

# ИМЭК ЦАРЭС

## ИЗМЕРЕНИЕ И МОНИТОРИНГ ЭФФЕКТИВНОСТИ КОРИДОРОВ

ГODOVOЙ ОТЧЕТ

2017





**Йин Чень**

Директор,  
ЕАРФ, Департамент Восточной Азии  
Азиатский банк развития

**Розалинд МакКензи**

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

**Доротеа Лазаро**

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

**Члены команды**

Макс Ии Хон Кие  
Энди Цзе  
Джулиус Сантос  
Мария Тереза Дамсани  
Лорели Де Диос  
Камилл Син Ислес

ГОДОВОЙ ОТЧЕТ  
**2017**

Азиатский банк развития  
1550 Метро Манила, Филиппины, город Мандалуйонг, пр. АБР, 6  
Тел: +63 2 632 4444; факс: +63 2 636 2444  
[www.adb.org](http://www.adb.org)

Некоторые права защищены. Опубликовано в 2019 году.

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.

Использование каких-либо обозначений или ссылок на конкретную территорию или географическую зону, либо использование термина «страна» в настоящем документе, не означает выражения позиции АБР относительно правового или иного статуса такой территории или зоны.

Данный отчет основан на выборках данных, собранных национальными транспортными ассоциациями из стран-членов ЦАРЭС, которые включают показатели эффективности грузовых перевозок в регионе. Используя методологию «время/затраты-расстояние», эта работа фокусирует внимание на измерении времени и затрат, понесенных при транспортировке различных видов товаров в рамках Центральной Азии. Данные агрегированы, чтобы показать относительную эффективность каждого коридора ЦАРЭС в рамках деятельности по мониторингу и оценке реализации обновленной Стратегии по транспорту и содействию торговле ЦАРЭС до 2020 года.

Для получения большей информации посетите веб-сайт Федерации ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС (ФАПЭ) <http://cfcfa.net/> и посетите страницу ИМЭК на <http://cfcfa.net/cpmm/>.

Этот отчет финансируется в рамках Региональной ТП 8746 АБР: Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество: Работа с частным сектором в области содействия торговле (Фаза 2), при поддержке Фонда регионального сотрудничества и интеграции, Специального фонда технической помощи и Фонда сокращения бедности и регионального сотрудничества Китайской Народной Республики.

Примечание:

В данном отчете символом «\$» обозначены доллары США.

# Содержание

Список рисунков, таблиц и вставок	ii
Сокращения	lv
Резюме для руководства	v
I. Введение	1
II. Ключевые результаты и обновленная информация по региону за 2017 год	4
III. Данные по измерению и мониторингу эффективности коридоров за 2017 год	9
IV. Автомобильные перевозки в 2017 году	13
V. Железнодорожные перевозки в 2017 году	24
VI. Обновленная информация по странам	29
VII. Ключевые проблемы и рекомендации	40
VIII. Заключение	42
Приложение 1: Методология измерения и мониторинга эффективности коридоров	44
Приложение 2: Ассоциации-партнеры в 2017 году	46
Приложение 3: Индикаторы содействия торговле	47
Приложение 4: Действия, выполняемые при пересечении границ	51
Приложение 5: Пограничные пункты пропуска Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества	53
Приложение 6: Индикаторы содействия торговле: Сводная статистика	54
Приложение 7: Структура индикатора содействия торговле 3	55
Приложение 8: Действия в автомобильных пунктах пропуска	56
Приложение 9: Действия в железнодорожных пунктах пропуска	58

# Список рисунков

Рисунок 1.1: Коридоры Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества	1
Рисунок 1.2: Методология ИМЭК	2
Рисунок 2.1: Время на прохождение пункта пропуска (авто) (часов)	4
Рисунок 2.2: Издержки, понесенные в ПП (авто) (\$)	4
Рисунок 2.3: Издержки, понесенные на перевозку по участку коридора (авто) (\$ на 500 км, на 20-тонный груз)	5
Рисунок 2.4: Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (авто) (км/ч)	5
Рисунок 2.5: Время на прохождение пункта пропуска (ж/д) (часов)	5
Рисунок 2.6: Издержки, понесенные в ПП (ж/д) (\$)	5
Рисунок 2.7: Издержки на перевозку по участку коридора (ж/д) (\$ на 500 км, на 20-тонный груз)	6
Рисунок 2.8: Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (ж/д) (км/ч)	6
Рисунок 3.1: Профиль выборки данных (%)	9
Рисунок 3.2: Типы перевезенных грузов (%)	9
Рисунок 4.1: Время на прохождение пункта пропуска, автомобильные перевозки (часов)	13
Рисунок 4.2: Среднее время пересечения границы в отдельных автодорожных коридорах (часов)	13
Рисунок 4.3: Издержки на оформление пересечения границы, автомобильные перевозки, в \$	15
Рисунок 4.4: Издержки на перевозку по участку коридора (авто) (\$ на 500 км, на 20-тонный груз)	15
Рисунок 4.5: Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (км/ч), автомобильные перевозки	16
Рисунок 4.6: Коридор ЦАРЭС 1	17
Рисунок 4.7: Коридор ЦАРЭС 2	17
Рисунок 4.8: Коридор ЦАРЭС 3	19
Рисунок 4.9: Коридор ЦАРЭС 4	19
Рисунок 4.10: Коридор ЦАРЭС 5	21
Рисунок 4.11: Коридор ЦАРЭС 6	21
Рисунок 5.1: Индикаторы содействия торговле отдельным железнодорожным коридорам	26
Рисунок А1.1: Блок-схема измерения и мониторинга эффективности коридоров	45

## Список таблиц

Таблица 3.1: Трассы коридоров ЦАРЭС и ключевые пункты пропуска	10
Таблица 4.1: Среднее время прохождения через пункт пропуска (в часах)	13
Таблица 4.2: Средние издержки на оформление пересечения границы (\$)	14
Таблица 4.3: Время и издержки, связанные с действиями в автомобильных ПП	14
Таблица 4.4: Вероятности неофициальных платежей, автомобильные перевозки, в \$	15
Таблица 4.5: Средние издержки на перевозку по участку коридора (\$)	15
Таблица 4.6: Средняя скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (км/ч)	16
Таблица 5.1: Среднее время прохождения через железнодорожный пункт пропуска (ж/д) (в часах)	24
Таблица 5.2: Средние издержки, понесенные в ПП (ж/д) (\$)	24
Таблица 5.3: Средние издержки на перевозку по участку коридора (ж/д) (\$)	25
Таблица 5.4: Средняя скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (ж/д) (км/ч)	25
Таблица А2.1: Ассоциации-партнеры Измерения и мониторинга эффективности коридоров в 2017 году	46
Таблица А5.1: Пограничные пункты пропуска в коридорах ЦАРЭС	53
Таблица А6.1: Сводная статистика индикаторов содействия торговле	54
Таблица А7.1: Структура индикатора содействия торговле 3	55
Таблица А8.1: Время и издержки в пунктах пропуска, убытие	56
Таблица А8.2: Время и издержки в пунктах пропуска, прибытие	57
Таблица А9.1: Время и издержки в пунктах пропуска, убытие и прибытие	58

## Список вставок

Вставка 3.1: Трассы коридоров ЦАРЭС и ключевые пункты пропуска	10
Вставка 6.1: Воздействие закрытия границы между Афганистаном и Пакистаном	29
Вставка 6.2: Приграничная торговля между Казахстаном и Китайской Народной Республикой: иллюстрация	31
Вставка 6.3: Практический пример: Совместный таможенный контроль (СТК)	33
Вставка 6.4: Современные логистические центры и их влияние на цепь поставок	34
Вставка 6.5: Зеленые коридоры МДП в пункте пропуска "Нижний Пяндж"	37
Вставка 6.6: "Центр логистики Ангрэн"	39

# Сокращения

ASYCUDA	-	Автоматизированная система обработки таможенных данных
АЗЕ	-	Азербайджан
АФГ	-	Афганистан
ВЗР	-	время/затраты-расстояние
ВТамО	-	Всемирная таможенная организация
ВТО	-	Всемирная торговая организация
ГРУ	-	Грузия
ДФЭ	-	единица измерения «двадцатифутовый эквивалент»
ЕАЭС	-	Евразийский экономический союз
ИМЭК	-	Измерение и мониторинг эффективности коридоров
ИСТ	-	индикатор содействия торговле
КАЗ	-	Казахстан
Кв.	-	квартал
КГЗ	-	Кыргызская Республика
км	-	километр
км/ч	-	километров в час
КНР	-	Китайская Народная Республика
КТЖ	-	“Казахстан темир жолы”
м	-	метр
МДП	-	Международные дорожные перевозки
МОН	-	Монголия
ООИ	-	Общий обмен информацией
ПАК	-	Пакистан
ПП	-	пункт пропуска
СБЗ	-	скорость без задержек
СНГ	-	Содружество Независимых Государств
ССЗ	-	скорость с задержками
СТК	-	совместный таможенный контроль
ТАД	-	Таджикистан
ТКМ	-	Туркменистан
УЗБ	-	Узбекистан
УТСЦ	-	Усовершенствованная транзитная система ЦАРЭС
ФАПЭ	-	Федерация ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС
ЦАР	-	центральноазиатская республика
ЦАРЭС	-	Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество
ЭККП	-	Экономический коридор Китай-Пакистан
ЭРТС	-	эксплуатационные расходы на транспортное средство

## Резюме для руководства

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. Собранные данные анализируются и используются в качестве исходных данных 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; и (iii) адаптивность к странам, не имеющим выхода к морю. Отчет за 2017 год показывает, что, хотя целенаправленные проекты и сотрудничество между странами продолжают улучшать эффективность транспортных и торговых коридоров, проблемы все еще остаются и проявляют устойчивый характер.

### Автомобильные перевозки

Время пересечения границы для автомобильных перевозок ухудшилось; грузовым АТС потребовалось в среднем 16,7 часа, чтобы завершить процедуры пересечения границы в 2017 году (рост на 48% с 11,3 часа в 2016 году). Это в значительной степени объясняется задержками в пунктах пропуска (ПП) в Пакистане и Афганистане, что привело к увеличению среднего времени, затраченного на пересечение границы. Внезапное закрытие границ в начале 2017 года, последующий более строгий пограничный контроль, а также неэффективное расположение объектов и неэффективные процедуры в различной степени способствовали более длительным задержкам на границах Афганистана и Пакистана.

Средние издержки, понесенные в ПП, остались относительно неизменными. Сборы, взимаемые за таможенные формальности, погрузку и разгрузку, а также ожидание в очереди, по-прежнему вносили основной

вклад в общие издержки. Неофициальные платежи (суммы, выплачиваемые сверх суммы, официально признанной законом), сохранялись; более того, они отмечались в ПП с интенсивным движением, что приводит к удлинению очередей, и обычно имеют место в процессе (i) фитосанитарных инспекций, (ii) регистрации транспортных средств, (iii) таможенных формальностей, (iv) весогабаритного контроля и (v) получения виз и/или иммиграционных проверок.

