» для фруктов и овощей с упрощенными таможенными процедурами, и эту практику можно было бы распространить на большее число стран-членов ЦАРЭС. ИМЭК 2018 года показал, что обычные таможенные мероприятия в Даутоте – ключевом узбекско-казахстанском пункте для экспорта фруктов и овощей в Российскую Федерацию – заняли 2 часа. Однако, несмотря на более короткое время таможенного оформления, для прохождения границы грузовикам по-прежнему требовалось в среднем 12,7 часа, что говорит о том, что на улучшения, достигнутые в упрощении таможенных процедур, по-прежнему отрицательно влияли другие узкие места на ПП.

4. **Проанализировать пропускную способность железнодорожных терминалов в Хавасте и Ходжадавлете.** Данные ИМЭК за 2018 год показали, что в Хавасте имелись ограничения пропускной способности, что повлияло на время сортировки. Среднее время пересечения границы в Ходжадавлете в 2018 году составило 15 часов, что связано с таможенным досмотром (2,6 часа) и ограничением при въезде (12,9 часа).
5. **Улучшить переправу через реку в ПП Хайратан-Термез.** Грузы, перевозимые из Афганистана в Узбекистан, должны переправляться через реку Амударья, чтобы попасть в Термез, и время ожидания составило около 20 часов в Хайратане из-за ограниченной доступности барж. Хайратан также не имеет адекватных объектов холодильной цепи, что создает риски для транзитной перевозки фруктов и овощей, особенно летом.

7 Тематические исследования

Со времени своего запуска в 2011 году, данные и анализ ИМЭК обеспечили значительное понимание трансграничных перевозок, в основном акцентируя внимание на действиях, проводимых «на границе», чтобы понять продолжительность и сборы, связанные с каждым действием. В то время как очень важно в полной мере осознавать причины факторов времени и издержек в ПП, они являются не единственными факторами, которые удлиняют время доставки или увеличивают издержки на перевозку. Например, подготовка и заполнение требуемых документов или оформление в конечном месте назначения могут также быть обременительными и дорогостоящими. В 2018 году ИМЭК расширил сбор и анализ данных посредством проведения трех тематических исследований с целью изучения проблем «за пределами границы» и разработки более комплексного понимания аспектов торговой логистики.

Методология

Для проведения тематических исследований была принята методология анализа бизнес-процессов (АБП) Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихоокеанского региона Организации Объединенных Наций (ЭСКАТО ООН). АБП – это аналитический инструмент, который изучает торговую процедуру, картирует процесс, визуально и наглядно выявляет узкие места и, наконец, разрабатывает рекомендации с целью повышения эффективности.³⁸ АБП также предлагает полезные инструменты, включая Диаграммы сценариев использования, Диаграммы действий, Описание процесса и Графики «время-процедуры». Также для оценки всех шагов трансграничной транзакции была принята структура «купить–отправить–оплатить», разработанная для обеспечения аналитического решения, позволяющего оценить ключевые этапы международной торговли, независимо от продукта или цепочки поставок.³⁹ Для проведения тематических исследований были отобраны национальные ассоциации-партнеры ИМЭК в Афганистане и КНР.⁴⁰

Тематическое исследование 1: Экспорт изюма из Кабула в Алматы

Обоснование

Экспорт сельскохозяйственной продукции составил две трети всего экспорта в 2017 году, а съедобные фрукты и орехи составили 43% всего экспорта Афганистана.⁴¹ Среди стран-членов ЦАРЭС Казахстан является потенциально привлекательным рынком сбыта

³⁸ Для дальнейшей информации смотрите <https://www.unescap.org/our-work/trade-investment-innovation/trade-facilitation/bpa-course>.

³⁹ Для более подробной информации смотрите <http://tfig.unece.org/contents/buy-ship-pay-model.htm>.

⁴⁰ АБР в сотрудничестве с экспертами АБП ЭСКАТО ООН провели семинар по Измерению и мониторингу эффективности коридоров ЦАРЭС, Исследованию времени выпуска и индикаторам «за пределами границы» в Баку (Азербайджан), чтобы согласовать методику, смотрите: <https://www.carecprogram.org/?event=workshop-spm-trs-jul-2018>. Участвующие национальные ассоциации заполнили модуль электронного обучения по АБП ЭСКАТО ООН перед тем, как начать собирать данные: <https://www.unescap.org/our-work/trade-investment-innovation/trade-facilitation/bpa-course>.

⁴¹ Карта торговли, Международный торговый центр. <https://www.trademap.org/>

сельскохозяйственной продукции, который импортировал съедобные фрукты и орехи на сумму 437 миллионов долларов США в 2017 году. Кроме того, Казахстан был девятым по величине торговым партнером Афганистана в 2017 году, а объем двусторонней торговли резко увеличился с 4,7 миллиона долларов США в 2013 году до 26,4 миллиона долларов США в 2017 году. В частности, Казахстан импортировал из Афганистана изюм на сумму 1,673 миллиона долларов США в 2017 году или 6,3% доли рынка. Исходя из этой торговой статистики, можно прийти к заключению, что для увеличения этой двусторонней торговли существует большой потенциал.⁴²

Процедуры экспорта

Используя структуру «купить–отправить–оплатить», афганский экспортер выполнил девять шагов, подробно описанных на Рисунке 7.1. Перевозка 18 тонн изюма из Кабула в Алматы обошлась в 4 200 долларов США и заняла около 10 дней.

Документарные требования кратко описаны в Таблице 7.1. Использовался маршрут Кабул–Хайратан–Айратан (Узбекистан)–Ташкент–Яллама–Конысбаева (Казахстан)–Алматы.



Ключевые проблемы

Тематическое исследование выявило интересные проблемы в области логистики экспортной торговли, в значительной степени относящиеся к институциональным барьерам (политика, положения и процедуры) или отраслевым барьерам (практики и потенциал частного сектора).

⁴² Данное тематическое исследование было проведено Ассоциацией компаний-грузовых экспедиторов Афганистана.

Таблица 7.1: Грузовые документы для экспорта из Кабула в Алматы

№	Грузовые документы	Выдающая организация
1	Коммерческий инвойс	Грузоотправитель
2	Упаковочный лист	Грузоотправитель
3	Сертификат на бизнес деятельность	Торгово-промышленная палата Афганистана
4	Автотранспортная накладная	Перевозчик
5	СФС сертификат	Министерство сельского хозяйства, ирригации и животноводства
6	Сертификат о фумигации	Министерство сельского хозяйства, ирригации и животноводства
7	Единый административный документ	Таможенный департамент Афганистана

СФС = санитарный и фитосанитарный.

Источник: Ассоциация компаний-грузовых экспедиторов Афганистана.

Институциональные барьеры

- (i) **Множество подписей, необходимых для утверждения документов.** В Афганистане нет «единого окна». Услуга по принципу «одной остановки» для экспорта доступна только в международном аэропорту имени Хамида Карзая и не предназначена для наземных перевозок. Афганские экспортеры должны были обойти различные государственные органы, чтобы получить физические подписи, перед тем как экспортировать товары; тематическое исследование показало, что этот процесс может занять 8 дней, а стоимость оформления документов составляет 85 долларов. Для ускорения утверждения документов можно оплатить неофициально «за содействие».

Рекомендации: Чтобы упростить процедуры получения разрешений, разработать единое электронное окно, предлагающее экспортерам онлайн-портал для подачи заявки, которая затем отправляется в электронном виде во все государственные ведомства. Положения могут предусматривать обязательный ответ от каждого государственного органа в течение определенного времени, к которому заявитель должен получить все необходимые разрешения.⁴³

- (ii) **Невыдача разрешения на проезд или визы.** Из-за проблем безопасности и контрабанды соседние страны не выдавали разрешение на проезд для зарегистрированных в Афганистане грузовиков и не выдавали визы афганским водителям. В результате афганским операторам пришлось заключить контракт с иностранным оператором (из Узбекистана или Таджикистана) на перевозку своих товаров, что значительно увеличило расходы.

Рекомендации: Переговоры на национальном уровне через Министерство иностранных дел могут смягчить это ограничение. Также может помочь признание держателей книжек МДП в Афганистане в качестве уполномоченных экономических операторов, с предоставлением им права на привилегированный канал для подачи заявления на получение визы и получения разрешения на проезд.

⁴³ Хорошим примером модели для изучения может служить Азербайджан, который запустил портал «AZE Export»: <https://www.azexport.az/>.

- (iii) **Таможенная оценка.** В Алматы казахстанская таможня обычно игнорировала заявленную цену в коммерческих инвойсах и увеличивала цены на афганский сельскохозяйственный экспорт, делая товары неконкурентоспособными. После этого пересмотра в сторону повышения и применения 12-% НДС и 10-% импортного тарифа афганские продукты могут стать слишком дорогими для казахстанского рынка.

Рекомендации: Посредством официальных протоколов через Министерство иностранных дел и Министерство сельского хозяйства Афганистана необходимо сообщить Комитету государственных доходов в Казахстане как рассматривать цены, указанные в коммерческом инвойсе. Одновременно, Торгово-промышленная палата Афганистана может также провести работу через каналы частного сектора со своими коллегами в Казахстане над разделением затрат, влияющих на рыночные цены, и провести расследование, чтобы узнать, являются ли такие цены в коммерческих инвойсах реалистичными.

Отраслевые барьеры

- (i) **Высокие страховые взносы.** Транспортные тарифы ИМЭК не учитывают страхование грузов. В Афганистане доступ к страхованию ограничен, и, как правило, взносы высоки: афганские грузоотправители оценили страховые взносы, запрашиваемые афганскими страховщиками, на уровне 3% от стоимости груза, что считается высоким по сравнению с турецкими страховщиками, которые взимают 0,5%. Воспринимаемые дорогие страховые взносы не поощряли экспортеров получать страховку и подвергали грузы незастрахованным убыткам в случае аварии, повреждения в процессе транзита или непредвиденных задержек при пересечении границы.

Рекомендации: Афганистан должен рассмотреть вопрос об открытии рынка для участия большего количества финансовых учреждений, чтобы предлагать услуги и позволить рыночной конкуренции снизить страховые взносы. Еще одним потенциальным решением является создание экспортно-импортного банка, предлагающего льготные ставки и другие услуги торгового финансирования.

- (ii) **Упаковка и холодильная цепь.** Афганские экспортеры все еще являются относительными новичками на рынках Казахстана и изучают коммерческие и логистические требования. В целом, афганская упаковка имеет низкое качество и может быть отклонена покупателями в конечном пункте назначения. Афганские экспортеры отметили, что некоторые партии экспорта свежего винограда были отклонены из-за того, что в процессе перевозки водитель неправильно установил температуру рефрижератора. Хотя данное тематическое исследование фокусируется на сухофруктах, которые не нуждаются в охлаждении, улучшенная инфраструктура холодильной цепи и передовые практики могут стимулировать региональную торговлю в регионе ЦАРЭС.

Рекомендации: Можно организовать региональные практические занятия и семинары для стран-членов ЦАРЭС в сотрудничестве с текущими проектами других партнеров по развитию: например, USAID в рамках программы «Конкурентоспособность, рабочие места и торговля» (CTJ), партнерами из Глобального альянса холодильной цепи (GCCA), с целью проведения программ по холодильной цепи для центральноазиатских экспортеров и логистических компаний.

Тематическое исследование 2: Экспорт томатной пасты из Урумчи в Алматы

Обоснование

Томатная паста является популярной приправой, и в мире существует четыре производственные зоны: Соединенные Штаты Америки (34,8% рынка по производству в тоннах); КНР (17,5%); Италия (13,9%); и Турция (6,5%). В КНР производство размещается в основном в Синьцзян-Уйгурском Автономном Районе и Автономном Районе Внутренняя Монголия. В данном тематическом исследовании основное внимание уделяется поставке томатной пасты из Урумчи в Алматы, чтобы лучше понять фитосанитарные требования, предъявляемые к обработанным пищевым продуктам.⁴⁴

Процедуры экспорта

Используя систему «купить–отправить–оплатить», экспортер КНР выполнил восемь шагов, описанных на Рисунке 7.2. Общая процедура заняла 30 дней, при этом были определены самые длительные по времени этапы: получение СФС сертификата (15 дней) и получение сертификата Евразийского соответствия (ЕАС) (16 дней), что является обязательным требованием для всех продуктов питания, ввозимых в Евразийский экономический союз (ЕАЭС). Общая продолжительность была бы больше, если бы экспортер не выполнил эти два шага одновременно.

Таблица 7.2: Грузовые документы для экспорта томатной пасты из Урумчи в Алматы

№	Грузовые документы	Выдающая организация
1	Коммерческий инвойс	Грузоотправитель
2	Упаковочный лист	Грузоотправитель
3	Разрешение на экспорт	Департамент коммерции Синьцзяна
4	СФС сертификат	Главное таможенное управление Китая
5	Сертификат ЕАС	Центр сертификации ЕАС
6	Транспортная накладная	Перевозчик/экспедитор
7	Экспортная декларация (эл. таможня)	Главное таможенное управление Китая
8	Страховое свидетельство	Страховая компания

ЕАС = Евразийское соответствие, СФС = санитарный и фитосанитарный.

Источник: Синьцзян-уйгурская логистическая ассоциация.

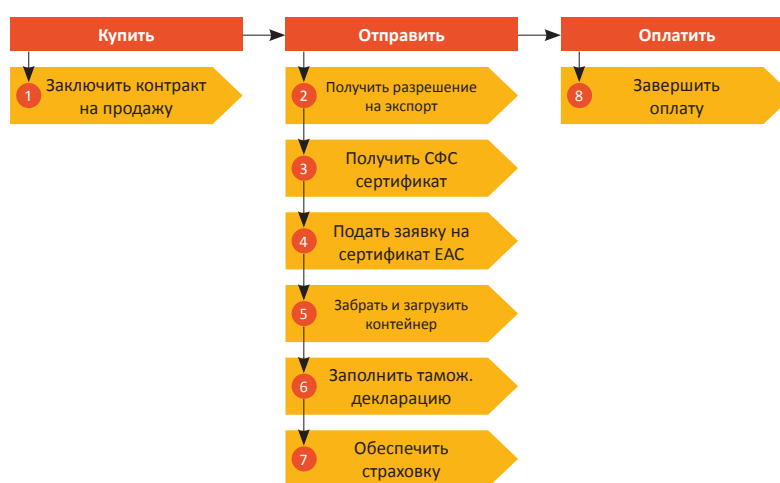
Для экспорта томатной пасты требуется разрешение на экспорт: экспортер должен был посетить Департамент коммерции Синьцзяна и представить доказательство о наличии договора о купле-продаже. После одобрения Департамент коммерции выдал разрешение на экспорт, чтобы дать право на осуществление экспорта. Затем экспортер начал процесс получения СФС сертификата, заполнив бланк заявления на проведение СФС мер и контроля безопасности пищевых продуктов и отправив его в таможню Урумчи. Обычно таможенные органы не отбирают образцы и сразу выдают СФС сертификат: однако в этом случае таможенные органы решили отобрать образец груза, и в среднем потребовалось 15 дней для

⁴⁴ Это тематическое исследование провела Синьцзян-уйгурская логистическая ассоциация. СУАР также осуществил пробные поставки томатной пасты в Неаполь через Средний коридор в 2018 году. Использованный маршрут: Хоргос-Актау-Баку-Поти, а затем по Средиземному морю до Неаполя.