Тем не менее, общие издержки на перевозку, которые в среднем составили \$947, существенно снизились (-19%) с \$1173 в 2016 году. При этом издержки на перевозку в Афганистане, Монголии и Таджикистане оставались выше среднего показателя, что отражает менее развитую инфраструктуру.

В 2017 году скорость без задержек (СБЗ) увеличилась, но скорость с задержками (ССЗ) осталась неизменной.<sup>1</sup> Это говорит о том, что дорожная инфраструктура улучшилась, хотя проблемы, связанные с пересечением границ, по-прежнему препятствовали эффективному перемещению товаров. Для грузовых АТС среднее значение СБЗ составило 45 км/ч, что на 8% выше, чем 41,7 км/ч в 2016 году. Однако, прогресс, подразумеваемый в результате более высокой СБЗ, не привел к улучшению показателей ССЗ, которые оставались относительно неизменными на уровне 22,2 км/ч.

### Железнодорожные перевозки

Поезда сталкиваются с более продолжительными задержками, чем грузовые АТС в ПП<sup>2</sup>: среднее время, связанное с пересечением границы, увеличилось до 26,8 часа в 2017 году. Причины значительных задержек включают отсутствие вагонов (в среднем 25,8 часа), ограничение на въезд (21,8 часа), ожидание прохода приоритетных поездов (18,8 часа), сортировку (12,1 часа) и смену колеи (8,8 часа). Задержки по этим причинам, как правило, более продолжительные, по сравнению со временем, затрачиваемым на прохождение стандартных таможенных и инспекционных операций на железнодорожных терминалах. Нехватка вагонов все также создавала проблемы для железнодорожных перевозок.

1 В ИМЭК используются два показателя скорости: (i) скорость без задержек, или средняя скорость транспортных средств в процессе движения; и (ii) скорость с учетом задержек, которая отражает время, затраченное на остановки и действия при пересечении границ. Интуитивно, на СБЗ оказывают влияние качество транспортной инфраструктуры, рельеф местности, высота над уровнем моря и сезонные явления, тогда как упрощение пересечения границ может привести к увеличению показателя ССЗ.

2 В 2017 году образцы железнодорожных перевозок для ИМЭК были представлены перевозками по коридорам 1, 4 и 6, которые пересекают Китайскую Народную Республику, Казахстан, Монголию, Туркменистан и Узбекистан.

Стоимость железнодорожных перевозок незначительно снизилась до \$209 в 2017 году. Обычные факторы, связанные с расходами, включают смену железнодорожной колеи и таможенный досмотр. Между тем, издержки на перевозку оставались стабильными и составили в среднем \$975 США за 20 тон груза на 500 км.

В 2017 году среднее значение СБЗ и ССЗ для поездов составило 37,6 км/ч и 14,8 км/ч соответственно, т.е. оставалось относительно неизменным по сравнению с 2016 годом. Поезда, как правило, движутся быстрее по субкоридору 1а (49,1 км/ч) и по 1b (55,2 км/ч). Между тем, поезда по субкоридору 4b двигались со скоростью, в два раза ниже средней скорости, при этом СБЗ составила только 20,6 км/ч, а ССЗ – 10,0 км/ч. Движение поездов по Коридору 6 также обычно осуществляется медленнее, так, оценочные значения СБЗ и ССЗ составили 12,5 и 11,2 км/ч соответственно в 6b, и 29,9 и 13,7 км/ч в 6d.

## Результаты по странам

**Афганистан** остается строго ограниченным с точки зрения перевозок, и не в полной мере реализует свой потенциал в области транзитной торговли, несмотря на свое стратегическое расположение в центре четырех основных торговых блоков: Центральной Азии, Восточной Азии, Южной Азии и Ближнего Востока. Проблемы включают (i) трудности с получением разрешений на автомобильные перевозки для грузовых АТС и виз для водителей; (ii) длительные задержки на границах Торхам-Пешавар (АФГ-ПАК) и Спин Булдак-Чаман (ПАК-АФГ); (iii) необходимость развития воздушных коридоров в качестве альтернативы (Кабул-Нью Дели и Кабул-Дубай), несмотря на непривлекательные цены; и (iv) неактивное использование книжек МДП.

ИМЭК испытывает трудности в получении данных от транспортных операторов в **Азербайджане**, поскольку его рынок располагается в основном в западном направлении – за пределами региона ЦАРЭС. Образцы торговых операций с Грузией показывают, что (i) пересечение границы в Корпу может занять много времени (5-7 часов), и (ii) переправа через Каспийское море в морском порту Баку является серьезным узким местом (например, ожидание переправы на пароме заняло 36 часов).

Через границу в ПП Хоргос между **Китайской Народной Республикой** и Казахстаном проходят торговые потоки с востока в Центральную Азию. Эти «ворота» представляют собой уникальную форму «приграничной торговли» или «туристической торговли», характеризующуюся небольшими по объему, но частыми грузовыми перевозками, обычно из Урумчи в Алматы. Таким образом, такой объем движения приводит к длительному среднему времени – 8,8 часов – требуемому для пересечения границы АТС, въезжающим в Казахстан. При этом такая задержка объясняется больше вопросами, связанными с регулятивными и документарными требованиями, а не с

пропускной способностью или нехваткой оборудования.

Расположение **Грузии** и модернизированные таможенные операции и практики в области содействия торговле могут способствовать обеспечению связанности Центральной Азии с европейскими рынками. Интегрированные пограничные службы, зоны таможенного оформления, управление на основе оценки рисков, современные таможенные информационные системы и упрощенный транзитный режим оказываются полезными для содействия торговле с соседними странами.

Вступление в Евразийский экономический союз (ЕАЭС), инициатива «Пояс – путь» и быстрая модернизация ПП Хоргос предоставляют большие возможности для транспортной отрасли **Казахстана**. Тем не менее, высокая стоимость железнодорожных перевозок по-прежнему вызывает серьезную обеспокоенность, а нехватка подвижного состава также упоминается в качестве основной причины задержек.

В отношении автодорог **Кыргызской Республики** отмечается проблема быстрого ухудшения качества покрытия, что приводит к низким оценочным показателям СБЗ из-за недостаточного содержания автодорог в сочетании с неблагоприятными погодными условиями в зимнее время и горным рельефом. Участники ВЭД сталкиваются с нестабильными ценами на транспортные услуги из-за дисбаланса между спросом и предложением во время экспортного сезона. Санитарные и фитосанитарные ограничения также затрудняют экспорт в ЕАЭС.

Потенциальное увеличение объемов торговли может отрицательно сказаться на показателях времени и издержек железнодорожных ПП в **Монголии**. ИМЭК выявил, что для пересечения границы составом, прибывающим из Тяньцзиня в Замын-Ууд, требуется более одного дня. Задержкам на границе способствуют ожидание из-за нехватки вагонов (в среднем 18 часов), сортировка (10 часов), перевалка грузов (7 часов) и технический осмотр (5 часов). Учитывая важность Замын-Ууда, а рамках анализа пропускной способности можно рекомендовать диверсифицировать перевозки на другие маршруты, такие как субкоридор 4с (Бичигт-Зуун Хатавч).

В ПП **Пакистана** на границе с Афганистаном тратится много времени: задержки в Чамане достигли 82 часов на грузовик в 2017 году, что объясняется главным образом задержками при прохождении таможенных формальностей и ожиданием в очереди. На границе Торхам-Пешавар также существуют проблемы: отсутствие механизмов сотрудничества, визовые ограничения для водителей и ограниченное парковочное пространство для грузовых АТС на стороне Пакистана. Решение этих вопросов требует двустороннего сотрудничества со стороны обоих пограничных ведомств.

Транзитная торговля составляла только 3,23% от объема перевозок в **Таджикистане**, несмотря на все более активное использование перевала Кульма в качестве транзитного маршрута из Китайской Народной Республики в Таджикистан. Ограниченная транспортная инфраструктура и горный рельеф ограничивают использование этих маршрутов. Ожидается, что высокие объемы торговли с Афганистаном через Нижний Пяндж будут быстро увеличиваться, если будет достигнута договоренность о двустороннем приграничном сотрудничестве. Таможенные администрации обеих стран согласились внедрить «Зеленые полосы» МДП в ПП, чтобы способствовать эффективному пересечению границы для товаров, направляющихся в Кабул из Казахстана и Кыргызской Республики.

**Туркменистан** является важной транзитной страной для операторов Узбекистана для перевозки грузов в и из морского порта Бандар-Аббас в Иране. Пограничные сооружения его соседей хорошо оснащены, чтобы эффективно содействовать грузовым перевозкам. По оценкам ИМЭК, в ПП Фарап оформление выезжающих АТС при пересечении границы в среднем занимает 5,8 часа, а въезжающих АТС - 7,9 часа. Половина этого времени тратится на ожидание в очередях.

**Узбекистан** – страна, которая дважды изолирована от выхода к морю, и которая в значительной степени зависит от Казахстана и Туркменистана в качестве транзитных стран для выхода на зарубежные рынки. Страна также инвестирует значительные средства в транспортные и логистические центры. Логистический центр «Ангрен» является одним из крупнейших в Узбекистане, который также предназначен для содействия мультимодальным перевозкам в и из Ферганской долины.

В отчете ИМЭК за 2017 год определены ключевые вопросы, касающиеся процедур, инфраструктуры, оборудования, нормативно-правовых актов и других аспектов, с целью информирования политиков ЦАРЭС и участников ВЭД о текущих вызовах, которые препятствуют бесперебойному и быстрому потоку товаров и грузов через границы в регионе. В отчете также предлагаются предварительные рекомендации, предназначенные для того, чтобы помочь решить эти проблемы и в конечном итоге улучшить внутрирегиональную торговлю ЦАРЭС.