завершения лабораторных испытаний. СФС сертификат выдается в том случае, если образец проходит испытание.

Другим шагом, требующим много времени, является необходимость получения сертификата ЕАС. Экспортер должен посетить Сертификационный центр ЕАС и подать заявку на получение сертификата. Центр направляет должностных лиц для отбора образцов на заводе-изготовителе и проведения испытаний, и сертификат выдается, если не было обнаружено никаких проблем. Эта процедура требует в среднем 15 дней.

Рисунок 7.2: Процедура экспорта томатной пасты из Урумчи в Алматы



ЕАС = Евразийское соответствие, СФС = санитарный и фитосанитарный.

Источник: Синьцзян-уйгурская логистическая ассоциация.

Ключевые проблемы

Институциональные барьеры

- (i) **Дублирование испытания образцов таможен и Центром ЕАС.** Необходимость испытания образцов отнимает очень много времени; необходимость дважды тестировать одни и те же образцы является дублированием. Однако стандарт безопасности пищевых продуктов в КНР отличается от стандарта ЕАЭС (членом которого является Казахстан).⁴⁵ Два стандарта являются несовместимыми.

Рекомендации: Таможня Урумчи должна проанализировать стандарты ЕАС, чтобы определить, можно ли гармонизировать стандарты КНР и ЕАС, пусть даже для некоторых продуктов питания. В центре внимания гармонизации могут быть ключевые экспортные наименования, чтобы сделать возможным, по крайней мере, проведение упрощенной процедуры испытания образцов.

⁴⁵ Стандарты безопасности пищевых продуктов ЕАЭС основаны на ГОСТе, наборе технических стандартов, разработанных Евразийским советом по стандартизации, метрологии и сертификации – региональной организацией по стандартизации, действующей под эгидой Содружества Независимых Государств. <https://www.gostrussia.com/en/eac-certifications/>.

- (ii) **Отсутствие «зеленых каналов» или скоростных полос для скоропортящихся продуктов.** Не существует политики или нормативных актов для осуществления ускоренного выпуска товаров в ПП между Казахстаном и КНР. Грузовики, перевозящие скоропортящиеся продукты, должны были ждать в очереди вместе с другими грузовиками.

Рекомендации: Хоргос — это ПП с большой интенсивностью движения, и его необходимо рассмотреть с точки зрения реализации «зеленого канала» или скоростных полос для процедур оформления

- (iii) **Ограниченный ввоз сельскохозяйственных продуктов в КНР в ограниченных ПП.** Рынок КНР приветствует свежие фрукты и овощи из Центральной Азии, которые рассматриваются положительно из-за внутренних проблем в области безопасности пищевых продуктов и общего восприятия того, что продукты Центральной Азии являются натуральными. Тем не менее, для оформления сельскохозяйственной продукции предназначены только четыре «узла»: Алашанькоу, Торугарт, международный аэропорт Каши и международный аэропорт Урумчи. ПП Хоргос не предназначен для оформления сельскохозяйственной продукции. Многие казахские грузовики могли бы перевозить сельскохозяйственную продукцию в КНР, но вместо этого должны приезжать в Хоргос порожними.

Рекомендации: В сочетании с рекомендацией о «зеленых каналах» и скоростных полосах для скоропортящихся продуктов, органы власти КНР и Казахстана должны провести дальнейшие исследования, чтобы понять, почему через Хоргос не разрешаются трансграничные поставки сельскохозяйственной продукции, и разработать новые законы или процедуры для облегчения этого процесса.

Отраслевые барьеры

- (i) **Разные размеры паллет.** В КНР обычно используются стандартные паллеты длиной 1,2 м и шириной 1,0 м, но казахстанские импортеры предпочитают европейские паллеты длиной 1,0 м и шириной 0,8 м. Различные стандарты паллет могут привести к неоптимальному использованию пространства для грузовых АТС и складов, а также к необходимости перемещать грузы с одного типа паллет на другой, в случае возникновения необходимости.

Рекомендации: Это решение принимается частным сектором, и его следует обсудить между соответствующими торговыми органами двух стран.

- (ii) **Перегрузка с грузовика на грузовик.** Это общая проблема, которая отмечается в отчетах ИМЭК: грузовики КНР не могут осуществлять перевозки в Алматы из-за ограничений по каботажу. Грузовики КНР доставляют томатную пасту в Хоргос (на стороне КНР), которая хранится на временном складе, где казахские грузовики забирают товары и доставляют их в конечный пункт назначения. Это привело к дополнительным расходам в размере 300 долларов США за временное хранение и к задержке на 10 или более часов, что наносит ущерб скоропортящимся товарам, чувствительным ко времени. Грузоотправители могут использовать грузовики с пропуском «А» (таможенные перевозчики КНР), но стоимость фрахта в этом случае будет значительно выше.

Рекомендации: Эта проблема уже давно отражалась в отчетах ИМЭК, где отмечалось, что она приводит к высоким транспортным издержкам в субкоридоре 1b. Однако,

она представляет собой чувствительный вопрос в силу различий в национальных правилах каботажа.

Тематическое исследование 3: Экспорт одежды из Урумчи в Алматы

Обоснование

Потребительские товары, производимые КНР, популярны в Казахстане, а одежда, обувь, электронные приборы и сумки широко продаются на рынках и используются населением Казахстана. Это тематическое исследование также рассматривает перевозку товаров из Урумчи в Алматы, но при этом основное внимание фокусируется на нескоропортящихся товарах (то есть одежде), чтобы понять различия, имеющиеся в отношении грузов, не чувствительных ко времени.⁴⁶

Процедуры экспорта

Используя структуру «купить–отправить–оплатить», экспортер КНР выполнил семь шагов, подробно описанных на Рисунке 7.3. Общая процедура заняла 6 дней только для поставки 35 тонн одежды. Одним непосредственным и существенным отличием в тематическом исследовании по скоропортящимся товарам была последовательность «купить–оплатить–отправить», вместо «купить–отправить–оплатить»: грузоотправитель потребовал полной оплаты стоимости, указанной в инвойсе перед тем, как осуществить перевозку из КНР в Казахстан в Хоргос.

Покупатель и продавец договариваются об условиях и затем оформляют заказ на поставку. Покупатель отправляет депозит. Затем продавец отгружает товары, используя национальную транспортную компанию, на специальный склад в Урумчи (при этом завод может располагаться в других городах). Покупатель приходит на склад или поручает местному представителю проверить товары. После того, как товары проверены и подтверждены, покупатель перечисляет продавцу оставшуюся сумму. Продавец также нанимает упаковочную компанию, чтобы спрессовать одежду и упаковать ее.

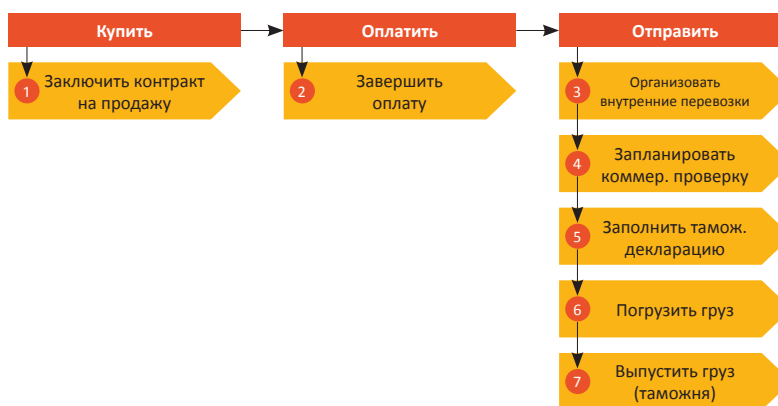
Затем партия товаров отправляется в Хоргос, где товары проверяются таможеней на предмет отсутствия контрафактной или некондиционной продукции в соответствии с «Законом об

Таблица 7.3: Грузовые документы для экспорта одежды из Урумчи в Алматы

№	Грузовые документы	Выдающая организация
1	Коммерческий инвойс	Грузоотправитель
2	Упаковочный лист	Грузоотправитель
3	Складская квитанция	Оператор склада
4	Транспортная накладная	Перевозчик/экспедитор
5	Экспортная декларация (эл. таможня)	Главное таможенное управление Китая

Источник: Синьцзян-уйгурская логистическая ассоциация.

⁴⁶ Данное тематическое исследование было проведено Синьцзян-уйгурской логистической ассоциацией.

Рисунок 7.3: Процедура для экспорта одежды из Урумчи в Алматы

Источник: Синьцзян-уйгурская логистическая ассоциация.

импорте и экспорте товаров КНР». Наконец, казахстанский перевозчик забирает товары и доставляет их в Алматы.

Ключевые проблемы

По сравнению с экспортом томатной пасты, процедура экспорта одежды более проста и отражается в более коротком периоде времени для завершения всего процесса экспорта (6 дней по сравнению с 30 днями). Необходимо отметить, что данное тематическое исследование рассматривает перевозку с полной загрузкой (FTL). В отношении грузов, в которых имеется много партий мелких товаров (LTL) разного ассортимента, таможенный контроль в Хоргосе будет более строгим. Оформление отгрузки с полным грузом (обычно одного или двух наименований в большом количестве) является простым, потому что товары являются однородными и стандартными. В рамках мелких партий грузов, вероятно, будет ассортимент различных наименований товаров, таких как обувь, одежда, электроника и прочее, в отношении которых таможня должна проверить несколько позиций в коммерческом инвойсе, что потребует больше времени для проверки документов.

Рекомендации: В Хоргосе и Коргасе реализуются инфраструктурные проекты с целью расширения пунктов пропуска и развитию крупного сухого порта, что сократит время пересечения границы.

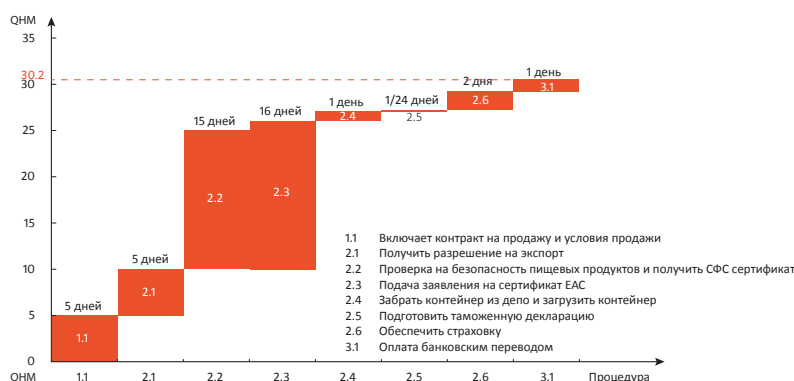
Уроки, извлеченные из тематических исследований, проведенных в 2018 году

Эти тематические исследования были первой попыткой в рамках механизма ИМЭК улучшить понимание процедур приграничной торговли, а данные и анализ дополняют работу, акцентирующую внимание на ПП вдоль коридоров ЦАРЭС в рамках традиционного процесса ИМЭК. Объединенные усилия по использованию ИМЭК и АБП ЭСКАТО ООН обеспечили подробное описание полного процесса выполнения требований. Некоторые полученные уроки в рамках этого пробного подхода включают:

- (i) **Значительное влияние со стороны процедур «за пределами границы».** Традиционно ИМЭК измеряет эффективность от начала перевозки из пункта отправления до прибытия в пункт назначения. Эти тематические исследования описывают подробные процедурные этапы перед погрузкой товаров на грузовик и позволяют оценить затраченное время. Эти шаги (в основном для соблюдения документарных и нормативных требований) продемонстрировали значительное влияние.

Тематическое исследование 2 иллюстрирует это заключение. Расстояние от Урумчи до Алматы составляет 1 048 км, и, согласно оценкам ИМЭК, на осуществление перевозки грузовику потребуется всего 2 дня (включая время пересечения границы). Тем не менее, этапы до осуществления перевозки могут занять 30 дней (Рисунок 7.4). Даже в случае тематического исследования 3, процедуры экспорта одежды могут занять в среднем 6 дней, перед тем как можно будет начать перевозку. Это ведет в обоснованному предположению, что упрощение и автоматизация процесса могут сократить весь период времени для выполнения требований (определяемое как время от момента, когда заказ подтвержден, до момента, когда покупатель его фактически забирает в пункте назначения).

Рисунок 7.4: Схема процедур с разбивкой по времени для экспорта томатной пасты из Урумчи в Алматы



ЕАС = Евразийское соответствие, СФС = санитарный и фитосанитарный.

Источник: Синьцзян-уйгурская логистическая ассоциация.

- (ii) **Процесс упрощения и автоматизации может быть эффективным.** Тематическое исследование 1 показало, что афганскому экспортеру необходимо выполнить неавтоматизированные процедуры и получить оригинальные подписи на разрешительных документах. Это отличается от тематических исследований КНР, которые дают положительные примеры того, насколько эффективными могут быть упрощение и автоматизация. Во-первых, интеграция в 2019 году Главного управления надзора за качеством, инспекции и карантина (AQSIQ), регулирующего органа в КНР, отвечающего за безопасность пищевых продуктов и стандартов, и Главного таможенного управления Китая (ГТУК). Эта интегрированная структура упрощает такие процедуры, как испытание образцов, которая теперь требует только одного испытания вместо двух отдельных испытаний. Во-вторых, ГТУК облегчило процедуры торговли, запустив единое окно “Электронная таможня», которое позволяет экспортеру

представлять данные в электронной форме в таможенную Урумчи для заполнения экспортной декларации. Система «Электронная таможня» также связывает таможенную Урумчи с таможенными постами в пограничных ПП КНР, что позволяет ускорить выпуск грузов.