# I. Введение

## Контекст

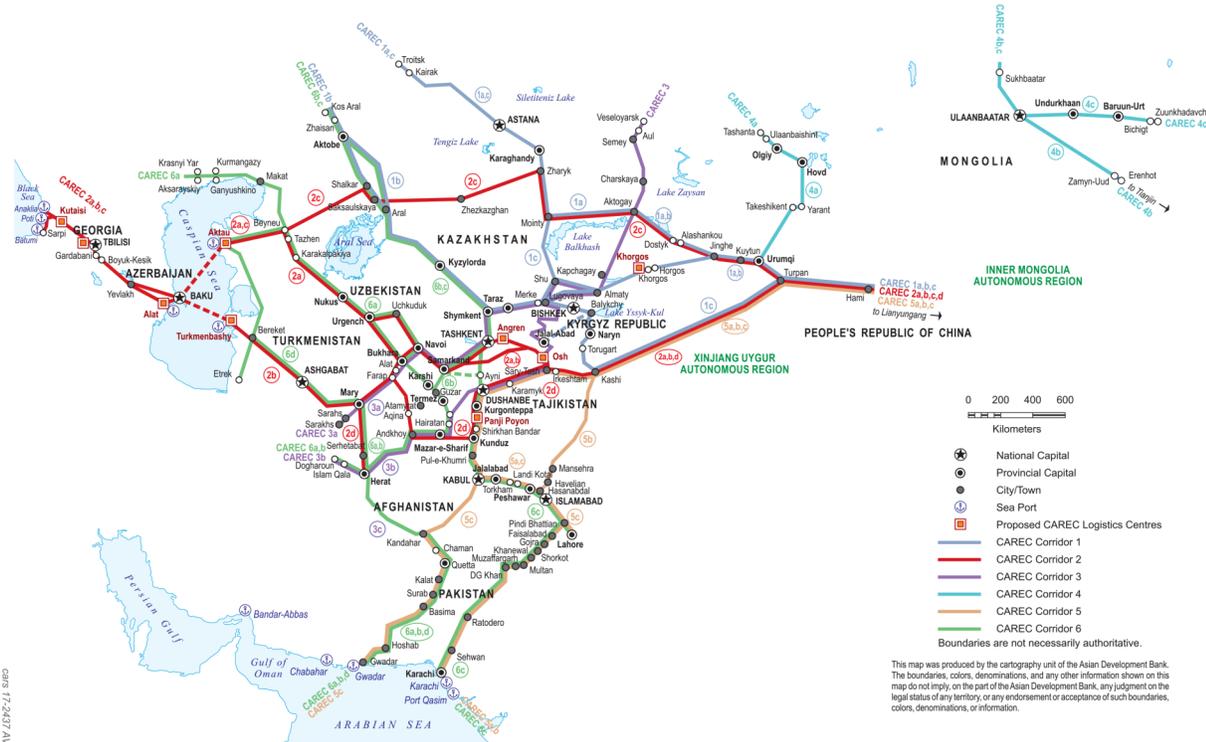
Механизм измерения и мониторинга эффективности коридоров (ИМЭК) - это эмпирический инструмент, разработанный Программой Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) для оценки эффективности ее шести приоритетных транспортных коридоров (Рисунок 1.1).<sup>1</sup> Коридоры ЦАРЭС связывают ключевые экономические центры региона друг с другом и соединяют страны ЦАРЭС, не имеющие выхода к морю, с евразийским и глобальными 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»; и (iii) оценить влияние инициатив регионального сотрудничества, реализованных странами-членами вдоль коридоров ЦАРЭС.<sup>2</sup>

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 приоритизированы странами-членами ЦАРЭС. Методология включает в себя четырехэтапный подход, обобщенный на Рисунке 1.2 и более подробно описанный в Приложении 1. Созданный пул национальных партнеров в составе грузовых экспедиторов и перевозчиков собирает данные вдоль коридоров и в ПП.<sup>3</sup>

Рисунок 1.1: Коридоры Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества



Источник: Азиатский банк развития.

1 Программа ЦАРЭС представляет собой партнерство 11 стран – Афганистана, Азербайджана, Китайской Народной Республики, Грузии, Казахстана, Кыргызской Республики, Монголии, Пакистана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана, – а также шести партнеров по развитию, работающих совместно для продвижения развития посредством сотрудничества, приводящего к ускоренному экономическому росту и сокращению бедности: [www.carecprogram.org](http://www.carecprogram.org)

2 Подробное описание коридоров см. на [www.carecprogram.org/?page\\_id=20](http://www.carecprogram.org/?page_id=20)  
3 Партнеры-национальные экспедиторы и перевозчики на 2017 год перечислены в Приложении 2.

Рисунок 1.2: Методология ИМЭК



Источник: Азиатский банк развития.

Набор из четырех индикаторов содействия торговле (ИСТ) иллюстрирует общие годовые показатели эффективности и результативности коридоров ЦАРЭС.<sup>4</sup> Показатели, измеряемые на протяжении времени и по всем коридорам, предоставляют сравнительную картину, которая позволяет оценивать и подтверждать воздействие транспортных и торговых инициатив в регионе.

- (i) **ИСТ1: Время, затраченное 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 разгрузки или погрузки, время, необходимое для смены колеи, поимю прочих индикаторов. Задача состоит в том, чтобы отразить как сложность, так и недостатки,

характерные для процесса пересечения границы.

- (ii) **ИСТ2: Издержки, понесенные в ПП.** Это средние общие издержки в долларах США (\$), связанные с перемещением грузов от пункта выезда одной страны до пункта въезда другой. Включаются как официальные, так и неофициальные платежи. Этот показатель нормализует затраты на 20 тонн груза, чтобы обеспечить сопоставимость средних затрат по различным образцам.
- (iii) **ИСТ3: Издержки на перевозку груза по участку коридора.** Это включает средние общие издержки в \$ 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). Включаются 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,<sup>5</sup> 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

4 ИСТ детально рассмотрены в Приложении 3, включая их статистическое определение.

5 Действия включают все ожидаемые проверки и процедуры, как в ПП, так и на промежуточных остановках на протяжении транзитного коридора, и подробно рассмотрены в Приложении 4. Перечень пунктов пропуска ЦАРЭС, охватываемых ИМЭК, приведен в Приложении 5.

результаты агрегируются и анализируются кварталюно 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.

## II. Ключевые результаты и обновленная информация по региону за 2017 год

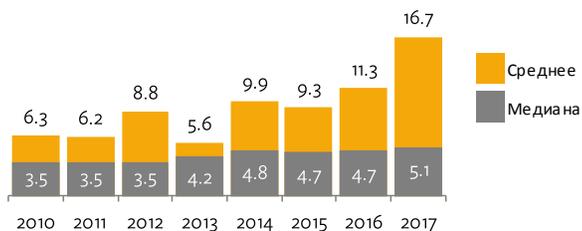
Анализ данных ИМЭК, собранных в течение 2017 года, позволил обновить четыре ИСТ для автомобильных и железнодорожных перевозок по коридорам ЦАРЭС и по отдельным парам ПП, что позволило оценить эффективность и выявить препятствия. Ключевые результаты ИСТ представлены в этом разделе, в котором также акцентируется внимание на прогрессе в областях регионального сотрудничества, развития коридоров и транзитных режимов, которые влияют на содействие транспорту и торговле.

### Результаты ИСТ за 2017 год: автомобильные перевозки

Анализ данных ИМЭК за 2017 год по автомобильным перевозкам показывает, что время пересечения автомобильных пунктов пропуска заметно увеличилось по сравнению с временем, зафиксированным в 2016 году, в то время как издержки при пересечении границы оставались стабильными, а общие транспортные издержки продолжали снижаться. Скорость без задержек (СБЗ) заметно улучшилась, тогда как скорость с задержками (ССЗ) была относительно постоянной. Подробные наблюдения изложены в Разделе 4.

**ИСТ1: Время, затраченное на прохождение ПП** (Рисунок 2.1). Значительный скачок в среднем времени на прохождение ПП объясняется неожиданным закрытием ПП в Афганистане и Пакистане в коридорах ЦАРЭС 5 и 6: на границах в ПП Торхам-Пешавар и Чаман-Спин Булдак скапливались длинные очереди грузовиков, ожидающих пересечения границы в 1-м квартале (Кв.) 2017 года.

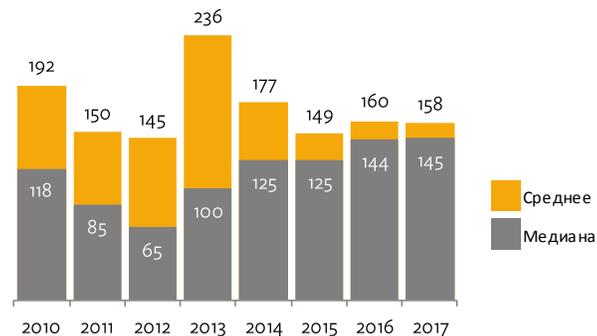
Рисунок 2.1: Время на прохождение пункта пропуска (авто) (часов)



Источник: Азиатский банк развития.

**ИСТ2: Издержки, понесенные в ПП** (Рисунок 2.2). В то время как средние сборы за пересечение границы для всех ПП ЦАРЭС оставались стабильными в течение 2017 года, сборы в ПП в коридорах 1 и 5 были самыми высокими. Пересечение границы в Хоргосе (КНР)<sup>6</sup> также было сопряжено с более высокими сборами, частично из-за интенсивного движения. Неофициальные платежи все также оставались широко распространенной проблемой, особенно в ПП, где различные меры контроля и инспектирования включали оплату неформальных сборов.

Рисунок 2.2: Издержки, понесенные в ПП (авто) (\$)

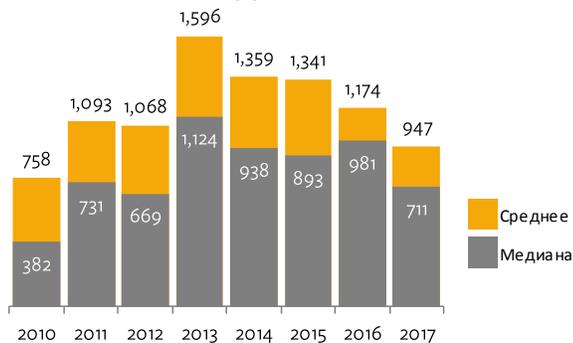


Источник: Азиатский банк развития.

**ИСТ3: Издержки на перевозку по участку коридора** (Рисунок 2.3). Равномерное снижение общих транспортных расходов по всем шести коридорам ЦАРЭС в 2017 году привело к снижению средних общих транспортных расходов на 19% по сравнению с 2016 годом. При относительно неизменных затратах на пересечение границ можно сделать вывод, что улучшению ИСТ2 способствовали более низкие эксплуатационные расходы транспортных средств. Тем не менее, несмотря на значительное общее снижение затрат, перевозки по коридорам 4, 5 и 6 по-прежнему обходятся дороже, чем средние затраты по сравнению с другими маршрутами. Это можно упомянуть в отношении трех стран – Афганистана, Монголии и Таджикистана, в которых были зарегистрированы сравнительно более высокие эксплуатационные расходы транспортных средств.

<sup>6</sup> Согласно правилам, принятым в ИМЭК для названий и топонимов, национальные ПП определяются с использованием сокращенных названий стран в скобках, непосредственно после наименований ПП, например, Хоргос-Алтынколь (КНР-КАЗ) и Хоргос (КНР).

**Рисунок 2.3: Издержки, понесенные на перевозку по участку коридора (авто) (\$ на 500 км, на 20-тонный груз)**



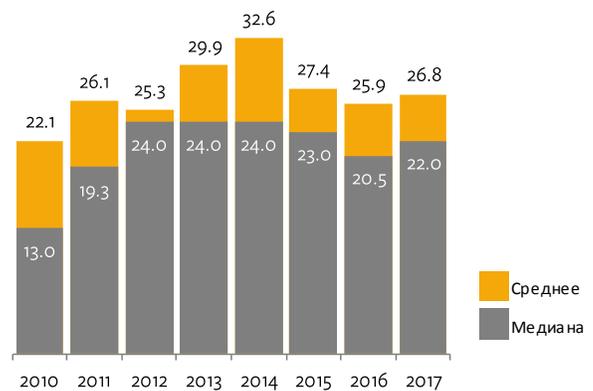
Источник: Азиатский банк развития.

**Результаты ИСТ для 2017 года: железнодорожные перевозки**

В 2017 году мониторинг железнодорожных перевозок в рамках ИМЭК по коридорам 1, 4 и 6 продемонстрировал относительно стабильные результаты в годовом исчислении. Подробная информация представлена в Разделе 5.

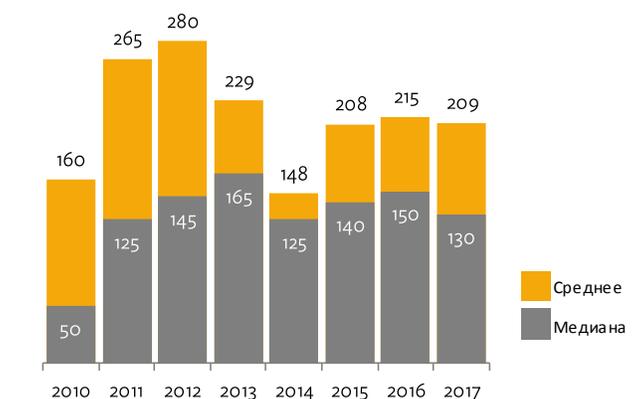
**ИСТ1: Время, затраченное на прохождение ПП и ИСТ2: Издержки, понесенные в ПП.** Оценочные показатели среднего времени и издержек при пересечении границы для железнодорожных перевозок, существенно не изменились с 2016 по 2017 годы (рисунки 2.5 и 2.6), несмотря на некоторые ключевые наблюдения. В железнодорожных пограничных переходах вдоль коридора 1 (Казахстан) были зарегистрированы более длительные задержки и более высокие сборы по сравнению с таковыми вдоль коридора 4 (Монголия).

**Рисунок 2.5: Время на прохождение пункта пропуска (ж/д) (часов)**



Источник: Азиатский банк развития.

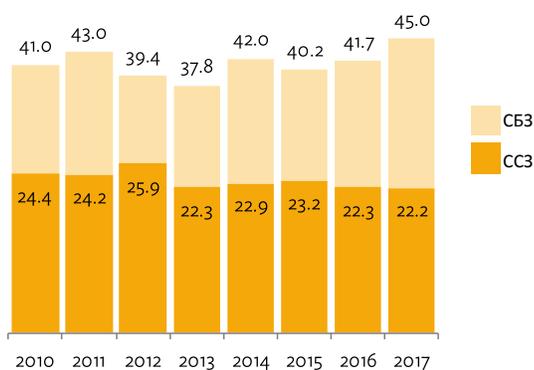
**Рисунок 2.6: Издержки, понесенные в ПП (ж/д) (\$)**



Источник: Азиатский банк развития.

**ИСТ4: Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (Рисунок 2.4).** Оценочные показатели СБЗ следовали тенденции к повышению, которая подразумевает улучшенную дорожную инфраструктуру. Однако, более длительные задержки, наблюдаемые во время пересечения границы, привели к небольшому снижению ССЗ в 2017 году. В конечном итоге, увеличение скорости из-за улучшения состояния автодорог было частично компенсировано более длительным временем пересечения границы.

**Рисунок 2.4: Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (авто) (км/ч)**



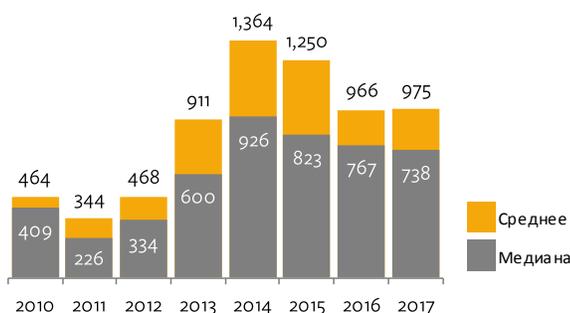
ССЗ = скорость с задержками, СБЗ = скорость без задержек.  
Источник: Азиатский банк развития.

Таким образом, сочетание более низкой стоимости автомобильных перевозок с более быстрой скоростью в 2017 году было исключительно желательным итогом для содействия транспорту и торговле в регионе. Между тем, время на прохождение ПП все еще являлось основным препятствием, которое требует серьезного согласования усилий и решимости между членами ЦАРЭС для его эффективного устранения.

В ПП Хоргос-Алтынколь (КНР-КАЗ) вдоль субкоридора 1b потребовалось больше времени и были зарегистрированы более высокие сборы по сравнению с ПП Алашанькоу-Достык (КНР-КАЗ) вдоль коридора 1a.

**ИСТ3: Издержки на перевозку по участку коридора** (Рисунок 2.7).<sup>7</sup> Скромное снижение общей стоимости железнодорожных перевозок по коридорам 1 и 6 было компенсировано существенным увеличением (13%) общей стоимости железнодорожных перевозок по коридору 4. Это привело к относительно небольшому росту (на 0,9%) ИСТ3 по сравнению с 2016 годом.

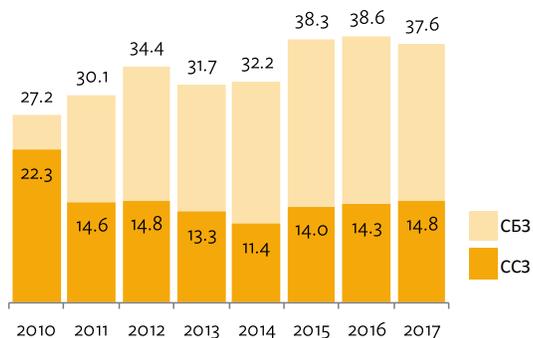
**Рисунок 2.7: Издержки на перевозку по участку коридора (ж/д) (\$ на 500 км, на 20-тонный груз)**



Источник: Азиатский банк развития.

**ИСТ4: Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС** (Рисунок 2.8). Данные за 2017 год показали более высокую скорость движения поездов вдоль коридора 1b, хотя это увеличение времени перевозки было сведено на нет из-за

**Рисунок 2.8: Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (ж/д) (км/ч)**



Источник: Азиатский банк развития.

задержек при пересечении границы. Необходимость смены железнодорожной колеи на границах КАЗ-КНР обычно определяется данными ИМЭК в качестве основной причины задержек в этом коридоре. Хотя это, безусловно, является стимулом для расширения пропускной способности станции для обработки операций в Достык (КАЗ), в конечном итоге это структурная проблема, которую не так легко решить.

В дополнение к необходимости смены железнодорожной колеи, ИМЭК акцентировал внимание на нехватке железнодорожных вагонов в качестве еще одной существенной проблемы. Среднее время, потерянное из-за нехватки вагонов, было больше, чем время, потерянное из-за смены колеи. Железнодорожные грузы были задержаны в конкретных ПП из-за нехватки вагонов: Достык (21,7 часа), Алтынколь (25,4 часа) и Замын-Ууд (18,7 часа). По сравнению с задержками при смене железнодорожной колеи в ПП Достык (3,4 часа), Алтынколь (3,2 часа) и Замын-Ууд (1,4 часа), нехватка вагонов оказалась более серьезной проблемой.

## Ключевая обновленная информация по региону

### ■ Евразийский экономический союз

Евразийский экономический союз (ЕАЭС) совместно предоставляет своим пяти странам-членам преференциальный режим доступа к потенциальному рынку численностью 183 миллионов человек, посредством сети железных дорог протяженностью 109 100 км и сети автомобильных дорог протяженностью 1 704 500 км.<sup>8</sup> С момента вступления Кыргызской Республики в ЕАЭС в августе 2015 года пересечение границы с Казахстаном упростилось. Например, грузовики, пересекающие ПП Ак-Жол-Кордай (КГЗ-КАЗ) вдоль коридора 1с, проходили через границу менее чем за один час в 2016 году (по сравнению с 4,4 часа в 2012 году), чему способствовали отмена таможенного контроля и необходимость проходить только процедуры пограничного контроля и фитосанитарной инспекции.

Тем не менее, в период 2013-2016 гг. общий тоннаж грузов, перевозимых в регионе ЕАЭС, демонстрировал тенденцию к снижению (в среднем -0,3% в год) до 12 186 миллионов тонн из-за падения цен на нефть и сырьевые товары и экономических санкций, наложенных на Россию.

В 2016 году на Россию приходился наибольший тоннаж перевозок грузов и грузооборот в ЕАЭС (66%), затем на Казахстан (31%).<sup>9</sup> В то время как по железным дорогам ЕАЭС перевозилось только 15% тоннажа грузов, они составили 45% от общего грузооборота в 2016 году,<sup>10</sup> в связи с гораздо более протяженными расстояниями для

7 Стоимость железнодорожных перевозок устанавливается соответствующими национальными органами в каждой из стран ЦАРЭС.

8 Членами ЕАЭС являются Армения, Беларусь, Казахстан, Кыргызская Республика и Россия. Рыночную структуру ЕАЭС поддерживают объединенные транспортно-логистические услуги, а также гармонизированные нормативные положения и правила: <http://www.eaeunion.org/?lang=en>

9 Более подробная информация представлена на [http://ees.eaeunion.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/econstat/Pages/transport.aspx](http://ees.eaeunion.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Pages/transport.aspx)

10 Транспортный грузооборот определяется как произведение объема грузоперевозок (в тоннах) на расстояние перевозки (в км).

железнодорожных грузоперевозок. Автомобильным транспортом было перевезено 72% от общего тоннажа грузов, но только 8% от общего грузооборота. Однако автомобильный транспорт был единственным видом транспорта, демонстрирующим устойчивый рост тоннажа и грузооборота в Казахстане. Данные по Кыргызской Республике показали, что на автомобильные перевозки приходится почти 94% от общего тоннажа грузов и немногим более 60% от грузооборота. Горный рельеф и отсутствие единой системы железных дорог указывают на то, что автомобильные перевозки будут оставаться основным видом транспорта.

### ■ Транскаспийский международный транспортный маршрут

Транскаспийский международный транспортный маршрут был создан в 2013 году первоначально как координационный механизм между национальными железнодорожными администрациями Азербайджана, Грузии и Казахстана,<sup>11</sup> и с тех пор число его членов увеличилось, и он стал играть важную роль в содействии связанности железнодорожного коридора между Восточной Азией, Кавказом и Европой.

В феврале 2018 года к механизму Транскаспийского международного транспортного маршрута присоединились Турецкие государственные железные дороги. За счет своего членства Китайская Народная Республика стремится увеличить объем торговли КНР – Европа через Транскаспийский маршрут до 300 000 морских контейнеров ежегодно к 2020 году.<sup>12</sup>

### ■ Региональные транзитные режимы

#### 1. Усовершенствованная транзитная система Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества

Эффективные транзитные режимы позволяют быстро перемещать товары из пункта отправления в пункт назначения и в морские порты, что особенно выгодно для стран ЦАРЭС, не имеющих выхода к морю. Пилотная реализация Усовершенствованной транзитной системы ЦАРЭС (УТСЦ) – регионального транзитного гарантийного механизма – была одобрена на 16-м заседании Комитета таможенного сотрудничества (КТС), состоявшемся в сентябре 2017 года в Душанбе (Таджикистан). УТСЦ охватывает механизм комплексной гарантии, основанный на оценке рисков, использование единого транзитного документа и общий обмен информацией для транзитной торговли.