- (iii) **Торговое финансирование заслуживает дальнейшего изучения.** Одним из главных различий между тематическими исследованиями в Афганистане и КНР была зрелость доступных услуг торгового финансирования. В тематическом исследовании 1 афганскому экспортеру потребовалось 15 дней для получения платежа по сравнению с экспортером КНР, который получил платеж в течение 1 дня посредством банковского перевода. Это связано с отсутствием доступа к комплексным финансовым услугам в Афганистане. Во-первых, осуществить перевод денежных средств на банковский счет в Афганистане обременительно: многие афганские банки не имеют банка-корреспондента в США для перевода долларов США, что исключает их из международной финансовой системы. Во-вторых, и как результат, многие афганцы прибегают к системе «хавала», которая является неофициальным способом перемещения денег через агентов. Это похоже с тем, как «Western Union» перемещает деньги из пункта отправления в пункт назначения без перевода физических денег, посредством специальных соглашений с агентом в пункте отправления и другим агентом в пункте назначения, и комиссионных, взимаемых за транзакцию. В-третьих, страхование груза и ответственности не является легкодоступным в Афганистане, а страховой взнос значительно выше по сравнению с развитыми экономиками. Эти уроки иллюстрируют необходимость изучения торгового финансирования как потенциального фактора, который в настоящее время ограничивает эффективный поток товаров и капитала в некоторых экономиках.
- (iv) **Трудность в получении информации в пунктах назначения.** Общая проблема для Афганистана и КНР, выявленная в тематических исследованиях, – это затруднения в сборе информации в пунктах назначения: грузоотправитель в пункте отправления, как правило, не осведомлен о перемещении груза после того, как грузовик покинул границу. В Афганистане узбекский оператор собирал товары в Хайратане, а казахский оператор собирал товары в Хоргосе, что еще больше усложняло поток информации. Партнеры ИМЭК могли собирать информацию о торговых процедурах только в пункте отправления, а не в пункте назначения.
- (v) **Все еще недостижима цель прозрачности цепочки поставок «от конца до конца».** Как и в случае сбора информации, грузоотправители в Центральной Азии, как правило, испытывают трудности в отслеживании и прослеживании движения грузов. Необходимость перевалки грузов между грузовыми АТС, смена железнодорожной колеи, требующая замены вагонов на границе, ограниченное использование технологий отслеживания, помимо прочего, приводят к слабой прозрачности цепочки поставок. Более гармонизированные транзитные режимы между республиками Центральной Азии являются наследием советского времени, но транзит товаров между КНР или Южной Азией и Центральной Азией, как правило, сталкивается с большими ограничениями и барьерами. Решение этой проблемы поможет повысить эффективность стран ЦАРЭС в рамках Индекса эффективности логистики, где «отслеживание и прослеживание» является одним из шести индикаторов.⁴⁷

⁴⁷ Прослеживание и отслеживание грузов – это один из шести индикаторов эффективности, измеряемых для каждой страны. Всемирный банк, Индикаторы эффективности логистики. <https://lpi.worldbank.org/>.

Три тематических исследования, проведенные в 2018 году, продемонстрировали, как можно расширить ИМЭК для рассмотрения процедур торговли за пределами границ и дополнить текущую работу, фокусирующуюся на границах. Результаты ясно показали, что торговые препятствия, а также регулирование и соблюдение документарных требований, могут быть более значительными, чем процедуры перевозки и прохождения оформления в ПП.

8 Заключение

Данные и анализ ИМЭК за 2018 год продемонстрировали положительный прогресс в индикаторах содействия торговле (ИСТ) для автомобильных и железнодорожных перевозок: при автомобильных перевозках среднее время и издержки при пересечении границы сократились, а средняя скорость передвижения по коридорам Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) была выше—только общие издержки при проезде по коридору незначительно увеличились. При железнодорожных перевозках также сократились среднее время и издержки при пересечении границы, а также общие издержки при проезде по коридору. Скорость с задержками (ССЗ) в 2018 году была быстрее для железной дороги, но скорость без задержек (СБЗ) была немного медленнее.

Однако, несмотря на прогресс в железнодорожных перевозках, все еще остается много возможностей для дальнейшего усовершенствования и повышения конкурентоспособности и связанности с зарубежными рынками. Одним из важных выводов анализа ИМЭК за 2018 год является то, что железнодорожные перевозки оказались менее привлекательным вариантом для торговли: время пересечения границы является длительным; поезда следовали с более медленной скоростью; отсутствует четкое ценовое преимущество для железных перевозок по сравнению с автомобильными перевозками.

Таблица 8: Индикаторы содействия торговле для автомобильных и железнодорожных перевозок, 2018 г.

ИСТ	Индикаторы	А/м	Ж/д
ИСТ1	Время на прохождение ПП (часов)	12,0	23,2
ИСТ2	Издержки, понесенные в ПП (\$)	156,0	196,0
ИСТ3	Издержки на перевозку по участку коридора (\$)	953,0	970,0
ИСТ4	Скорость с задержками (км/ч)	23,4	15,9
	Скорость без задержек (км/ч)	46,3	35,4

ПП = пограничный пункт пропуска, км/ч = километров в час, ИСТ = индикатор содействия торговле.

Источник: Азиатский банк развития.

Три тематических исследования «за пределами границы» предоставили полезную информацию обо всем процессе исполнения процедур между выбранной подгруппой стран ЦАРЭС. Они показали, что торговые процедуры, необходимые для выполнения нормативных и документарных требований, могут занимать значительно больше времени, чем фактический процесс транспортировки. Использование «единого окна», упрощение и автоматизация процессов, а также развитие услуг по финансированию торговли могут позволить участникам ВЭД осуществлять экспорт более эффективно.

Учитывая результаты процесса ИМЭК за 2018 год, страны-члены ЦАРЭС должны уделять больше внимания (i) оптимизации торговых и транспортных процессов; (ii) установлению общих стандартов (например, для документов, транспортного оборудования, положения, правила, ответственность и страхование); (iii) взаимному принятию транспортных документов (например, талоны, с указанием веса для грузовых автотранспортных средств, выданные сертифицированным официальным весовым оборудованием); и (iv) обмену данными о перемещениях грузов вдоль коридоров ЦАРЭС.

Методология измерения и мониторинга эффективности коридоров

Методология измерения и мониторинга эффективности коридоров (ИМЭК) основывается на системе «время–затраты–расстояние» (ВЗР) и привлекает к участию четыре главных заинтересованных стороны: (i) водителей; (ii) партнеров/координаторов ИМЭК; (iii) полевых консультантов; и (iv) группу содействия торговле Программы Центральнoазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС).

Методология ВЗР, разработанная Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций (ЭСКАТО ООН), акцентирует внимание на времени и издержках, связанных с перевозками, и анализирует аспекты, снижающие эффективность перевозок, и узкие места. Она учитывает издержки и компоненты времени сквозных перемещений транспортного средства по транспортному коридору, и отслеживает задержки на границах и в других пунктах контроля вдоль коридора.

В рамках ИМЭК ЦАРЭС, координаторы каждого партнера ИМЭК ежемесячно случайным образом выбирают водителей, перевозящих грузы по маршрутам, пролегающим по шести приоритетным коридорам ЦАРЭС, которые будут заполнять водительские формы ИМЭК. Затем данные из форм водителей вводятся координаторами в электронные таблицы ВЗР. Каждая ассоциация-партнер заполняет приблизительно 20–30 форм ВЗР в месяц, которые представляются полевым консультантам и проверяются на непротиворечивость, точность и полноту.

Данные ВЗР, представленные ассоциациями-партнерами, нормализуются таким образом, чтобы данные из каждой таблицы ВЗР можно было суммировать и анализировать на уровнях субкоридоров, коридоров и на агрегированном уровне для подготовки отчетов.

Нормализация (приведение) производится для условного 20-тонного груза в случае автомобильного транспорта, или для двадцатифутового эквивалента контейнера (ДФЭ) в случае железнодорожного транспорта, перемещаемых на расстояние 500 километров (км). Количество пограничных пунктов пропуска (ПП) для субкоридоров также нормализуется для каждого 500-километрового сегмента.

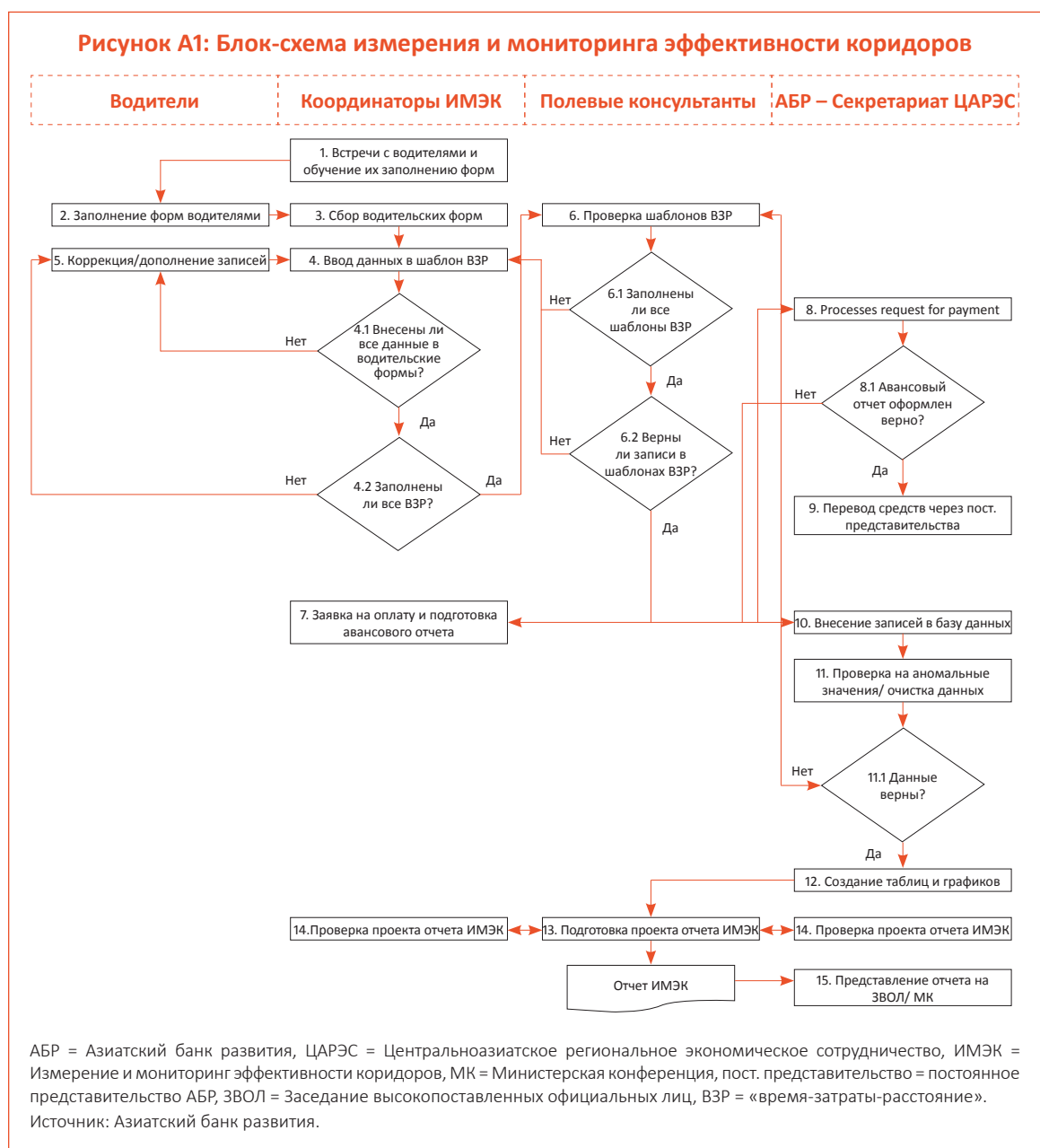
Нормализация каждой таблицы ВЗР включает следующие шаги:

- (i) Каждый набор данных ВЗР разделяется на 2 части, одна из которых содержит данные о движении за пределами ПП, и вторая часть – данные о прохождении через ПП в случае, если груз пересекал границы.
- (ii) Показатели времени и издержек в части, не относящейся к ПП, нормализуются к стандартному сегменту 500 км путем умножения показателя для 500 км на фактически пройденное расстояние.
- (iii) Показатели времени и издержек в части, относящейся к ПП, нормализуются на основе отношения предварительно определенного стандартного количества ПП на каждый 500-км сегмент к фактическому числу пройденных ПП.
- (iv) ВЗР преобразуется путем объединения нормализованной части, не относящейся к ПП, и нормализованной части, относящейся к ПП.

Для измерения средней скорости и стоимости перевозки для торговли, грузовой тоннаж или количество ДФЭ контейнеров используются в качестве весов (нормализованных к 20-тонному грузу) при вычислении средневзвешенных величин скорости и издержек для субкоридоров, коридоров и для общих данных, на основе нормализованных образцов ВЗР.

Подробная блок-схема ИМЭК представлена на Рисунке А1.

Партнеры ИМЭК – это национальные ассоциации перевозчиков и экспедиторов, выбранные для совместной работы с группой содействия торговле ЦАРЭС в рамках реализации ИМЭК. Каждый партнер поручает определенному лицу пройти обучение по механизму ИМЭК, обучить водителей, адаптировать водительскую форму и вводить данные в специально разработанную электронную таблицу.



Водители национальных ассоциаций

Чтобы обеспечить точность анализа данных ИМЭК, первичные данные должны собираться максимально близко к источнику. Водителей просят записывать, сколько времени (время) или денег (издержки) им потребовалось, чтобы переместиться от места отправления до места назначения. Водители используют водительскую форму, адаптированную для конкретной страны, чтобы записывать и представлять данные партнерам ИМЭК.

Полевые консультанты

С командой содействия торговле ЦАРЭС работают два международных полевых консультанта, развивающие методологию ИМЭК и посещающие страны ЦАРЭС, чтобы стандартизировать реализацию. Они также анализируют агрегированные данные и готовят проекты квартальных и годовых отчетов ИМЭК.

Группа содействия торговле ЦАРЭС

Располагающаяся в главном офисе Азиатского банка развития в Маниле, группа содействия торговле ЦАРЭС несет ответственность за сбор и агрегирование всех заполненных электронных таблиц ИМЭК. Используя специализированное статистическое программное обеспечение, команда создает диаграммы и таблицы для анализа полевыми консультантами и помогает в подготовке отчетов ИМЭК.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Ассоциации-партнеры в 2018 году

Партнерами программы Измерения и мониторинга эффективности коридоров (ИМЭК) Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) являются национальные ассоциации перевозчиков и экспедиторов, уже созданные в странах-членах ЦАРЭС, которые необходимы для обеспечения успеха ИМЭК. Партнеры проходят обучение сбору первичных данных ИМЭК, и выполняют следующие ключевые обязанности:

- действуют в качестве местного координатора сотрудничества с командой содействия торговле ЦАРЭС Азиатского банка развития (АБР) при проведении ежегодного обследования ИМЭК;
- организуют и обучают водителей использованию адаптированных водительских форм для сбора данных;
- проверяют формы, заполненные водителями, чтобы обеспечить полноту и правильность данных;
- вводят необработанные данные из водительских форм в электронные таблицы ИМЭК;
- передают заполненные файлы ИМЭК в ЦАРЭС.