11 Дополнительную информацию о ТМТМ см. на <http://titr.kz/en>

12 Дополнительная информация имеется на <https://www.freshplaza.com/article/2190170/trans-caspian-trade-route-will-open-chinese-import-markets/>

Предлагаемый прототип находится на этапе разработки между Азербайджаном, Грузией и Казахстаном, которые согласились провести пилотное апробирование регионального транзитного механизма в рамках трехстороннего соглашения.<sup>13</sup> Основные элементы и процедуры прототипа совместимы с Новой компьютеризированной транзитной системой Европейского союза и включают основанный на оценке рисков механизм комплексной гарантии, единый транзитный документ и общий обмен информацией для транзита (ООИ).<sup>14</sup>

Хотя в будущем ООИ будет использоваться для более широкого спектра таможенных операций, первая пилотная фаза будет реализована в поддержку единого транзитного документа УТСЦ. Ключевые элементы ООИ будут включать технические спецификации, основанные и согласованные с моделью данных Всемирной таможенной организации (ВТамО); программное обеспечение систем ООИ будет представлять собой систему дистрибутивной модели с компонентом услуг «Gateway», чтобы потенциально обеспечить интеграцию с таможенными информационными системами и другими системами ООИ. Кроме того, ООИ будет иметь возможность внести свой вклад в вспомогательные блоки Глобальной таможенной сети ВТамО и модель данных общего транзита.

#### 2. Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП

Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) – это режим международного таможенного транзита, который упрощает таможенный контроль для автомобильного транспорта и широко используется в Центральной Азии. Китайская Народная Республика, Индия и Пакистан были готовы подписать Конвенцию МДП в течение 2017 года, что должно способствовать перевозкам и торговле между этими крупными региональными рынками, а также, возможно, и другими членами ЦАРЭС, использующих МДП.<sup>15</sup> В дальнейшем Пакистан планирует начать использовать МДП с Ираном, первоначально разрешая перевозку только грузов в опломбированных контейнерах. Использование МДП Китайской Народной Республикой может изменить транспортные коридоры в регионе, учитывая ее статус в качестве крупного экспортного центра. Присоединение Индии к Конвенции МДП потенциально открывает возможности для мультимодальных перевозок из порта Мумбаи (Индия) в Центральную Азию через морской порт Чабахар. Однако, последствия, связанные с расширением использования книжек МДП, вряд ли будут ощущаться в краткосрочной

13 Дополнительная информация имеется на [www.carecprogram.org/?event=customs-cooperation-committee-meeting-sep-2017](http://www.carecprogram.org/?event=customs-cooperation-committee-meeting-sep-2017)

14 Новая компьютеризированная система транзита (НКСТ) – это система электронного декларирования и обработки, которую участники ВЭД должны использовать для подачи электронных деклараций МДП. Дополнительную информацию см. на ресурсе <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/themes/UNDAC2C/Geneva2016/Meszáros210616.pdf>

15 После ожидаемого присоединения Китайской Народной Республики и Пакистана, договаривающимися сторонами Конвенции МДП станут все страны ЦАРЭС.

перспективе, поскольку новые договаривающиеся стороны должны подготовить законодательство, адаптировать ИТ-системы и обучить транспортных операторов, чтобы они имели право осуществлять перевозки с применением книжек МДП.

#### ■ **Транспортный маршрут Асака-Каши-Шеньчжень**

В 2017 году Федерация ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС (ФАПЭ) работала над определением регионального маршрута, связывающего Ферганскую долину, не имеющую выхода к морю, с морским портом Шеньчжень на юге Китайской Народной Республики. Большой объем сельскохозяйственной продукции Ферганской долины для экспорта в регион и на мировые рынки требует эффективных и экономичных вариантов перевозок, особенно для Кыргызской Республики и Узбекистана. На восьмом Годовом собрании ФАПЭ было принято решение провести пилотное тестирование маршрута Асака-Каши-Шеньчжень между членами ФАПЭ,<sup>16</sup> и оценить потенциал автомобильных, железнодорожных и морских перевозок для перевозки грузов в Шеньчжень, откуда возможен реэкспорт в третьи страны, включая Южную Корею и Японию. В рамках этой инициативы предлагается создать логистический центр в Асаке (УЗБ), откуда товары будут перевозиться на грузовиках через ПП Карасуу (УЗБ-КГЗ), затем через город Ош, и пересекать границу в Иркештаме (КГЗ-КНР). Грузовики доедут до Каши, где товары будут перегружаться на поезда, отправляющиеся в морской порт Шеньчжень, откуда их можно будет перевозить по морю в Восточную Азию или Юго-Восточную Азию.

Предварительные оценки, полученные в ходе пилотного тестирования, показали, что для перевозки грузов из Асаки в Каши (558 км) грузовым АТС требуется один день, и на перевозку по железной дороге из Каши в Шеньчжень (5 908 км) потребуется 3-4 дня. Таким образом, доставка продукции из Ферганской долины до морского порта Шеньчжень может занять всего 5-6 дней.

#### ■ **Двухстороннее пограничное сотрудничество между Китайской Народной Республикой и Монголией**

В 2017 году продолжало развиваться сотрудничество таможенных органов Китайской Народной Республики и Монголии. Восьмое совещание Рабочей группы по совместному таможенному контролю (СТК) таможенных администраций Монголии и Китайской Народной Республики состоялось 6 сентября 2017 года в Улан-Баторе (Монголия).<sup>17</sup> Обсуждения фокусировались на:

- (i) улучшениях, внесенных в единый грузовой манифест, его цифровизации и планах пилотного тестирования в 2018 году;
- (ii) расширении масштаба совместных проверок, включая

обмен бумажными едиными грузовыми манифестами с другими пунктами пропуска, такими как Такешикен (КНР; коридор 4а);

- (iii) подготовительной работе по фазе 2 «Взаимное признание инспекционных сертификатов СТК», включая то, какие товары будут охватываться, и использование интеллектуальных пломб для контейнерных грузов;
- (iv) заинтересованности продолжать проект, учитывая важность сотрудничества для содействия таможенному досмотру и оформлению.

<sup>16</sup> Восьмое ежегодное заседание ФАПЭ было проведено 18 сентября 2017 г. в Душанбе (Таджикистан). <https://www.carecprogram.org/?event=carec-federation-carrier-forwarders-associations-meeting-sep-2017>

<sup>17</sup> Краткий отчет о заседании Рабочей группы и прогрессе в сфере совместного таможенного контроля представлен на <https://www.carecprogram.org/uploads/2017-CCC-Meeting-Statement.pdf>

### III. Данные по измерению и мониторингу эффективности коридоров за 2017 год

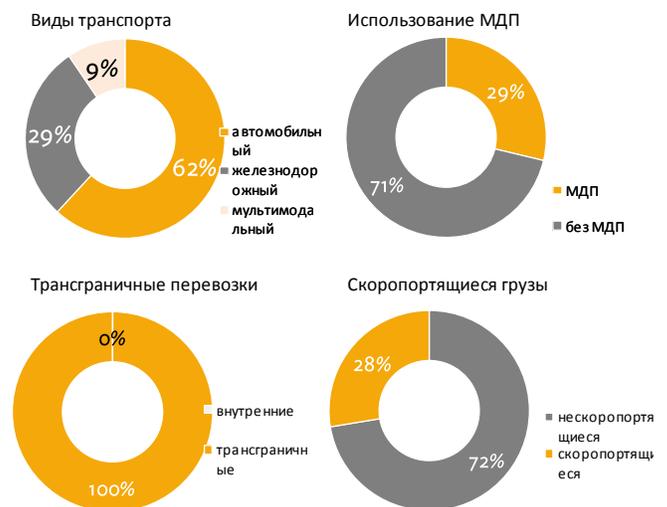
Данные ИМЭК получены на основе коммерческих грузовых перевозок, осуществляемых в рамках Центральной Азии. Хотя большинство этих грузовых перевозок по месту отправления начинаются из стран-членов ЦАРЭС, некоторые из них начинаются за пределами региона (например, в России или Турции). Точно так же конечный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

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 к времени, измеряются в часах и собираются для (i) времени в пути по автомобильной, железной дороге или водным маршрутам, и (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 деятельности и местоположениях, с которыми связаны неофициальные платежи, такие как дополнительные платежи «на чай» пограничным агентствам в ПП в обмен на преференциальное отношение.

#### Профиль данных за 2017 год

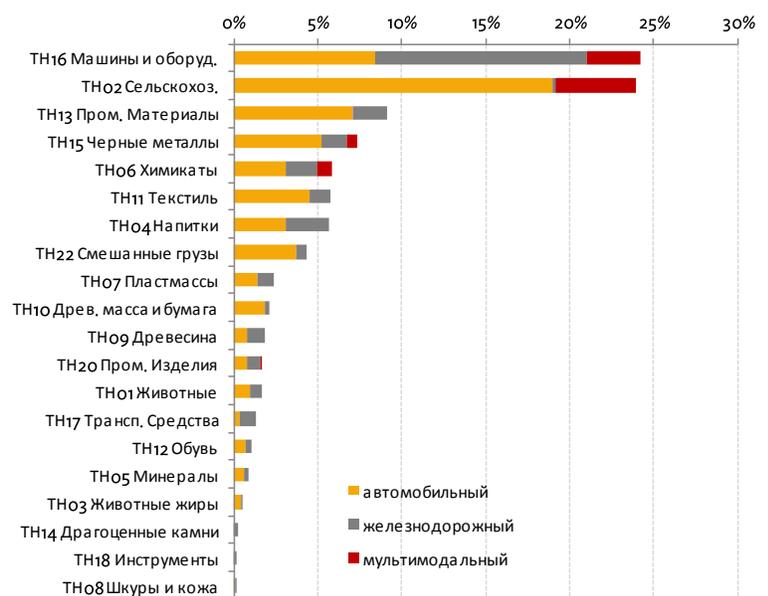
В 2017 году 12 ассоциаций (Приложение 2) в 8 странах собрали 2 532 образца, все они касались трансграничных перевозок (Рисунок 3.1). Эти грузы перевозились преимущественно автомобильным транспортом (62%), затем следовали железнодорожные перевозки (29%) и мультимодальные перевозки (9%).<sup>18</sup> Из общего числа образцов автомобильных перевозок 29% использовали книжку МДП в качестве транзитного механизма. Доля перевозок скоропортящихся грузов составила 28% от общего объема, которые в основном перевозились грузовыми АТС (автомобильные перевозки). Пять основных категорий перевозимых товаров (Рисунок 3.2) включали оборудование (24,2%), сельскохозяйственную продукцию (23,9%), промышленные материалы (9,1%), неблагородные металлы (7,3%) и химикаты (5,8%). Доля

Рисунок 3.1: Профиль выборки данных (%)



Источник: Азиатский банк развития.

Рисунок 3.2: Типы перевезенных грузов (%)



ТН = код товарной номенклатуры.

Товарная номенклатура перевозимых товаров составлена на основе номенклатуры Гармонизированной системы ВТамО 2007 года. В случае неоднородных грузов, в отчете ИМЭК учитывается лишь груз с наибольшим объемом.

Источник: Азиатский банк развития.

18 Перевозка определяется как "мультимодальная", если используются два или более вида транспорта, и при этом длина автомобильного сегмента составляет не менее 80 км.

### Вставка 3.1: Трассы коридоров ЦАРЭС и ключевые пункты пропуска

Программа ЦАРЭС определила шесть приоритетных коридоров (рисунок 1.1) и поддерживает их дальнейшее развитие в экономические коридоры посредством углубления экономического сотрудничества и более тесной торговой интеграции. Коридоры предназначены для укрепления связей между странами региона и с соседними регионами, быстро развивающиеся экономические системы которых предлагают уникальные возможности для дальнейшего роста, а также с глобальными рынками. Эти коридоры были выбраны на основе (i) объемов грузоперевозок; (ii) прогнозов роста грузоперевозок и экономического потенциала; (iii) будущих возможностей соединения экономических центров с центрами сосредоточения населения; (iv) будущего потенциала уменьшения транспортных задержек; (v) экономической и финансовой устойчивости за счет инвестиций в инфраструктуру, технологии и управление; и (vi) мультимодальных аспектов.

ИМЭК осуществляет мониторинг ключевых ПП (Таблица 3.1), обеспечивающих торговые и транспортные связи между странами-членами, посредством данных, регистрирующих перемещение грузов по коридорам ЦАРЭС.

Таблица 3.1: Трассы коридоров ЦАРЭС и ключевые пункты пропуска

Страна	Коридоры ЦАРЭС	Ключевые ПП ИМЭК
Афганистан	2, 3, 5 и 6	Торхам, Чаман, Ширхан Бандар, Хайратан, и Торгонди
Азербайджан	2	Баку (порт), Красный мост, Бюк Кесик
Китайская Народная Республика	1, 2, 4 и 5	Алашанькоу, Алтынколь, Эренхот, Еркешитан, Хоргос, Хунджераб, Кара Суу и Торугарт
Грузия	2	Красный мост, Гардабани, Сарпи
Казахстан	1, 2, 3 и 6	Достык, Алтынколь, Хоргос, Конысбаева и Тажен
Кыргызская Республика	1, 2, 3 и 5	Гулистан, Иркештам, 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, Карамик, Кулма и Нижний Пяндж
Туркменистан	2, 3 и 6	Фарап, Сарахс и Серхетабад
Узбекистан	2, 3 и 6	Алат, Даутота, Сарыосиё и Яллама

Источник: Азиатский банк развития.

этих пяти основных категорий составила 70% от всех образцов.

### Перемещение грузов

Используя данные ИМЭК за 2017 год, перемещение грузов в каждой из стран-членов ЦАРЭС можно кратко охарактеризовать следующим образом:

- **Афганистан.** В рамках ИМЭК зарегистрированы следующие виды грузовых перевозок через Афганистан: (i) контейнерные перевозки из морского порта Карачи (Пакистан) в Джелалабад или Кабул; (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); и (v) транзитные перевозки из Кветты (Пакистан) в Ашгабат (Туркменистан). Контейнерные перевозки из Карачи включали потребительские и промышленные товары, а транзитные перевозки из Пакистана в Центральную Азию включали фрукты и овощи. Географически, Афганистан имеет стратегическое расположение, чтобы соединить Центральную Азию и Южную Азию. Однако, региональные политические отношения и соображения безопасности привели к неэффективным грузовым перевозкам.
- **Китайская Народная Республика.** Образцы и данные ИМЭК отражали высокий уровень экспорта, перевозимого из Китайской Народной Республики как автомобильным, так и железнодорожным транспортом в западном направлении в Центральную Азию и Европу, и в северном направлении – в Монголию и Россию. Автомобильные перевозки включали (i) экспорт различных потребительских и промышленных товаров в Казахстан и Кыргызскую Республику; (ii) экспорт, в частности, строительной техники и строительных материалов в Афганистан и Таджикистан; (iii) экспорт нефтепродуктов, потребительских товаров, строительных материалов и продовольственных товаров в Монголию; (iv) экспорт строительного оборудования и материалов в Пакистан по коридору 5b; (v) импорт угля и полезных ископаемых из Монголии по коридору 4c; (vi) импорт российских лесоматериалов по коридору 4b; и (vii) транзитные перевозки монгольского экспорта в морской порт Тяньцзинь по коридору 4b. Образцы железнодорожных перевозок включали (i) экспорт в Алматы и Астану в Казахстане по коридору 1; (ii) экспорт машин и производственного оборудования в Туркменистан через территорию Казахстана и

Узбекистана; (iii) экспорт из Чончиня в Дуйсбург (Германия) контейнерным скоростным поездом; и (iv) экспорт посуды, напитков и автомобильных запчастей из Чончиня в Улан-Батор (Монголия).

- **Грузия.** Республика Грузия официально присоединилась к партнерству ЦАРЭС в 2017 году. Стратегически расположенная в Кавказском субрегионе, Грузия образует связь между Центральной Азией и Европой и способствует транзитным грузовым перевозкам АТС из Турции в Казахстан через территорию Азербайджана и по Каспийскому морю. Присоединение Грузии к ЦАРЭС расширило трассу коридора 2 на территорию страны до трех морских портов (Поти, Батуми и Анаклия) в западном направлении к Черному морю. Коридор также выходит в Турцию через ПП Сарпи, который пересекают грузовики, направляющиеся на Кавказ.
- **Казахстан.** В течение 2017 года в рамках ИМЭК зарегистрированы следующие экспортные, импортные и транзитные грузоперевозки: (i) импорт транспортных средств и промышленных товаров из крупных городов, таких как Шанхай и Циндао (Китайская Народная Республика), в Алматы железнодорожным транспортом; (ii) импорт потребительских и промышленных материалов из Урумчи (Китайская Народная Республика) в Алматы грузовыми АТС по коридору 1b; (iii) импорт химикатов, техники и оборудования из Урумчи в Алматы или Астану железнодорожным транспортом по коридорам 1a или 1b; (iv) импорт фруктов и овощей из Кыргызской Республики и Узбекистана грузовыми АТС; (v) транзитные перевозки сельскохозяйственной продукции из Кыргызской Республики и Узбекистана через Казахстан грузовыми АТС в Россию; и (vi) транзитные перевозки техники и оборудования из Урумчи в Ашгабат (Туркменистан) железнодорожным транспортом.
- **Кыргызская Республика.** В 2017 году перемещение товаров в основном включало (i) импорт таких товаров, как оборудование и фармацевтические препараты, из России через Казахстан; (ii) импорт текстиля из Китайской Народной Республики; (iii) экспорт свежих и сушеных фруктов и свежих овощей в Россию; и (iv) транзитные перевозки товаров, таких как техника и оборудование, из Китайской Народной Республики в Таджикистан. Ключевыми торговыми партнерами страны являются Китайская Народная Республика, Казахстан, Россия и Таджикистан, которые влияют на формирование торговых потоков. Казахстан

служит транзитной страной для поставок кыргызских товаров в Россию. Так как обе страны являются членами ЕАЭС, на границе между Казахстаном и Кыргызской Республикой нет таможенного контроля, что приводит к более быстрому и эффективному пересечению границы. Кыргызская Республика способствует транзиту экспорта из Китайской Народной Республики в Таджикистан. В то время как двусторонняя торговля между Кыргызской Республикой и Таджикистаном может осуществляться через ПП Карамык, транзитные товары должны оформляться в ПП Кызыл-Бель-Гулистон.

- **Монголия.** ИМЭК собирает данные в Монголии как автомобильных, так и железнодорожных перевозок. В 2017 году образцы железнодорожных перевозок включали (i) импорт контейнерных грузов из Японии, Южной Кореи и частей Китайской Народной Республики (например, из Тяньцзиня в Улан-Батор); (ii) экспорт мяса и полезных ископаемых в контейнерах из Улан-Батора в Тяньцзинь для реэкспорта; и (iii) транзитные перевозки российских лесоматериалов в Китайскую Народную Республику в обычных вагонах. Образцы автомобильных перевозок включали (i) импорт химикатов и дизельного топлива из Китайской Народной Республики в Монголию и экспорт сырой нефти в Китайскую Народную Республику через ПП Бичигт по субкоридору 4с; (ii) импорт смешанных потребительских товаров и продуктов питания из Китайской Народной Республики в Улан-Батор через ПП Замын-Ууд по коридору 4b; (iii) импорт товаров народного потребления и напитков из России в Улан-Батор через ПП Алтанбулаг по коридору 4b; и (iv) экспорт угля из Монголии в Китайскую Народную Республику через ПП Ярант по коридору 4с. Все образцы представляли собой неконтэйнеризированные автомобильные перевозки.
- **Пакистан.** Перемещение грузов, зарегистрированное за 2017 год, включает (i) экспорт фруктов и овощей в Таджикистан и Узбекистан через Афганистан; (ii) экспорт фруктов и овощей из Кветты в Ашгабат (Туркменистан) через Афганистан; и (iii) транзитные перевозки контейнерных грузов в Кабул, Джелалабад или Кандагар из Карачи. Так как Пакистан расположен в Южной Азии, при осуществлении торговли с Центральной Азией, он вынужден перемещать грузы через Афганистан, в результате чего сталкивается с ограничениями, вытекающим из текущей геополитической ситуации: на транзитные перемещения может повлиять внезапное закрытие границ, что нарушает цепочку поставок. Глубоководные морские порты Пакистана предлагают

логистическое преимущество с точки зрения обеспечения наикратчайшего маршрута для торговых потоков из Центральной Азии для интеграции с международными морскими перевозками.

отношении транзитной торговли, страна сейчас готовится либерализовать ограничения, что открывает хорошие перспективы для регионального сотрудничества.

■ **Таджикистан.** Перемещение грузов в 2017 году включало (i) импорт строительного оборудования из Китайской Народной Республики в Душанбе в контейнерах; (ii) импорт потребительских и промышленных товаров из России в Душанбе (через Казахстан и Узбекистан) в контейнерах; (iii) двустороннюю торговлю с Кыргызской Республикой через ПП Карамык; и (iv) импорт фруктов и овощей из Пакистана через Афганистан. Данные ИМЭК свидетельствуют о масштабных перемещениях грузов из аэропорта «Манас» (Кыргызская Республика) в Кабул во время дислокации международных сил безопасности в Афганистане: однако вывод международных сил привел к падению спроса на грузы, что отрицательно сказалось на транспортных операторах в Кыргызской Республике, Таджикистане и Афганистане.