Таблица A2: 2018 Ассоциации-партнеры по Измерению и мониторингу эффективности коридоров в 2018 году

	Страна	Ассоциация	Сокращение	Собрано образцов данных
1	Афганистан	Ассоциация экспедиторских компаний Афганистана	AAFFCO	360
2	Китайская	Чончинская ассоциация международных экспедиторов	CQIFA	275
3	Народная	Ассоциация логистики Автономного района Внутренняя Монголия	IMARLA	240
4	Республика	Ассоциация логистики Синьцзян-Уйгурского автономного района	XULA	420
5	Грузия	Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Грузии	GIRCA	89
6	Казахстан	Ассоциация национальных экспедиторов Республики Казахстан	АНЭК	120
7	Кыргызская Республика	Ассоциация перевозчиков Кыргызстана	АПК	120
8	Монголия	Федерация монгольских грузовых экспедиторов	FMFF	240
9		Национальная ассоциация автомобильного транспорта Монголии	NARTAM	240
10	Пакистан	Пакистанская ассоциация международных экспедиторов	PIFFA	240
11	Таджикистан	Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Республики Таджикистан	ABBAT	120
12		Ассоциация международного автомобильного транспорта Таджикистана	AIATT	110
13	Узбекистан	Ассоциация по развитию бизнес-логистики Узбекистана	ADBL	360
		ИТОГО		2 934

Источник: Азиатский банк развития.

Индикаторы содействия торговле

Признавая решающее значение содействия торговле и транспортной связанности для экономического роста региона Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), в 2007 году страны-члены совместно разработали Стратегию по транспорту и содействию торговле (СТСТ). СТСТ использовала комплексный подход, сосредоточенный на развитии шести приоритетных коридоров ЦАРЭС посредством инвестиций в транспортную инфраструктуру и инициатив по содействию торговле. Она также поставила задачу осуществлять мониторинг и периодическое измерение показателей эффективности шести приоритетных транспортных коридоров, чтобы:

- определять причины задержек и ненужных издержек вдоль трасс и в узлах каждого из коридоров ЦАРЭС, включая пограничные пункты пропуска (ПП) и промежуточные остановки;
- оказывать помощь государственным органам в определении путей устранения узких мест;
- оценивать воздействия инициатив регионального сотрудничества.

В 2008 году АБР разработал методологию Измерения и мониторинга эффективности коридоров ЦАРЭС (ИМЭК), которая предлагает точную и опирающуюся на фактические данные основу для выработки политик, направленных на достижение этих целей. Текущая методология ИМЭК – это результат модификаций оригинальной методологии Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихоокеанского региона Организации Объединенных Наций «время–затраты–расстояние» (ВЗР), посредством которых была оптимизирована ее способность эффективно измерять и контролировать пересечение границ и эффективность коридоров ЦАРЭС с течением времени. Методология дает детальную картину аспектов времени и издержек с точки зрения содействия транспорту и торговле, в особенности в отношении пограничных переходов и других препятствий вдоль транзитного коридора. Помимо времени и издержек, могут использоваться производные показатели, такие как скорость, для того, чтобы оценивать грузонапряженность и качество дорог. С использованием этих факторов могут быть разработаны несколько показателей и индикаторов для мониторинга эффективности пересечения границ и работы таможенных служб, а также эффективности автодорожной и железнодорожной инфраструктуры коридоров. Если коридоры подвергаются регулярному мониторингу, разработчики политики могут легко и точно определить области, которые нуждаются в улучшении и финансовых инвестициях.

С использованием данных из анкет в формате ВЗР, мониторинг перечисленных ниже четырех индикаторов содействия торговле (ИСТ) ведется на регулярной основе, что позволяет оценивать улучшения, осуществляемые в коридорах ЦАРЭС. Однако в отличие от других индикаторов, ИСТ более сложно определить количественно, поскольку они зависят от множества факторов, таких как (i) качество и доступность физической инфраструктуры, (ii) национальная политика и нормативные положения для транзита и торговли, (iii) процедуры пересечения границы, и (iv) степень гармонизации между странами.

- **ИСТ1: Время, затраченное на прохождение через ПП.** Этот ИСТ определяется как среднее значение времени (в часах), затраченного на перемещение груза через границу от пункта выезда из одной страны до пункта въезда в другую. Пункты въезда и выезда – обычно первичные центры контроля, где осуществляется таможенный, иммиграционный и санитарно-карантинный контроль. Наряду со стандартным оформлением пересечения границы, этот индикатор включает время ожидания, время на разгрузку или погрузку и время, затраченное на смену железнодорожной колеи, а также другие действия. Его назначение состоит в том, чтобы отразить и сложность, и неэффективность, присущие процессу пересечения границы.
- **ИСТ2: Издержки, понесенные в ПП.** Это средние суммарные издержки в долларах США (\$) на перемещение груза через границу от пункта выезда из одной страны до пункта въезда в другую. Включает как официальные, так и неофициальные платежи. Этот индикатор определяется из расчета 20 тонн груза, с тем, чтобы обеспечить сопоставимость средних издержек для различных образцов.

Механизм ИМЭК также анализирует неофициальные платежи: они определяются, как сумма, уплаченная сверх суммы, официально определенной законом, с целью получения взамен приоритетного обслуживания или благоприятствования. Официальные квитанции при этом не выдаются. Отслеживание неофициальных платежей затруднено по своей сути из-за непрозрачной природы транзакции.

- **ИСТ3: Издержки на перевозку груза по участку коридора.** Это средние суммарные издержки в долларах США (\$), понесенные при перевозке единицы груза по участку коридора в пределах страны или с пересечением границ. «Единица груза» означает 20 тонн товаров, перевозимых автомобильным или железнодорожным транспортным средством. «Участок коридора» определен как отрезок дороги, протяженностью 500 километров (км). Включает официальные и неофициальные платежи.

Этот индикатор представляет собой сумму издержек, связанных с пересечением границы, и эксплуатационных расходов на транспортное средство (ЭРТС). ЭРТС определяется как компонент переменных издержек на перевозку: включает вознаграждение для водителя за время перевозки; суточное содержание (питание, питье, ночлег); стоимость топлива; плату за парковку и мелкий ремонт.

Компоненты издержек относятся к конкретной перевозке. Не относящиеся к конкретной перевозке элементы издержек, являющиеся накладными расходами или периодическими ежегодными расходами, такими, как налог на автотранспортные средства, страховка, амортизация и капитальный ремонт транспортного средства, не включаются в вычисление ЭРТС. В целом, основными статьями затрат ЭРТС являются вознаграждение водителя и стоимость топлива.

На ЭРТС могут влиять многие факторы, тем самым оказывая влияние на общие транспортные расходы. Такие факторы, как расстояние, вес груза, качество транспортной инфраструктуры, количество ПП, цены на нефтепродукты, курс обмена валюты, сезон года, отсутствие груза на обратный рейс, рыночная конкуренция и новые законодательные акты, могут оказывать на ЭРТС большое влияние. При прочих равных условиях, величина ЭРТС прежде всего будет зависеть от расстояния и веса груза, поскольку эти параметры являются основанием для котировки стоимости перевозки грузоперевозчиком.

Для стандартизации транспортных расходов, ИМЭК в качестве единицы расстояния принимает 500 км, и 20 тонн – в качестве единицы веса. Эти стандартизированные единицы позволяют проводить сравнения между автомобильными перевозками по различным коридорам, и с различными расстояниями и весом.

- **ИСТ4: Скорость движения по участку коридора.** Это средняя скорость в километрах в час (км/ч), с которой единица груза перемещается по участку коридора в пределах страны или с пересечением границ. Здесь также, «единица груза» означает 20 тонн товаров, перевозимых автомобилем или поездом, а «участок коридора» означает отрезок дороги, протяженностью 500 км. Скорость вычисляется делением полного пройденного расстояния на полное затраченное время. Измерения расстояния и времени включают пересечение границ.

ИМЭК использует две меры скорости: скорость без учета задержек (СБЗ) и скорость с учетом задержек (ССЗ). СБЗ определяется, как отношение пройденного расстояния к времени, затраченному транспортным средством на перемещение от пункта отправления до пункта назначения (фактическое время движения). ССЗ определяется, как отношение пройденного расстояния к общему времени, затраченному на весь рейс, которое включает время в пути, а также время, затраченное на остановки. В ИМЭК все действия, которые задерживают транзит (таможенное оформление, проверки, погрузка и разгрузка, полицейские контрольно-пропускные пункты и прочее) регистрируются водителями. СБЗ представляет собой меру состояния физической инфраструктуры (такой, как автомобильная или железная дорога), тогда как ССЗ является индикатором эффективности пунктов пересечения границ вдоль коридоров.

Статистическое выведение индикаторов содействия торговле

ИСТ1: Время, затраченное на прохождение через пограничный пункт пропуска (в часах)

Этот индикатор указывает на «узкие места» в пограничных пунктах пропуска (ПП), которые обычно связаны с продолжительными процедурами пересечения границы и серьезными задержками. Каждый компонент процедур/действий может быть изучен более детально для выяснения главных причин задержек.

	Формула	Примечания
Формула , в соответствии с расчетом ВЗР	$ИСТ1_i = \sum_{j=1}^a t_j$ t_j = время, затраченное на каждое действие j $j = 1, 2, \dots, a$, где a = количество действий в каждом пункте пропуска $i = 1, 2, \dots, n$, где n = количество отчетов ВЗР	Суммируется время, затраченное на все действия, совершаемые в каждом ПП. Однако, для целей сравнения, действия, регистрируемые в категории «прочие», не учитываются.

	Формула	Примечания
Агрегирование , среднее значение для каждого коридора и вида транспорта	$\sum_{i=1}^n ИСТ1_i$ n = количество ВЗР, соответствующих данному фильтру (вид транспорта/коридор) $i = 1, 2, \dots, n$, где n = количество ВЗР	Простое вычисление среднего; применение весов не требуется.

ИСТ2: Издержки, понесенные в ПП (\$)

Этот индикатор определяет ПП с относительно высокими издержками на процедуры пересечения границы, включая неофициальные платежи. Каждый компонент процедур/действий может быть изучен более детально для выяснения причин издержек.

	Формула	Примечания
Формула , в соответствии с расчетом показателей ВЗР	$ИСТ2_i = \sum_{j=1}^a c_j$ c_j = издержки на каждое действие j $j = 1, 2, \dots, a$, где a = количество действий в каждом ПП $i = 1, 2, \dots, n$, где n = количество ВЗР	Суммируются издержки, на все действия, совершаемые в каждом ПП. Однако, для целей сравнения, действия, регистрируемые в категории «прочие», не учитываются.
Агрегирование , среднее значение для каждого коридора и вида транспорта	$\sum_{i=1}^n ИСТ2_i$ n = количество ВЗР, соответствующих данному фильтру (вид транспорта/коридор) $i = 1, 2, \dots, n$, где n = количество ВЗР	Простое вычисление среднего; применение весов не требуется.

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

Этот индикатор обеспечивает понимание структуры издержек в коридоре, и как они соотносятся с издержками в других коридорах. Изучая каждый компонент, можно разработать меры для минимизации транспортных издержек.

	Формула	Примечания
Формула , в соответствии с расчетом показателей ВЗР	$ИСТ3_i = v_i + b_i + s_i$ v_i = издержки, понесенные в ходе перевозки, на 500 км b_i = издержки, понесенные при пересечении границ, на 500 км s_i = издержки, понесенные на промежуточных остановках, на 500 км $i = 1, 2, \dots, n$, где n = количество ВЗР	Издержки при перевозке по участку коридора, нормализованные для расстояния 500 км и груза 20 тонн (автомобильный) или 20-футового контейнера (ж/д), определяются, как сумма нормализованных эксплуатационных расходов на транспортное средство в процессе движения, и нормализованных издержек во время промежуточных остановок и при пересечении границ.

	Формула	Примечания
Агрегирование , среднее значение для каждого коридора и вида транспорта	$\sum_{i=1}^n ИСТЗ_i$ n = количество ВЗР, соответствующих данному фильтру (вид транспорта/коридор) $i = 1, 2, \dots, n$, где n = количество ВЗР	Простое вычисление среднего; применение весов не требуется.

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

Индикаторы скорости обеспечивают понимание уровня развития инфраструктуры коридоров ЦАРЭС, предоставляя информацию о скоростях, которые грузовые АТС и поезда могут достигнуть при движении по определенным участкам коридоров. В рамках ИМЭК скорость измеряется двумя индикаторами: СБЗ и ССЗ.

Другим фактором, который необходимо учитывать, является взвешивание наблюдений при агрегировании. Поскольку вычисленная скорость характеризует движение автомобиля или поезда, скорость должна быть взвешена по тоннажу груза, чтобы представлять взвешенное среднее скорости самого груза.

СБЗ, в км/ч. Этот показатель учитывает только скорость при движении, т.е. когда АТС движется по дороге, или когда поезд движется по путям. Когда транспортное средство неподвижно, время не учитывается.

	Формула	Примечания
Формула , в соответствии с расчетом показателей ВЗР	$СБЗ_i = \frac{D_i}{T_i}$ D = расстояние, пройденное с предыдущей остановки T = продолжительность движения $i = 1, 2, \dots, n$, где n = количество ВЗР	
Агрегирование , среднее значение для каждого коридора и вида транспорта	$\sum_{i=1}^n (w_i) SWOD_i$ n = количество ВЗР, соответствующих данному фильтру (вид транспорта/коридор) $w_i = \frac{C_i}{\sum_{i=1}^n C_i}$ $i = 1, 2, \dots, n$, где n = количество ВЗР	Поскольку вычисления производятся для каждого отчета ВЗР, каждый ВЗР нормализуется и обрабатывается отдельно. Среднее скорости не взвешивается по длительности перевозки (арифметический расчет), и каждой записи присваиваются равные веса. Этот метод не придает большей значимости более продолжительным рейсам, однако записи должны взвешиваться по тоннажу, чтобы измерять скорость единицы груза, а не транспортных средств.

ССЗ, в км/ч. Для целей исследования ССЗ определяется исходя из общего времени, затраченного на весь рейс, включая время на остановки по различным причинам.

	Формула	Примечания
Формула , в соответствии с расчетом показателей ВЗР	$SWD_i = \frac{D_i}{T_i + A_i}$ D = расстояние, пройденное с предыдущей остановки T = продолжительность движения A = продолжительность действий (в ПП и вне ПП) $i = 1, 2, \dots, n$, где n = количество ВЗР	
Агрегирование , среднее значение для каждого коридора и вида транспорта	$\sum_{i=1}^n (w_i) SWD_i$ n = количество ВЗР, соответствующих данному фильтру (вид транспорта/коридор) $w_i = \frac{c_i}{\sum_{i=1}^n c_i}$ $i = 1, 2, \dots, n$, где n = количество ВЗР	Поскольку вычисления производятся для каждого отчета ВЗР, каждый ВЗР нормализуется и обрабатывается отдельно. Среднее скорости не взвешивается по длительности перевозки (арифметический расчет), и каждой записи присваиваются равные веса. Этот метод не придает большей значимости более продолжительным рейсам, однако записи должны взвешиваться по тоннажу, чтобы измерять скорость единицы груза, а не транспортных средств.

Действия, выполняемые при пересечении границ

В рамках механизма Измерения и мониторинга эффективности коридоров (ИМЭК), затраченное время и осуществленные платежи (официальные и неофициальные) на каждой остановке регистрируются по видам действий. Список действий охватывает все ожидаемые проверки и процедуры, как в пограничных пунктах пропуска (ПП), так и на промежуточных остановках на протяжении транзитного коридора. Однако, поскольку ИМЭК фокусируется на ПП, список включает, в основном, таможенные процедуры и проверки во время пересечения границ.

Автомобильные перевозки

- (i) **Безопасность границ и пограничный контроль.** Контроль товаров и проверка документов персоналом служб безопасности (т.е., пограничная служба или вооруженные силы) в ПП. Включает также уплату сборов, которые могут быть официальными или неофициальными.
- (ii) **Таможенное оформление.** Контроль документов и товаров, ввозимых или вывозимых из страны, таможенным персоналом. Аналогичные действия включают заполнение таможенных форм и уплату таможенных сборов.
- (iii) **Санитарный или карантинный контроль.** Проверка на наличие лиц со злокачественными или инфекционными болезнями, проводимая органами здравоохранения. Включает также заполнение санитарных или карантинных форм, уплату сборов, и т.д.
- (iv) **Фитосанитарный контроль.** Проверка груза сельскохозяйственными органами на возможное наличие вредных организмов и болезней растений. Аналогичные действия включают заполнение фитосанитарных форм и уплату сборов.
- (v) **Ветеринарный контроль.** Проверка груза ветеринарными органами на возможное наличие инфекционных болезней животных, и регулирование потока животных и продуктов животного происхождения в определенные районы. Аналогичные действия включают заполнение ветеринарных форм и уплату сборов.
- (vi) **Виза или иммиграция.** Проверка иммиграционными органами наличия виз, а также необходимые действия по подаче заявления на визу для въезда и выезда из страны, если у водителя отсутствует открытая виза. Включает также заполнение иммиграционных или визовых форм и уплату сборов.
- (vii) **Дорожная или автомобильная инспекция.** Проверка, проводимая Инспекцией дорожного движения или *Государственной автомобильной инспекцией* (ГАИ).
- (viii) **Полицейский КПП или пост.** Дорожные блокпосты или КПП дорожной полиции на дороге, прохождение которых требует оплаты.
- (ix) **Транспортная инспекция.** Проверка сертификата одобрения или сертификата соответствия на транспортное средство. Проверяется также наличие разрешения на проезд.

- (x) **Весогабаритный контроль.** Проверка габаритов и веса транспортного средства с грузом; включает ожидание в очереди, уплату сборов и т.д.
- (xi) **Регистрация транспортного средства.** Регистрация транспортного средства и/или уплата применимых налогов за пользование дорогой, и/или сбора за транзит.
- (xii) **Срочный ремонт.** Незапланированный ремонт транспортного средства в связи с повреждением покрышки, поломкой оси, и т.д., обычно вследствие плохого состояния дорог. Отличается от планового технического обслуживания.
- (xiii) **Сопровождение или конвой.** Конвой – это формирование колонны автотранспортных средств, движущихся вместе. Колонна движется с сопровождением, которое может состоять из служащих таможни или дорожной полиции, обеспечивающих, чтобы грузы достигли места своего назначения.
- (xiv) **Погрузка и/или разгрузка.** Погрузка товаров в пункте отправления, или погрузка и разгрузка на промежуточных остановках для расконсолидации груза (например, перегрузки товаров на другое транспортное средство), или разгрузка после доставки в конечный пункт назначения.
- (xv) **Дорожный сбор.** Сбор, уплачиваемый водителями при использовании специальных участков дорог или автомагистралей, которые обычно сокращают время в пути.
- (xvi) **Ожидание или очередь.** Ожидание в очереди в пунктах пропуска. Примите во внимание, что это действие не включает ожидание, связанное с другими действиями, как, например, ожидание в очереди на заполнение или подачу документов для таможенного оформления, которое должно быть зарегистрировано, как продолжительность таможенного оформления.

Железнодорожные перевозки

- (i) **Погрузка грузов.** Перемещение грузов из хранилища или склада на поезд. Если до погрузки на поезд груз перемещается в место временного хранения, такое, как дебаркадер или погрузочная платформа, то учитывается только время от дебаркадера/ погрузочной платформы до поезда.
- (ii) **Разгрузка грузов.** Перемещение грузов с поезда в хранилище/склад. Если до перемещения в склад груз перемещается в место временного хранения, такое, как дебаркадер или погрузочная платформа, то учитывается только время от поезда до дебаркадера/ погрузочной платформы.
- (iii) **Крепление груза от смещения.** Это действие означает крепление грузов в контейнере или вагоне. После затарки груза в контейнер, рабочие могут производить «распорку» или крепление груза. Например, автомобили нуждаются в дополнительном креплении. Это делается во избежание смещения груза в процессе перевозки. Обычно, эта проблема связана с промышленными изделиями, транспортируемыми на паллетах или в коробках, и не затрагивает бестарные грузы.
- (iv) **Выгрузка излишнего груза.** Выгрузка излишнего груза для соблюдения весовых ограничений. Это время не включает время проверки веса. Начало действия отсчитывается с момента, когда приемосдатчик объявляет о перегрузе и дает распоряжение о выгрузке, и заканчивается, когда излишек груза выгружен из вагона.

- (v) **Перегрузка в пунктах смены колеи.** Происходит только на границах Китая или Польши со странами СНГ. Поскольку в СНГ используется колея шириной 1 520 мм, а за пределами СНГ - шириной 1 435 мм, в связи с чем производится перестановка колесных тележек или перегрузка груза с использованием вилочных погрузчиков.
- (vi) **Уборка и подача вагонов.** Означает перемещение загруженных контейнеров/вагонов между терминалами к месту расположения грузополучателя.
- (vii) **Замена или ремонт неисправных вагонов.** Это действие учитывается в случае, если один или несколько вагонов поезда нуждается в ремонте из-за значительных повреждений, которые не могут быть устранены путем "срочного ремонта". Это действие включает время перемещения вагона с путей до ремонтного пункта и выполнения работ по ремонту вагона.
- (viii) **Срочный ремонт.** Ремонт вагонов на путях, на сортировочной станции, без отцепки вагонов от поезда. Обычно, это связано с неисправностями, которые могут быть устранены, в противоположность более серьезным проблемам в предыдущем действии.
- (ix) **Сортировка вагонов.** Внутренняя «перегруппировка» грузов, платформ, вагонов и контейнеров для формирования нового поезда. Это необходимо, поскольку грузы направляются в разные пункты назначения и по разным графикам. Обычно, имеет место на крупных железнодорожных терминалах.
- (x) **Ошибки в документах.** Это относится к особой ситуации, когда обнаруживается ошибка в документах (фрахтовой накладной, грузовом манифесте, поместной спецификации, и т.д.). Это время не включает обычное время оформления. Отсчет начинается только в тот момент, когда обнаружена ошибка, и предпринимаются действия по ее исправлению. Это действие прекращается, когда власти подтверждают, что ошибка исправлена. Однако на границе для исправления ошибки может потребоваться много дней и много усилий.
- (xi) **Переоформление транзитных документов.** Это обычно связано с железнодорожными грузами, следующими из КНР в СНГ. Не все китайские железнодорожные станции могут работать с международными грузами, однако погрузка/разгрузка может происходить на таких внутренних станциях. В связи с этим, при перевозке от такой станции до международного терминала (такого, как Урумчи в СУАР) используется внутренний документ, а для дальнейшей перевозки используется другой набор международных документов. При этом данные переписываются вручную, или переводятся.
- (xii) **Таможенная проверка.** Проверка, проводимая служащим таможни, с целью оценки соблюдения таможенного кодекса. Таможенники также проверяют наличие товаров, подлежащих обложению пошлиной, а также запрещенных и опасных товаров.
- (xiii) **Техническая инспекция.** Проверка, проводимая инженерами или техниками, чтобы подтвердить безопасность груза, а также состояния поезда и его оборудования.
- (xiv) **Санитарный и фитосанитарный контроль.** Регулярные проверки, проводимые санитарными/фитосанитарными бригадами для оценки соответствия поезда санитарным нормам и приемлемости товаров, таких, как сельскохозяйственные продукты, пищевые продукты, мясо и потребительские продукты. Это действие также охватывает такие санитарные аспекты, как медицинские книжки поездной бригады.

Пограничные пункты пропуска Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества

Одобрение и решение о реализации Стратегии по транспорту и содействию торговле Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) в 2007 году включало определение шести приоритетных коридоров ЦАРЭС, на которых будут фокусироваться инвестиции в транспортную инфраструктуру и инициативы содействия торговле. Задачи Измерения и мониторинга эффективности коридоров ЦАРЭС (ИМЭК) с целью определения причин задержек и ненужных издержек вдоль трасс и в узлах каждого коридора ЦАРЭС, включая пограничные пункты пропуска (ПП) и промежуточные остановки, определили особую важность мониторинга ПП, в которых грузы подвергаются нескольким операциям и процедурам, связанным с трансграничной торговлей.

В Таблице А5 перечислены ключевые пары ПП для каждой стороны границы.

Таблица А5: Пограничные пункты пропуска на коридорах ЦАРЭС

№	Коридор	ПП1		ПП2	
1	1a, 2c	КНР	Алашанькоу	КАЗ	Достык
2	1a, 1c	КАЗ	Кайрак	РОС	Троицк
3	1b	КНР	Хоргос	КАЗ	Коргас
4	1b, 6b, 6c	КАЗ	Жайсан	РОС	Кос-Арал/Новомарковка (Сагарчин)
5	1c	КНР	Торугарт/Топа	КГЗ	Торугарт
6	1c, 3b	КАЗ	Мерке	КГЗ	Чалдовар
7	2a, 2b, 2d, 5a, 5c	КНР	Еркешитан	КГЗ	Иркештам
8	2a, 2b	КГЗ	Кара-Суу (Достук)	УЗБ	Кара-Суу/Савай (Дустлик)
9	2a, 2b	ТАД	Канибадам	УЗБ	Кокланд
10	2a, 2b	ТАД	Нау	УЗБ	Бекабад
11	2a, 6a	КАЗ	Бейнеу (ж/д)/Tazhen (авто)	УЗБ	Каракалпакстан (Даут Ата)
12	2a, 2c	АЗЕ	Баку	КАЗ	Актау
13	2a, 2b, 2c	АЗЕ	Красный мост (авто)–Беюк Кесик (ж/д)	ГРУ	Красный мост (авто)–Габдабани (ж/д)
14	2b, 3a	УЗБ	Алат	ТКМ	Фарап
15	2b	АЗЕ	Баку	ТКМ	Туркменбаши
16	2d, 3b, 5a, 5c	КГЗ	Карамык	ТАД	Карамык
17	2d, 5a, 5c, 6c	АФГ	Ширхан Бандар	ТАД	Панджи Поёон/Нижний Пяндж
18	3a, 3b	КГЗ	Аул	РОС	Веселоярск
19	3a, 6b, 6c	КАЗ	Жибек Жолы–Сарыагаш/Яллама	УЗБ	Гишт-Куприк–Келес
20	3a	ТКМ	Сарахс	ИРН	Сарахс
21	3b	ТАД	Пахтаабад	УЗБ	Сарыосиё
22	3a, 6a, 6b	АФГ	Хайратан	УЗБ	Термез/Айратом
23	3b, 6b, 6d	АФГ	Ислам Кала	ИРН	Догарун
24	4a	МОН	Уланбайшинт/Цагаанур	РОС	Ташанта
25	4a	КНР	Такешикент	МОН	Ярант

Продолжение на следующей странице

Таблица А.5 *продолжение*

№	Коридор	ПП1		ПП2	
26	4b, 4c	МОН	Сүхэ-Батор	РОС	Наушки
27	4b	КНР	Эренхот	МОН	Замын-Ууд
28	6a, 6d	КАЗ	Курмангазы (авто)/Ганюшкин (ж/д)	РОС	Красный Яр (авто)/Аксарайская (ж/д)
29	6c	ТАД	Истаравшан	УЗБ	Хаваст
30	6d	КАЗ	Болашак	ТКМ	Серхетяка
31	2d	АФГ	Акина	ТКМ	Имам Назар
32	2d, 6d	АФГ	Тогонди	ТКМ	Серхетабад
33	5b	КНР	Кунджераб	ПАК	Сост
34	5c, 6a, 6b, 6d	АФГ	Чаман	ПАК	Спин Булдак
35	5a, 6c	АФГ	Торхам	ПАК	Пешавар
36	4c	КНР	Зуун Хатавч	МОН	Бичигт

АФГ = Афганистан, АЗЕ = Азербайджан, ПП = пограничный пункт пропуска, ГРУ = Грузия, ИРН = Иран, КАЗ = Казахстан, КГЗ = Кыргызская Республика, МОН = Монголия, ПАК = Пакистан, КНР = Китайская Народная Республика, РОС = Российская Федерация, ТАД = Таджикистан, ТКМ = Туркменистан, УЗБ = Узбекистан.

Источник: Азиатский банк развития.

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

Индикаторы содействия торговле: сводная статистика

В Таблице А6 представлено краткое сравнение автомобильных и железнодорожных индикаторов содействия торговле ИМЭК за 2016 и 2017 годы для всех охватываемых коридоров. Представлены средние, медианные и граничные (то есть границы доверительного интервала с доверительным уровнем 95% относительно среднего) оценки, описывающие распределение собранной выборки.