■ **Туркменистан.** Образцы грузовых перевозок в 2017 году в Туркменистане ограничились (i) импортом техники и оборудования из Китайской Народной Республики железнодорожным транспортом; (ii) импортом фруктов и овощей из Пакистана; и (iii) транзитными перевозками контейнерных грузов грузовыми АТС в обоих направлениях между морским портом Бандар-Аббас (Иран) и Узбекистаном.

■ **Узбекистан.** Перемещение грузов, зарегистрированное в 2017 году, включало (i) экспорт сельскохозяйственной продукции в Россию через Казахстан и импорт промышленных товаров в обратном направлении; (ii) экспорт фруктов и овощей в Казахстан; (iii) экспорт и импорт контейнеризованных 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; и (vi) ограниченное количество транзитных перевозок контейнеризованных потребительских товаров из морского порта Бандар-Аббас в Казахстан и Кыргызскую Республику. Все перевозки осуществлялись грузовыми АТС, за исключением транзита оборудования железнодорожным транспортом из Китайской Народной Республики в Туркменистан. Недавно предпринятые правительством шаги с целью открытия экономики Узбекистана для торговли привели к подписанию новых соглашений между Узбекистаном и Афганистаном и Казахстаном в 2017 году. Ранее известная своей консервативной политикой в

## IV. Автомобильные перевозки в 2017 году

ИСТ ИМЭК за 2017 год и соответствующие тенденции для автомобильных перевозок подробно отражены в таблицах 4.1-4.4 и на рисунках 4.1, 4.2, 4.5 и 4.6. В целом, анализ данных ИМЭК за 2017 год показал, что:

- (i) Среднее время пересечения границы увеличилось с 11,3 часов в 2016 году до 16,7 часов в 2017 году;
- (ii) Издержки при пересечении границы сократились (с \$160 в 2016 году до \$158 в 2017 году);
- (iii) Также снизились общие транспортные издержки (с \$1 174 в 2016 году до \$947 в 2016 году);
- (iv) Скорость с задержками (ССЗ) на уровне 22,2 км/ч в 2017 году не изменилась по сравнению с 22,3 км/ч в 2016 году.

### ИСТ1: Среднее время, затраченное на прохождение ПП

Таблица 4.1: Среднее время прохождения через пункт пропуска (в часах)

	2016	2017	изменение, %
<b>ИСТ1</b> Время на прохождение через пункт пропуска (часов)	11.3	16.7	47.8

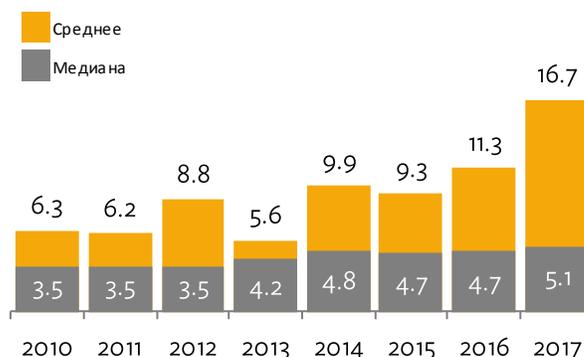
ИСТ = индикатор содействия торговле.  
Источник: Азиатский банк развития.

Увеличение среднего времени, затраченного на прохождение ПП, было в большей степени обусловлено значительно более длительным временем пересечения границы вдоль коридоров 5 и 6. Например, среднее время увеличилось с 27,9 часа в 2016 году до 52,6 часа в 2017 году в коридоре 5а; с 49,2 часа до 83,5 часа – в 5с; и с 9,4 часов до 13,4 часов – в 6с. Средние значения в других коридорах были относительно неизменными.

Эти показатели более длительного времени пересечения границы были прослежены до ПП Чаман, Пешавар и Торхам, где были сделаны следующие наблюдения:

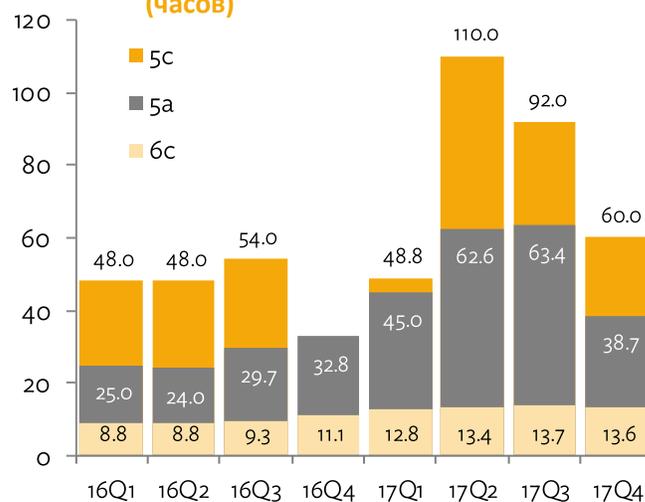
- (i) **Внезапное закрытие границы:** в январе-феврале 2017 года Пакистан в одностороннем порядке закрыл границу с Афганистаном из соображений безопасности. По обе стороны границы образовались длинные очереди ожидающих грузовиков, пока граница не была вновь открыта в марте 2017 года.
- (ii) **Более строгий пограничный контроль:** после повторного открытия границы были введены более

Рисунок 4.1: Время на прохождение пункта пропуска, автомобильные перевозки (часов)



Источник: Азиатский банк развития.

Рисунок 4.2: Среднее время пересечения границы в отдельных автодорожных коридорах (часов)



Данные по 5с (Чаман – Спин-Болдак) в 4-м кв. 2016 г. отсутствовали.  
Источник: Азиатский банк развития.

строгие меры контроля. По оценке, в ПП Пешавар время, необходимое для пересечения границы, составило в 66,4 часа, а в ПП Торхам – еще 45,5 часа. Большая часть этого времени пришлось на процедуры

таможенного контроля и меры безопасности.

- (iii) **Неэффективное расположение объектов и процедуры:** В этих ПП часто возникали сбои в работе рентгеновского аппарата из-за плохого технического обслуживания. Ширина шлагбаума в ПП Торхам составляет 8 м, что позволяет грузовикам двигаться только в одном направлении. Отсутствие разделения между пассажирскими и грузовыми АТС способствовало замедлению движения.

К концу 2017 года среднее время, затраченное на прохождение ПП, улучшилось и опять вернулось к значению, наблюдавшемуся в конце 2016 года.

## ИСТ2: Средние издержки, понесенные в ПП (\$)

Таблица 4.2: Средние издержки на оформление пересечения границы (\$)

	2016	2017	изменен ие, %
<b>ИСТ2</b> Издержки на прохождение через пункт пропуска (\$)	160	158	-1.3

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

Таблица 4.3 иллюстрирует разброс затрат, понесенных в коридорах ЦАРЭС в 2017 году. Субкоридоры с самыми дорогостоящими действиями по пересечению границы включали: 1б (352 \$); 5b (343 \$); и 5с (304 \$), в то время как

на всех других маршрутах средние затраты при пересечении границы были меньше 300 \$.

Таможенные формальности, погрузка и разгрузка, а также ожидание в очереди были основными источниками сборов и платежей. Стандартные операции по проверкам в ПП, такие как пограничный, таможенный, санитарный и карантинный, фитосанитарный и ветеринарный, транспортный и весогабаритный контроль, были неизменными действиями, за которые взималась плата. Таможенные сборы были относительно выше, чем другие сборы, и особенно значительны по размеру в коридорах 1 и 5. Стоимость санитарных и карантинных инспекций в коридоре 1 составила 121 \$. Затраты на погрузку и разгрузку связаны с необходимостью временного хранения и/или перемещения грузов с одного грузового АТС на другое. Сборы за проезд по автодорогам были значительными для грузовиков, проезжавших по коридорам 2 и 3, когда они въезжали на территорию Туркменистана. Ожидание в очереди было, как правило, не дорогостоящим действием, если только грузовики не припарковали на специально отведенных парковках.

Анализ неофициальных платежей (Таблица 4.4) показал, что

- (i) Неофициальные платежи значительно различались в разных местах. Сумма в целом была выше, когда в ПП наблюдалось интенсивное движение и были более длинные очереди. Однако, даже в одном и том же месте оплата может отличаться в зависимости от дежурившего сотрудника.
- (ii) Неофициальные платежи были зарегистрированы в

Таблица 4.3: Время и издержки, связанные с действиями в автомобильных ПП

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	Средняя продолжительность, в часах							Средние издержки, в \$						
	Общая	Коридоры						Общие	Коридоры					
		1	2	3	4	5	6		1	2	3	4	5	6
i. Пограничная служба/контроль	0.6	0.3	0.7	0.5	0.5	0.8	0.7	19	9	14	13	27	18	18
ii. Таможенное оформление	10.9	1.6	1.3	1.4	1.4	34.2	9.0	106	203	21	27	92	204	73
iii. Санитарно-карантинный контроль	0.5	1.1	0.4	0.3	0.6	0.5	0.3	18	121	9	6	21	7	10
iv. Фитосанитарный контроль	0.4	1.4	0.4	0.4	0.2	-	0.4	9	11	9	7	3	-	11
v. Ветеринарный контроль	0.3	0.4	0.3	0.3	0.2	-	0.3	6	10	7	6	-	-	7
vi. Виза/иммиграция	0.3	0.2	0.6	0.3	0.1	0.5	0.4	27	16	78	7	-	47	12
vii. ГАИ/дорожная инспекция	0.3	0.2	0.1	0.2	0.2	0.5	0.4	7	5	-	8	-	7	7
viii. Полицейский КПП/пост	0.3	0.2	0.3	0.3	0.1	0.4	0.4	7	5	4	6	-	8	8
ix. Транспортная инспекция	0.4	0.9	0.3	0.3	0.1	-	0.4	12	18	10	9	-	-	12
x. Весогабаритный контроль	0.5	0.9	0.5	0.3	0.4	-	0.5	18	10	13	15	34	-	13
xi. Регистрация ТС	0.3	1.4	0.4	0.2	0.2	-	0.4	7	4	9	5	-	-	7
xii. Экстренный ремонт	0.7	-	-	-	-	0.7	1.3	28	-	-	-	-	28	-
xiii. Сопровождение/конвой	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
xiv. Погрузка/разгрузка	2.2	3.7	3.6	1.7	1.5	3.8	2.4	104	271	-	80	116	46	98
xv. Дорожный сбор	0.4	0.8	0.5	0.7	0.2	0.5	0.5	39	-	160	163	13	58	8
xvi. Ожидание/очередь	10.1	2.1	2.9	4.1	0.5	23.7	10.4	35	4	-	-	9	429	-

Обозначения: Больше 1 часа

Больше 100 \$

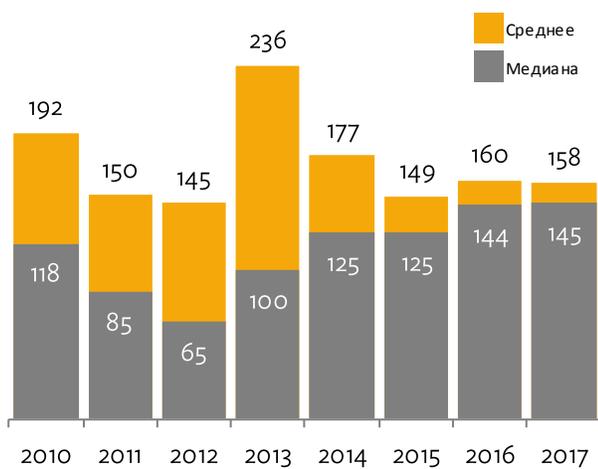
Источник: Азиатский банк развития.