Таблица А6: Сводная статистика индикаторов содействия торговле

Общий										Автомобильный				Железнодорожный					
2017					2018					2017				2018					
Коридор		Среднее	Медиана	Граница	Среднее	Медиана	Граница	Среднее	Медиана	Граница	Среднее	Медиана	Граница	Среднее	Медиана	Граница			
ИСТ1																			
Время на прохождение через пункт пропуска (часов)																			
Общий		19,1	6,4	± 0,7	16,6	7,5	± 0,5	16,9	5,1	± 0,9	12,0	5,4	± 0,4	26,2	20,3	± 1,0	23,2	11,9	± 1,1
1		26,7	22,3	± 1,2	24,0	15,3	± 1,3	5,9	2,4	± 1,8	3,5	2,1	± 0,5	32,4	38,8	± 1,2	30,6	26,3	± 1,6
2		6,4	6,0	± 0,7	17,1	8,8	± 2,1	6,4	6,0	± 0,7	8,5	6,7	± 0,8	—	—	—	1,7	1,7	± 11,1
3		4,9	3,4	± 0,9	4,2	1,8	± 0,3	4,9	3,4	± 0,9	5,1	3,4	± 0,4	—	—	—	1,1	1,0	± 0,1
4		7,7	3,3	± 0,6	9,4	3,6	± 0,7	2,9	2,7	± 0,1	2,8	2,5	± 0,1	19,1	12,0	± 1,5	21,4	10,5	± 1,7
5		50,2	36,6	± 3,2	28,2	26,6	± 1,3	50,2	36,6	± 3,2	28,2	26,6	± 1,3	—	—	—	—	—	—
6		15,0	6,8	± 1,0	15,3	9,7	± 0,9	15,4	6,5	± 1,1	15,0	9,7	± 0,9	7,4	7,3	—	4,5	4,0	± 0,2
ИСТ2																			
Издержки на прохождение через пункт пропуска (\$)																			
Общий		168	143	± 4	170	131	± 4	159	147	± 4	156	136	± 3	202	120	± 11	196	120	± 9
1		238	190	± 12	217	120	± 11	174	37	± 28	150	37	± 24	255	190	± 14	236	125	± 12
2		194	285	± 17	150	88	± 11	194	285	± 17	121	72	± 10	—	—	—	—	—	—
3		97	81	± 5	77	71	± 4	97	81	± 5	75	71	± 4	—	—	—	118	90	± 60
4		108	89	± 4	117	113	± 5	113	92	± 5	121	136	± 5	87	41	± 12	101	39	± 14
5		254	250	± 8	273	292	± 5	254	250	± 8	273	292	± 5	—	—	—	—	—	—
6		137	120	± 6	151	122	± 7	144	127	± 6	138	126	± 6	50	50	—	143	114	± 9

продолжение на следующей странице

Таблица А6 продолжение

Общий												Автомобильный						Железнодорожный					
2017						2018						2017						2018					
Коридор						Среднее Медиана Граница						Среднее Медиана Граница						Среднее Медиана Граница					
ИСТ3	Издержки на перевозку по участку коридора (\$ на 500 км, на 20 тонн)																						
	Общий		955	719	± 23	958	712	± 31	947	711	± 27	953	704	± 38	976	738	± 46	970	728	± 57			
	1		739	584	± 34	850	664	± 52	753	794	± 52	1129	919	± 68	734	553	± 42	729	562	± 66			
	2		521	479	± 20	595	583	± 28	521	479	± 20	595	583	± 28	—	—	—	—	—	—			
	3		573	551	± 25	461	521	± 47	573	551	± 25	546	655	± 54	—	—	—	80	64	± 15			
	4		1173	859	± 64	1629	1095	± 106	1167	796	± 84	1805	1101	± 161	1181	978	± 99	1416	1075	± 127			
	5		1513	1338	± 54	708	353	± 57	1513	1338	± 54	708	353	± 57	—	—	—	—	—	—			
6		930	732	± 39	900	708	± 37	866	637	± 42	836	677	± 39	1329	1492	—	1286	1351	± 77				
ИСТ4	Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (км/ч)																						
	Общий		19,8	20,0	± 1,7	20,8	19,5	± 1,8	22,2	23,1	± 1,8	23,4	22,7	± 2,0	14,8	9,9	± 3,1	15,9	10,1	± 3,2			
	1		21,4	20,3	± 5,0	21,2	19,9	± 4,4	29,6	27,5	± 7,3	30,1	23,6	± 7,4	18,1	8,5	± 5,8	17,3	10,2	± 4,8			
	2		22,8	21,4	± 3,4	25,2	22,4	± 4,4	22,8	21,4	± 3,4	25,2	22,4	± 4,4	—	—	—	—	—	—			
	3		24,5	27,3	± 5,8	29,4	28,1	± 6,7	24,5	27,3	± 5,8	26,1	26,1	± 6,8	—	—	—	41,2	44,8	± 12,6			
	4		18,3	19,0	± 2,7	19,5	15,4	± 3,6	25,1	25,0	± 1,9	30,3	30,9	± 3,4	10,0	9,4	± 1,6	9,3	8,5	± 1,4			
	5		10,1	7,9	± 2,0	11,3	10,3	± 1,2	10,1	7,9	± 2,0	11,3	10,3	± 1,2	—	—	—	—	—	—			
6		21,1	22,4	± 2,9	20,2	21,8	± 3,0	22,1	23,6	± 3,2	21,3	22,8	± 3,4	12,9	13,5	—	13,1	13,4	± 1,1				
СБЗ	Скорость без задержек (км/ч)																						
	Общий		42,7	47,3	± 2,0	42,5	48,7	± 2,0	45,0	47,4	± 1,7	46,3	50,0	± 1,8	37,6	47,3	± 5,0	35,4	35,8	± 4,5			
	1		51,2	50,6	± 3,1	47,6	50,0	± 4,1	53,2	51,4	± 2,9	53,9	53,5	± 2,3	50,4	49,5	± 4,1	44,8	49,6	± 5,4			
	2		49,4	49,9	± 2,2	53,2	53,9	± 2,9	49,4	49,9	± 2,2	53,2	53,9	± 2,9	—	—	—	—	—	—			
	3		40,8	40,7	± 6,9	44,9	48,9	± 5,8	40,8	40,7	± 6,9	44,1	47,6	± 5,9	—	—	—	47,8	51,5	± 16,0			
	4		34,9	37,2	± 5,1	34,3	24,2	± 5,4	46,6	48,1	± 4,0	50,1	53,9	± 4,6	20,6	15,6	± 5,1	19,1	16,6	± 4,1			
	5		46,5	54,2	± 4,5	38,4	35,4	± 3,3	46,5	54,2	± 4,5	38,4	35,4	± 3,3	—	—	—	—	—	—			
6		38,8	38,5	± 2,6	40,2	36,4	± 3,1	40,6	39,2	± 2,4	42,9	41,1	± 2,7	24,7	29,5	—	23,4	26,8	± 5,3				

ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, км = километр, км/ч = километров в час, ИСТ = индикатор содействия торговле.
Источник: Азиатский банк развития.

Структура индикатора содействия торговле 3

В Таблице А7 представлены издержки на перевозку 20-тонного груза в разбивке на перемещение груза и действия, относительно общих транспортных издержек при перевозке по 500-км участку коридора. Сводная статистика представлена для автомобильных и железнодорожных перевозок для всех коридоров, охваченных в 2016 и 2017 годах. Процентные отношения к общим оценкам даны для описания распределения в собранной выборке.

Таблица А7: Структура индикатора содействия торговле 3

Общий										Автомобильный										Железнодорожный									
2017					2018					2017					2018					2017					2018				
Коридор					Сокуп					Сокуп					Сокуп					Сокуп					Сокуп				
Провоз					Провоз					Провоз					Провоз					Провоз					Провоз				
Действ					Действ					Действ					Действ					Действ					Действ				
ИСТЗ					ИЗД					ИЗД					ИЗД					ИЗД					ИЗД				
Общий					Общий					Общий					Общий					Общий					Общий				
955	491	464	958	600	359	947	471	476	953	578	375	976	649	327	970	745	225												
1	739	428	311	850	634	216	753	417	335	1129	859	270	734	430	303	729	510	218											
2	521	379	142	595	572	23	521	379	142	595	572	23	—	—	—	—	—	—											
3	573	445	128	461	657	(196)	573	445	128	546	659	(113)	—	—	—	80	1	79											
4	1173	736	437	1629	961	668	1167	667	500	1805	936	869	1181	912	269	1416	1043	374											
5	1513	940	572	708	542	167	1513	940	572	708	542	167	—	—	—	—	—	—											
6	930	453	477	900	552	348	866	427	439	836	525	311	1329	1375	(45)	1286	1329	(43)											
В процентах к общему										В процентах к общему										В процентах к общему									
Общий	51%	49%	49%	63%	37%	50%	50%	50%	50%	61%	39%	66%	34%	77%	23%														
1	58%	42%	42%	75%	25%	55%	55%	45%	45%	76%	24%	59%	41%	70%	30%														
2	73%	27%	27%	96%	4%	73%	73%	27%	27%	96%	4%	100%	0%	1%	99%														
3	78%	22%	22%	100%	0%	78%	78%	22%	22%	100%	0%	100%	0%	77%	23%														
4	63%	37%	37%	59%	41%	57%	57%	43%	43%	52%	48%	77%	23%	74%	26%														
5	62%	38%	38%	76%	24%	62%	62%	38%	38%	76%	24%	100%	0%	100%	0%														
6	49%	51%	51%	61%	39%	49%	49%	51%	51%	63%	37%	100%	0%	100%	0%														

км = километр.

Источник: Азиатский банк развития.

ПРИЛОЖЕНИЕ 8

Действия в автомобильных пунктах пропуска

В Таблице А8.1 представлены время и издержки, связанные с действиями для автомобильных грузов, убывающих из указанной страны через отдельные пункты пропуска.

Таблица А8.1: Время и издержки при пересечении пунктов пропуска, убытие

ПП	Страна	Коридор	Колич.	Продолжительность (часов)																			
				Общая		Действия																	
				Среднее	Медиана	i	ii	iii	iv	v	vi	vii	viii	ix	x	xi	xii	xiii	xiv	xv	xvi	xvii	xviii
Чаман	ПАК	5, 6	108	65,2	73,7		42,7					0,5			0,5		0,5						20,8
Пешавар	ПАК	5, 6	492	33,5	28,4		25,3	23,0									0,6				4,2		12,3
Тогонди	АФГ	2, 6	84	31,5	32,0	0,5	0,9								0,5		0,6				3,5		25,9
Цители Хиди	ГРУ	2	48	17,9	5,8	0,2	0,2	0,1			0,3	0,1	0,2	0,1		0,1	0,2	0,1				0,1	17,4
Даутота	УЗБ	2, 6	87	12,7	10,2	0,8	1,9		0,6	0,5						0,7	0,7	0,6					8,3
Тажен	КАЗ	2, 6	113	12,6	11,7	1,2	2,3	0,7	0,6	0,5			0,2	0,1		0,7	0,6	0,5		0,5			7,4
Ширхан Бандар	АФГ	2, 5, 6	120	11,9	11,8				0,5	0,5		0,6			0,5						4,4		5,4
Пахтаабад (Дусты)	ТАД	3	21	11,0	11,1	1,2	2,4		0,6	0,5						0,6	0,7	0,5					4,4
Хоргос	КНР	1	36	10,2	9,3	0,2	1,4	0,8				0,2					0,5				3,6		3,4
Яллама	УЗБ	3, 6	82	10,2	10,1	0,9	1,9	1,2	0,6	0,5	0,6					0,7	0,6	0,5	0,5				4,7
Красный мост	АЗЕ	2	14	10,0	9,1	0,2	0,4	0,1					0,1			0,1	0,1						10,2
Алат	УЗБ	2, 3	60	9,1	9,3	0,9	1,8		0,6	0,5						0,7	0,7	0,5					4,0
Сарахс	ТКМ	3	16	7,4	7,3	0,9	1,5		0,5							0,6	0,6	0,6					3,4
Фарап	ТКМ	2, 3	36	7,4	7,4	0,8	1,4									0,6	0,6	0,6	0,4				3,4
Такешикент	КНР	4	48	6,6	6,6	0,2	1,4	0,8				0,2									3,5		0,6
Сарыюсиё	УЗБ	3	130	5,1	3,4	0,3	1,9		0,2	0,4	0,3	0,2				0,4	0,7	0,6					6,1
Ойбек	УЗБ	2, 3, 6	2	5,0	5,0																		5,0
Хайратан	АФГ	3, 6	156	4,6	4,7	0,7	0,5								0,5						2,6	0,5	
Хоргос	КАЗ	1	12	4,5	4,6	0,2	2,9	1,3				0,2											
Карасу	КНР	0	158	4,2	3,8	0,2	0,5		0,2			0,2					0,5				5,8		3,0
Панджи Поёон	ТАД	2, 5, 6	175	3,3	2,3	0,2	0,5		0,2	0,2	0,2	0,2			0,2	0,2	0,2	0,3			0,5		4,1
Ярант	МОН	4	12	3,1	3,1	0,2	2,8					0,2											
Эренхот	КНР	4	358	3,0	2,6	0,3	1,5	0,6	0,1		0,0	0,1				0,1	0,6	0,1					0,4
Курмангазы	КАЗ	6	32	2,2	2,0	0,7	3,8														5,0		1,3
Карамык	КГЗ	2, 3, 5	31	2,1	2,3	0,3	0,4		0,4	0,2	0,3	0,3		0,1		0,3		0,3					
Хиягт	РОС	4	60	2,0	2,1	0,1	1,2		0,1	0,1		0,1				0,1	0,1	0,1					0,4
Кунджераб	КНР	5	27	1,9	2,0	0,2						0,2											1,6
Торугарт	КГЗ	1	1	1,9	1,9	0,2	1,3				0,5												
Таскала	КАЗ	1, 6	19	1,9	1,9	0,6	0,8																1,2
Торугарт	КНР	1	67	1,8	2,0	0,2	0,3					0,2					0,4						1,8
Баку	АЗЕ	2	56	1,6	2,0	0,7		0,1			0,2	0,3	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3			0,2	
Актау	КАЗ	2	15	1,6	1,6	0,7					0,2		0,2	0,3	0,3	0,3	0,2					0,1	

продолжение на следующей странице

Таблица А8.1 *продолжение*

ПП	Страна	Коридор	Колич.	Продолжительность (часов)																			
				Общая		Действия																	
				Среднее	Медиана	i	ii	iii	iv	v	vi	vii	viii	ix	x	xi	xii	xiii	xiv	xv	xvi	xvii	xviii
Мерке	КАЗ	1, 3	13	1,5	1,9	0,6																	1,4
Гулистон	ТАД	0	3	1,4	1,3	0,3	0,8			0,3						0,2							
Фотехобод	ТАД	2, 3, 6	1	1,4	1,4	0,1	1,3																
Зуун Хатавч	КНР	4	60	1,3	1,3	0,1	0,7					0,1				0,1	0,1	0,1					0,3
Карамык	ТАД	2, 3, 5	4	1,2	1,2	0,1	0,9			0,2													
Кызыл-Бель	КГЗ	0	14	1,1	0,8	0,1	0,7			0,3						0,1						4,0	
Дустлик	УЗБ	2	13	1,0	0,8	0,2	0,5			0,2												4,0	
Достук	КГЗ	2	11	0,9	0,8	0,2	0,6			0,2				0,1									
Чон-Капка	КГЗ	1, 3	2	0,3	0,3	0,3																	
Еркешитан	КНР	2, 5	3	0,3	0,3	0,2												0,2					
Жайсан	КАЗ	1, 6	5	0,3	0,2	0,2											0,3						
Ак-Жол	КГЗ	1	4	0,3	0,3	0,3																	
Чалдовар	КГЗ	1, 3	14	0,2	0,3	0,2										0,1	0,1						
Ак-Тилек	КГЗ	1	17	0,2	0,3	0,2	0,1							0,1		0,2	0,1						
Карасу	КАЗ	1	13	0,2	0,3	0,2																	
Троицк	РОС	1	3	0,2	0,3	0,2																	
Аул	КАЗ	3	2	0,2	0,2	0,2																	
Кайрак	КАЗ	1	2	0,2	0,2	0,2																	
Новомарковка	РОС	1, 6	4	0,1	0,1	0,1																	
Веселоярск	РОС	3	1	0,1	0,1	0,1																	
Кос-Арал	РОС	1, 6	1	0,1	0,1					0,1													
Погодаево	КАЗ	0	1	0,1	0,1	0,1																	

ПП	Страна	Коридор	Колич.	Издержки (\$)																			
				Общие		Действия																	
				Среднее	Медиана	i	ii	iii	iv	v	vi	vii	viii	ix	x	xi	xii	xiii	xiv	xv	xvi	xvii	xviii
Чаман	ПАК	5, 6	108	117	50	9	89					9			9		10						
Пешавар	ПАК	5, 6	492	320	292		287										10				50		
Тогонди	АФГ	2, 6	84	304	305	8	71								9		15				202		
Цители Хиди	ГРУ	2	48	67	85												10					85	13
Даутота	УЗБ	2, 6	87	26	20		25										10						8
Тажен	КАЗ	2, 6	113	104	116	13	28	20	15	16				30		15	16	20					10
Ширхан Бандар	АФГ	2, 5, 6	120	295	295				9	20		100			9						140		17
Пахтаабад (Дусти)	ТАД	3	21	109	112	8	20	18	15	16	17					14	16	20	22				
Хоргос	КНР	1	36	588	587	–	136	117				–					11				320		4
Яллама	УЗБ	3, 6	82																				
Красный мост	АЗЕ	2	14	19	15	8	14							5		5	5						25
Алат	УЗБ	2, 3	60																				
Сарахс	ТКМ	3	16	64	61	14	18		15							13	12	10					
Фарап	ТКМ	2, 3	36	62	62	12	19									13	11	8	9				
Такешикент	КНР	4	48	256	256	–	60	46				–									142		9
Сарыюсиё	УЗБ	3	130	76	81	15	24		8	5	10	5				8		5					
Ойбек	УЗБ	2, 3, 6	2	15	15		15																

продолжение на следующей странице

Таблица А8.1 *продолжение*

ПП	Страна	Коридор	Колич.	Издержки (\$)																			
				Общие		Действия																	
				Среднее	Медиана	i	ii	iii	iv	v	vi	vii	viii	ix	x	xi	xii	xiii	xiv	xv	xvi	xvii	xviii
Хайратан	АФГ	3, 6	156	136	135	8	10								9						103	8	
Хоргос	КАЗ	1	12	220	220	—	100	120				—											
Карасу	КНР	0	158	380	505	—	—	435	14			58					40				260		—
Панджи Поён	ТАД	2, 5, 6	175	175	16	2	4		2	3	2	5			1	65	9	2		295			
Ярант	МОН	4	12	55	55	—	55					—											
Эренхот	КНР	4	358	164	173	9	96	17			—	—					50						
Курмангазы	КАЗ	6	32	11	10	11																	
Карамык	КГЗ	2, 3, 5	31	42	48	3	22		3	4	5	3		3		3		3					
Хиягт	РОС	4	60	8	8																	8	
Кунджераб	КНР	5	27	—	—	—						—											—
Торугарт	КГЗ	1	1	33	33	5	16				12												
Таскала	КАЗ	1, 6	19	11	10	11	20																
Торугарт	КНР	1	67	—	—	—	—					—					—						—
Баку	АЗЕ	2	56	111	150	14		15					20				26	39			25	25	
Актау	КАЗ	2	15	108	150	15		15									21	45			25	31	
Мерке	КАЗ	1, 3	13	10	10	10																	
Гулистон	ТАД	0	3	34	24	8	21			4						2							
Фотехобод	ТАД	2, 3, 6	1	27	27	5	22																
Зуун Хатавч	КНР	4	60	16	16		16																
Карамык	ТАД	2, 3, 5	4	28	28	5	15			8													
Кызыл-Бель	КГЗ	0	14	19	18	3	14			9						3							
Дустлик	УЗБ	2	13	22	21	4	14			8													
Достук	КГЗ	2	11	21	20	4	14			6				2									
Чон-Капка	КГЗ	1, 3	2	10	10	10																	
Еркешитан	КНР	2, 5	3	—	—	—												—					
Жайсан	КАЗ	1, 6	5	11	14	10											6						
Ак-Жол	КГЗ	1	4	8	8	8																	
Чалдовар	КГЗ	1, 3	14	7	7	7										3	3						
Ак-Тилек	КГЗ	1	17	9	9	8	6							3		7	2						
Карасу	КАЗ	1	13	7	6	7																	
Троицк	РОС	1	3	3	3	3																	
Аул	КАЗ	3	2	—	—	—																	
Кайрак	КАЗ	1	2	2	2	2																	
Новомарковка	РОС	1, 6	4	2	2	2																	
Веселоярск	РОС	3	1	—	—	—																	
Кос-Арал	РОС	1, 6	1	—	—					—													
Погодаево	КАЗ	0	1	0	0	0																	

■ Более одного часа ■ Более \$100

i. Пограничный контроль, ii. Таможенный контроль, iii. Коммерческий контроль, iv. Санитарный или карантинный контроль, v. Фитосанитарный контроль, vi. Ветеринарный контроль, vii. Виза или иммиграция, viii. Соответствие требованиям к транзиту, ix. ГАИ или дорожная инспекция, x. Полицейский КПП или пост, xi. Транспортная инспекция, xii. Весогабаритный контроль, xiii. Регистрация транспортного средства, xiv. Срочный ремонт, xv. Сопровождение или конвой, xvi. Погрузка или разгрузка, xvii. Дорожный сбор, xviii. Ожидание или очередь.

АФГ = Афганистан, АЗЕ = Азербайджан, КНР = Китайская Народная Республика, ГРУ = Грузия, ИРН = Иран, КАЗ = Казахстан, КГЗ = Кыргызская Республика, МОН = Монголия, ПАК = Пакистан, РОС = Российская Федерация, ТАД = Таджикистан, ТКМ = Туркменистан и УЗБ = Узбекистан.

Источник: Азиатский банк развития.

В Таблице А8.2 представлены время и издержки, связанные с действиями для автомобильных грузов, прибывающих в указанную страну через отдельные пункты пропуска.

Таблица А8.2: Время и издержки при пересечении пунктов пропуска, прибытие

ПП	Страна	Коридор	Колич.	Продолжительность (часов)																			
				Общая				Действия															
				Среднее	Медиана	i	ii	iii	iv	v	vi	vii	viii	ix	x	xi	xii	xiii	xiv	xv	xvi	xvii	xviii
Торхам	АФГ	5, 6	482	27,6	5,8	0,7	16,5					0,5		0,5	0,6	0,5						0,5	20,6
Спин Булдак	АФГ	5, 6	108	25,7	13,1	0,5	11,2					0,6	0,6			0,5					2,7		13,0
Хоргос	КНР	1	12	20,4	17,4	3,5	22,3	1,0				0,2									3,6		
Конысбаева	КАЗ	3, 6	82	12,0	12,3	1,2	2,4	1,3	0,6	0,6	0,8					0,7	0,7	0,5	0,5				5,5
Ширхан Бандар	АФГ	2, 5, 6	55	12,0	12,1	0,3	0,9	0,2				0,2			0,2	0,2					5,6	0,2	5,0
Тажен	КАЗ	2, 6	87	11,4	11,5	1,1	2,2		0,6	0,5						0,6	0,6	0,6					6,1
Сарыюсиё	УЗБ	3	21	10,0	10,0	1,0	2,1		0,5	0,5						0,7	0,6	0,5					4,1
Алат	УЗБ	2, 3	36	9,8	10,0	1,1	2,2		0,6	0,6						0,7	0,7	0,6	0,6				4,1
Фарап	ТКМ	2, 3	60	9,8	9,7	0,8	1,9		0,5	0,4	0,6	0,6			0,3	0,6	0,6	0,6				0,4	4,1
Сарахс	ТКМ	3	26	9,0	9,2	0,9	1,8		0,3	0,5		0,6				0,7	0,6	0,6				0,4	3,3
Даутота	УЗБ	2, 6	210	7,9	6,5	0,6	2,9		0,4	0,5	0,3	0,3	0,2			0,6	0,7	0,5			0,2		4,9
Фотехобод	ТАД	2, 3, 6	2	7,0	7,0																		7,0
Хоргос	КАЗ	1	36	6,8	6,8	0,2	3,0					0,2											3,5
Панджи Поёон	ТАД	2, 5, 6	120	5,6	5,6				0,4	0,7		0,6			0,5			5,5					
Такешикент	КНР	4	12	4,5	4,5	0,2	1,4	0,9				0,2									1,8		
Замын-Ууд	МОН	4	359	4,0	4,0	1,1	1,9	0,7	0,1	0,1	0,0	0,1				0,1	0,1	0,1				0,3	0,4
Ярант	МОН	4	48	3,9	3,8	0,2	2,3	1,2				0,2											
Пахтаабад (Дусты)	ТАД	3	130	3,8	1,7	0,5	2,2		0,3	0,4	0,3	0,4				0,7	0,6	0,6					5,1
Кызыл-Бель	КГЗ	0	3	3,3	1,1	0,6	1,0			0,3						0,3							4,0
Красный мост	АЗЕ	2	56	3,2	2,7	0,2	0,4	0,1			0,5		0,3			0,1	0,2	0,4		0,2		0,1	2,4
Актау	КАЗ	2	56	3,0	0,8	0,7		0,2		0,1	0,3		0,1	1,0	0,2	2,4	0,2	0,3		0,2		0,6	
Ойбек	УЗБ	2, 3, 6	1	2,8	2,8	0,3	2,4									0,2							
Кульма	ТАД	0	158	2,8	2,9	0,2	0,6		0,5	0,2	0,2	0,2				0,3		0,2					1,4
Серхетабад	ТКМ	2, 6	18	2,3	2,3		2,3																
Торугарт	КГЗ	1	67	2,3	2,4	0,2	0,7			0,1		0,3				1,4							1,9
Алтанбулаг	МОН	4	60	2,2	2,2	0,2	1,3		0,1	0,1		0,1				0,1	0,1	0,1					0,4
Курмангазы	КАЗ	6	59	2,2	1,8	0,6	3,3								0,3						4,7		1,2
Кунджераб	ПАК	5	27	2,1	2,0	0,2						0,2											1,8
Погодаево	КАЗ	0	21	1,8	1,6	0,7																	1,1
Бичигт	МОН	4	60	1,4	1,4	0,1	0,7		0,1			0,1				0,1	0,1	0,1					0,3
Чалдовар	КГЗ	1, 3	13	1,2	1,6	0,5								0,2									1,4
Цители Хиди	ГРУ	2	14	1,2	1,0	0,1	0,1																1,1
Гулистон	ТАД	0	13	1,2	1,1	0,2	1,0			0,2				0,1									
Баку	АЗЕ	2	15	1,2	0,5	0,7					0,2		0,2	0,3	0,3	0,3	0,2					0,1	
Дустлик	УЗБ	2	10	1,1	0,7	0,2	0,8			0,3				0,2		0,2	0,2						
Карамык	ТАД	2, 3, 5	7	1,0	0,9	0,2	0,7			0,2				0,1									

продолжение на следующей странице

Таблица А8.2 продолжение

ПП	Страна	Коридор	Колич.	Продолжительность (часов)																			
				Общая		Действия																	
				Среднее	Медиана	i	ii	iii	iv	v	vi	vii	viii	ix	x	xi	xii	xiii	xiv	xv	xvi	xvii	xviii
Иркештам	КГЗ	2, 5	3	0,9	0,8	0,2	0,8																
Карамык	КГЗ	2, 3, 5	4	0,8	0,7	0,1	0,6			0,1													
Айша Биби	КАЗ	1, 3	2	0,7	0,7	0,7																	
Достук	КГЗ	2	12	0,6	0,6	0,1	0,5			0,1				0,1			0,1						
Мерке	КАЗ	1, 3	14	0,3	0,3	0,3				0,1													
Жалган	ТАД	2, 3, 5	24	0,3	0,3											0,2		0,2					
Карасу	КАЗ	1	16	0,3	0,3	0,3	0,2									0,1							
Кайрак	КАЗ	1	3	0,3	0,3	0,3																	
Кордай	КАЗ	1	4	0,2	0,3	0,2																	
Ак-Тилек	КГЗ	1	13	0,2	0,2	0,2											0,2						
Аул	КАЗ	3	1	0,2	0,2	0,2																	
Жайсан	КАЗ	1, 6	5	0,2	0,2	0,2				0,1													
Новомарковка	РОС	1, 6	5	0,1	0,1	0,1								0,1									
Веселоярск	РОС	3	2	0,1	0,1	0,1																	
Петухово	РОС	1, 6	2	0,1	0,1	0,1																	
Кос-Арал	РОС	1, 6	3	0,1	0,1	0,1																	
Троицк	РОС	1	2	0,1	0,1	0,1																	
Торугарт	КНР	1	1	0,1	0,1	0,1																	

				Издержки (\$)																			
				Общие				Действия															
ПП	Страна	Коридор	Колич.	Среднее	Медиана	i	ii	iii	iv	v	vi	vii	viii	ix	x	xi	xii	xiii	xiv	xv	xvi	xvii	xviii
Торхам	АФГ	5, 6	482	243	218	30	190					20		9	9	20						9	
Спин Булдак	АФГ	5, 6	108	99	36	9	70					9				9					139		
Хоргос	КНР	1	12	113	110	—	—	—				—									113		
Конысбаева	КАЗ	3, 6	82	130	128	17	28	26	17	19	20					17	16	20	21				
Ширхан Бандар	АФГ	2, 5, 6	55	418	420	3	3	3				125			3	2					79	200	
Тажен	КАЗ	2, 6	87	116	122	15	31		17	17						16	17	20					10
Сарыюсиё	УЗБ	3	21																				
Алат	УЗБ	2, 3	36																				
Фарап	ТКМ	2, 3	60	296	312	14	19		8	8	78	79			12	14	13	10				158	
Сарахс	ТКМ	3	26	311	318	14	22		10	8		79				14	12	8				159	
Даутота	УЗБ	2, 6	210	88	96	20	34	—	8	5	10	5				8	20	5			20		8
Фотехобод	ТАД	2, 3, 6	2	300	300		300																
Хоргос	КАЗ	1	36	341	340	—	341					—											—
Панджи Поёон	ТАД	2, 5, 6	120	125	120				10	50		9			9				76				
Такешикент	КНР	4	12	298	298	—	122	60				—									116		
Замын-Ууд	МОН	4	359	121	153	32	80	15	3		—	—					4					14	
Ярант	МОН	4	48	201	200	—	126	75				—											
Пахтаабад (Дусты)	ТАД	3	130	105	71	10	53		5	6	3	13				7	15	6			8		

продолжение на следующей странице

Таблица А8.2 продолжение

ПП	Страна	Коридор	Колич.	Издержки (\$)															
				Общие		Действия													
				Среднее	Медиана	i	ii	iii	iv	v	vi	vii	viii	ix	x	xi	xii	xiii	xiv
Кызыл-Бель	КГЗ	0	3	36	18	7	24			4						3			
Красный мост	АЗЕ	2	56	92	65	13	53	5					8		10	25	9	15	150
Актау	КАЗ	2	56	132	135	10		20	20	20	20		390	30	15	22	28	20	300
Ойбек	УЗБ	2, 3, 6	1	32	32	4	25									4			
Кульма	ТАД	0	158	84	72	9	7		20	9	9	15				19		2	
Серхетабад	ТКМ	2, 6	18	50	50		50												
Торугарт	КГЗ	1	67	32	37	0	2			3		15				20			
Алтанбулаг	МОН	4	60	10	12		4		3								4		4
Курмангазы	КАЗ	6	59	10	10	10								5					
Кунджераб	ПАК	5	27	5	–	–						5							
Погодаево	КАЗ	0	21	10	9	10													
Бичигт	МОН	4	60	6	4		4										4		4
Чалдовар	КГЗ	1, 3	13	8	8	8								5					
Цители Хиди	ГРУ	2	14																
Гулистон	ТАД	0	13	27	24	5	21			6				4					
Баку	АЗЕ	2	15	61	25	14		15									21	45	25
Дустлик	УЗБ	2	10	27	26	4	20			12				3		5	4		
Карамык	ТАД	2, 3, 5	7	27	30	4	18			7				3					
Иркештам	КГЗ	2, 5	3	24	19	5	19												
Карамык	КГЗ	2, 3, 5	4	21	18	3	13			6									
Айша Биби	КАЗ	1, 3	2	12	12	12													
Достук	КГЗ	2	12	17	16	3	11			6				2			4		
Мерке	КАЗ	1, 3	14	16	15	15				10									
Жалган	ТАД	2, 3, 5	24	42	42	3	20		2	3	2	4				3		5	
Карасу	КАЗ	1	16	16	15	15	11									7			
Кайрак	КАЗ	1	3	16	11	16													
Кордай	КАЗ	1	4	11	13	11													
Ак-Тилек	КГЗ	1	13	7	5	6											6		
Аул	КАЗ	3	1	–	–	–													
Жайсан	КАЗ	1, 6	5	8	11	10				–									
Новомарковка	РОС	1, 6	5	2	–	–								8					
Веселоярск	РОС	3	2	–	–	–													
Петухово	РОС	1, 6	2	3	3	3													
Кос-Арал	РОС	1, 6	3	–	–	–													
Троицк	РОС	1	2	–	–	–													
Торугарт	КНР	1	1	0	0	0													

■ Более одного часа ■ Более \$100

i. Пограничный контроль, ii. Таможенный контроль, iii. Коммерческий контроль, iv. Санитарный или карантинный контроль, v. Фитосанитарный контроль, vi. Ветеринарный контроль, vii. Виза или иммиграция, viii. Соответствие требованиям к транзиту, ix. ГАИ или дорожная инспекция, x. Полицейский КПП или пост, xi. Транспортная инспекция, xii. Весогабаритный контроль, xiii. Регистрация транспортного средства, xiv. Срочный ремонт, xv. Сопровождение или конвой, xvi. Погрузка или разгрузка, xvii. Дорожный сбор, xviii. Ожидание или очередь

АФГ = Афганистан, АЗЕ = Азербайджан, КНР = Китайская Народная Республика, ГРУ = Грузия, ИРН = Иран, КАЗ = Казахстан, КГЗ = Кыргызская Республика, МОН = Монголия, ПАК = Пакистан, РОС = Российская Федерация, ТАД = Таджикистан, ТКМ = Туркменистан и УЗБ = Узбекистан.

Источник: Азиатский банк развития.

ПРИЛОЖЕНИЕ 9

Действия в железнодорожных пунктах пропуска

В Таблице А9 представлены время и издержки, связанные с действиями для железнодорожных грузов, прибывающих и убывающих в/из указанной страны через отдельные пограничные пункты пропуска.

Таблица А9: Время и издержки в пограничных пунктах пропуска, прибытие и убытие

Ж/д ПП, убытие

ПП				Продолжительность (часов)																									
				Общая				Действия																					
								Среднее	Медиана	i	ii	iii	iv	v	vi	vii	viii	ix	x	xi	xii	xiii	xiv	xv	xvi	xvii	xviii	xix	xx
Страна	Коридор	Колич.		Чаман	ПАК	5, 6	108	21,9	20,7									1,8	0,5	0,3	0,6					20,7			
Пешавар	ПАК	5, 6	492	15,1	15,3												2,6	0,3	0,3	0,4					12,9				
Тогонди	АФГ	2, 6	84	11,9	10,1												8,9								19,1				
Цители Хиди	ГРУ	2	48	11,8	12,7					1,0						1,0	0,9					10,7							
Хоргос	КНР	1	164	10,9	0,8									14,0			0,7	0,2	0,2	0,2					33,4				
Сарыагаш	КАЗ	3, 6	108	9,1	14,5												1,6	0,2	0,2	0,2					13,1	1,5			
Бекабад	УЗБ	2	1	4,3	4,3												0,3	0,3	0,4	0,3						3,0			
Тогонди	АФГ	2, 6	84	4,1	4,1	1,7	1,6										0,7												
Мерке	КАЗ	1, 3	15	1,6	0,9												0,3	0,2	0,3	0,2						2,0			
Термез	УЗБ	3, 6	4	0,6	0,6												0,3	0,2	0,2										
Наушки	РОС	4	48																										

ПП				Продолжительность (часов)																							
				Общая		Действия																					
						Среднее	Медиана	i	ii	iii	iv	v	vi	vii	viii	ix	x	xi	xii	xiii	xiv	xv	xvi	xvii	xviii	xix	xx
Чаман	ПАК	5, 6	108	49	65												44								5		
Пешавар	ПАК	5, 6	492	100	100												100								–		
Тогонди	АФГ	2, 6	84	113	113												113								–		
Цители Хиди	ГРУ	2	48	27	27					27																	
Хоргос	КНР	1	164	61	84												43								19		
Сарыагаш	КАЗ	3, 6	108	122	120												122								–		
Бекабад	УЗБ	2	1																								
Тогонди	АФГ	2, 6	84	220	227	104	104										12										
Мерке	КАЗ	1, 3	15																								
Termez	UZB	3, 6	4																								
Наушки	РОС	4	48																								

продолжение на следующей странице

Таблица А9 продолжение

Ж/д ПП, прибытие

				Продолжительность (часов)																							
ПП	Страна	Коридор	Колич.	Общая		Действия																					
				Среднее	Медиана	i	ii	iii	iv	v	vi	vii	viii	ix	x	xi	xii	xiii	xiv	xv	xvi	xvii	xviii	xix	xx	xxi	xxii
Достык	КАЗ	1, 2	147	61,0	52,9					3,0	1,0			3,0			2,3	0,3	0,3	0,7	10,6	44,0	32,5		10,1		10,0
Эренхот	КНР	4	120	55,7	72,0					55,7																	
Алтынколь	КАЗ	1	161	39,6	48,6					1,2							0,9	0,2	0,2	0,3	12,5		51,7		11,5		4,0
Замын-Ууд	МОН	4	253	22,9	11,7	0,9		1,5		1,3				3,0		2,5	2,2		1,8		5,8		27,8		10,9		
Термез	УЗБ		22	8,3	8,5	7,7											0,6										
Сухэ-Батор	МОН	4	48	7,4	8,2						1,0					1,7	0,7				5,8						
Серхетабад	ТКМ	2, 6	84	3,5	3,7			0,8									2,4	0,7									
Фарап	ТКМ	2, 3	37	2,6	2,7		3,3										2,5	0,4	0,5	0,5							
Нау	ТАД	2	1	2,6	2,6												0,7	0,6	0,7	0,7							
Келес	УЗБ	3, 6	108	2,4	2,7												1,9	0,3	0,3	0,4					1,4		
Баку	АЗЕ	2	2	1,7	1,7												0,3	0,3	0,2						2,0		
Чалдовар	КГЗ	1, 3	11	1,2	1,4												0,4	0,3	0,4	0,3							
Хайратан	АФГ	3, 6	5	1,0	1,0					1,0																	
Наушки	РОС	4	12																								

				Продолжительность (часов)																								
ПП	Страна	Коридор	Колич.	Общая		Действия																						
				Среднее	Медиана	i	ii	iii	iv	v	vi	vii	viii	ix	x	xi	xii	xiii	xiv	xv	xvi	xvii	xviii	xix	xx	xxi	xxii	
Достык	КАЗ	1, 2	147	61,0	52,9					331	250				–			211				–	–	–		–		–
Эренхот	КНР	4	120	55,7	72,0					227																		
Алтынколь	КАЗ	1	161	39,6	48,6					175								77				–		–		–		
Замын-Ууд	МОН	4	253	22,9	11,7	–		15		35					–			50		97		–		–		–		
Термез	УЗБ		22	8,3	8,5	104												13										
Сухэ-Батор	МОН	4	48	7,4	8,2												8											
Серхетабад	ТКМ	2, 6	84	3,5	3,7			20										50	12									
Фарап	ТКМ	2, 3	37	2,6	2,7		108											120										
Нау	ТАД	2	1	2,6	2,6																							
Келес	УЗБ	3, 6	108	2,4	2,7													119										
Баку	АЗЕ	2	2	1,7	1,7																							
Чалдовар	КГЗ	1, 3	11	1,2	1,4																							
Хайратан	АФГ	3, 6	5	1,0	1,0					370																		
Наушки	РОС	4	12																									

■ Более одного часа ■ Более \$100

i. Погрузка грузов, ii. Разгрузка грузов, iii. Крепление груза от смещения, iv. Выгрузка излишнего груза, v. Перегрузка в пункте смены колеи, vi. Уборка и подача вагонов, vii. Замена или ремонт неисправных вагонов, viii. Срочный ремонт, ix. Сортировка поездов, x. Ошибки в документах, xi. Переоформление транзитных документов, xii. Таможенная проверка, xiii. Техническая инспекция, xiv. Коммерческая инспекция, xv. Санитарный и фитосанитарный контроль, xvi. Перегрузка материалов, xvii. Неисправное погрузочно-разгрузочное оборудование, xviii. Отсутствие вагонов, xix. Ограничение на въезд, xx. Сортировка, xxi. Ожидание прохождения приоритетных поездов, xxii. Прочие причины.

АФГ = Афганистан, АЗЕ = Азербайджан, КНР = Китайская Народная Республика, ГРУ = Грузия, ИРН = Иран, КАЗ = Казахстан, КГЗ = Кыргызская Республика, МОН = Монголия, ПАК = Пакистан, РОС = Российская Федерация, ТАД = Таджикистан, ТКМ = Туркменистан, и УЗБ = Узбекистан.

Источник: Азиатский банк развития.

Измерение и мониторинг эффективности коридоров ЦАРЭС

Годовой отчет за 2018 год

Используя данные об автомобильных и железнодорожных грузоперевозках, собираемые в реальном времени, механизм измерения и мониторинга эффективности коридоров (ИМЭК) осуществляет мониторинг и оценку эффективности шести транспортных коридоров Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), которые связывают страны-члены ЦАРЭС. Он рассматривает время и затраты, связанные с проездом, а также легкость пересечения границ. Анализ данных ИМЭК за 2018 год показывает устойчивое среднее улучшение скорости без задержек, в основном объясняемое инвестициями в инфраструктуру. Задержки на границе уменьшились, но остаются серьезным препятствием для эффективной торговли. Этот отчет информирует политиков о помехах для транспорта и торговли, и помогает направлять инвестиции в инфраструктуру и реформы по содействию торговле и модернизации.

О Программе Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества

Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) представляет собой это партнерство 11 стран и партнеров по развитию, совместно работающих над продвижением развития через сотрудничество в целях ускорения экономического роста и сокращения бедности. Она руководствуется всеобъемлющим видением: «Хорошие соседи, хорошие партнеры и хорошие перспективы». Членами ЦАРЭС являются следующие страны: Афганистан, Азербайджан, Китайская Народная Республика, Грузия, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

Об Азиатском банке развития

АБР стремится к достижению процветания, всеохватности, стабильности и устойчивости в Азии и Тихоокеанском регионе, не прекращая при этом свои усилия, направленные на искоренение крайней нищеты. Основанный в 1966 году банк принадлежит 68 членам, 49 из которых относятся к данному региону. Его основными инструментами для оказания помощи развивающимся странам-членам являются диалог по вопросам проводимой политики, кредиты, инвестиции в акционерный капитал, гарантии, гранты и техническая помощь.