пунктах ПП и вне ПП, таких как внутренние таможенные офисы, или при взаимодействии с дорожной полицией на дороге. Однако, данные показывают, что неофициальные платежи, как правило, сосредоточены в ПП.

(iii) Ренториентированное поведение наблюдалось в следующих действиях, ранжированных по вероятности возникновения: (i) фитосанитарный контроль (25%); (ii) регистрация автотранспортных средств (24%); (iii) таможенные формальности (19%); (iv) весогабаритный контроль (18%); и (v) визовые/иммиграционные проверки (14%).

(iv) Что касается величины неофициального платежа за

**Рисунок 4.3: Издержки на оформление пересечения границы, автомобильные перевозки, в \$**



Источник: Азиатский банк развития.

**Таблица 4.4: Вероятности неофициальных платежей, автомобильные перевозки, в \$**

Действие	Количество	%	Сред. Сумма
i. Пограничная служба/контроль	2,481	7%	4
ii. Таможенное оформление	4,033	19%	70
iii. Санитарно-карантинный контр	1,563	10%	6
iv. Фитосанитарный контроль	859	25%	6
v. Ветеринарный контроль	471	7%	4
vi. Виза/иммиграция	1,274	14%	3
vii. ГАИ/дорожная инспекция	1,138	0%	-
viii. Полицейский КПП/пост	2,890	0%	-
ix. Транспортная инспекция	1,811	7%	11
x. Весогабаритный контроль	1,717	18%	5
xi. Регистрация ТС	774	24%	4
xii. Экстренный ремонт	287	0%	-
xiii. Сопровождение/конвой	-	-	-
xiv. Погрузка/разгрузка	1,512	0%	45
xv. Дорожный сбор	2,691	10%	5
xvi. Ожидание/очередь	90	0%	-

Источник: Азиатский банк развития.

грузовик, то самые большие суммы были оплачены в процессе осуществления (i) таможенных формальностей (70 \$); (ii) погрузки/ разгрузки (45 \$); (iii) транспортной инспекции (11 \$); и (iv) санитарных и карантинных мер контроля (6 \$) и фитосанитарных проверок (6 \$).

**ИСТ3: Общие издержки на перевозку**

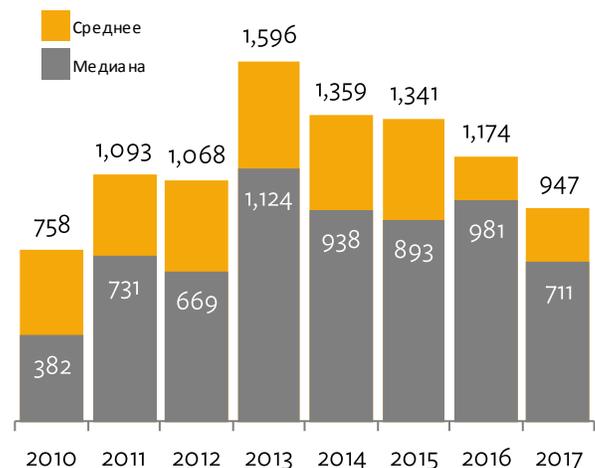
**Таблица 4.5: Средние издержки на перевозку по участку коридора (\$)**

	2016	2017	изменение, %
<b>ИСТ3</b> Издержки на перевозку по участку коридора (\$ на 500 км, на 20 тонн)	1174	947	-19.3

км = километр, ИСТ = индикатор содействия торговле. Источник: Азиатский банк развития.

В 2017 году по большинству коридоров была получена информация, что ИСТ3 составляет менее 1000 \$, что означает, что стоимость перевозки грузов весом 20-тон на расстояние 500 км от пункта отправления до пункта назначения составила менее \$1000. Определены самые дорогие коридоры для всех видов транспорта: 4b (1422 \$); 5a (1477 \$) 5b (1004 \$); 5c (2689 \$); и 6d (2307 \$). Следует отметить, что эти коридоры проходят через Афганистан, Монголию и Таджикистан, где инфраструктура может быть менее развитой и, следовательно, может способствовать более высоким транспортным издержкам.

**Рисунок 4.4: Издержки на перевозку по участку коридора (авто) (\$ на 500 км, на 20-тонный груз)**



Источник: Азиатский банк развития.

## ИСТ4: Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС

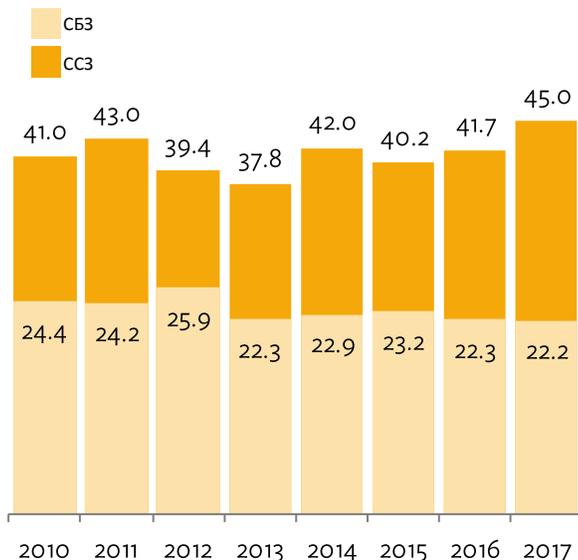
Таблица 4.6: Средняя скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (км/ч)

		2016	2017	изменение, %
<b>ИСТ4</b>	Скорость движения по участку коридора ЦАРЭС (км/ч)	22.3	22.2	-0.4
<b>СБЗ</b>	Скорость без задержек (км/ч)	41.7	45.0	7.9

км/ч = километры в час, ИСТ = индикатор содействия торговле, СБЗ = скорость без задержек.

Источник: Азиатский банк развития.

Рисунок 4.5: Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (км/ч), автомобильные перевозки



СЗЗ = скорость с задержками, СБЗ = скорость без задержек.

Источник: Азиатский банк развития.

Скорость перевозки по коридорам повысилась по всем направлениям во всех коридорах для СБЗ,<sup>19</sup> в частности, в коридоре 5, где все наблюдения СБЗ превысили 40 км/ч. СЗЗ была 22,2 км/ч, т. е. относительно неизменной по сравнению с предыдущим годом. Коридор 1 (53 км/ч) был самым быстрым в 2017 году, затем следовал коридор 2 (49 км/ч); коридор 3 (41 км/ч) был самым медленным из всех коридоров, измеренных в 2017 году.

Прогресс в 2017 году с точки зрения более высокой СБЗ не отразился на повышении СЗЗ. Как отмечалось ранее,

среднее время пересечения границы ИСТ1 увеличилось. Таким образом, более быстрая СБЗ была компенсирована дополнительным временем, необходимым для пересечения границ, что привело к отсутствию изменений СЗЗ. При сравнении различий между СБЗ и СЗЗ было выявлено, что для 9 из 17 субкоридоров было зарегистрировано снижение СЗЗ более чем на 50%. Можно сделать вывод, что остановки при пересечении границы были основной причиной снижения скорости и общей эффективности перевозок. Особенно сильно были затронуты коридоры 5a, 5c и 6d, где сокращение скорости составило более 80%.

## Эффективность коридоров

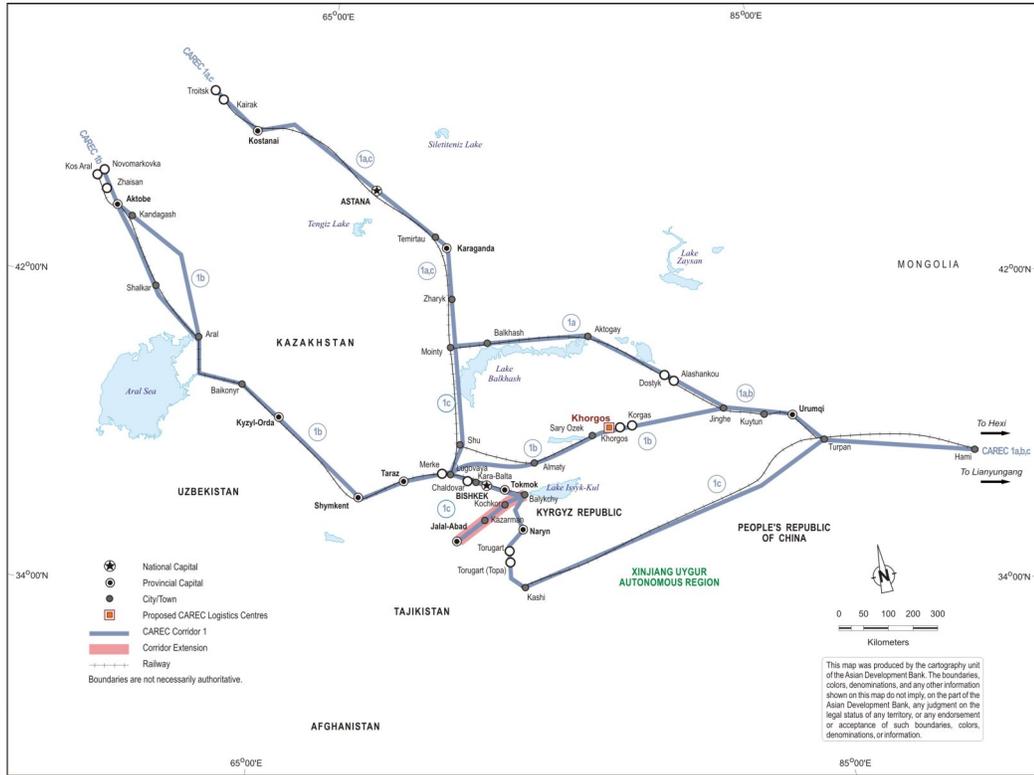
### Коридор 1

Этот коридор связывает Восточную Азию с Европой и имеет три субкоридора (Рисунок 4.6): (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; и (iii) субкоридор 1c, который соединяет Кыргызскую Республику с международными автомагистралями в Казахстане, связывающими с Россией. Международный интерес к инициативе «Пояс-путь» Китайской Народной Республике, а также к активным инвестиционным программам Казахстана и Китайской Народной Республики, способствовал быстрой модернизации инфраструктуры вдоль коридора 1 со строительством новых дорог, железнодорожных путей и терминалов.

- (i) Из трех субкоридоров автомобильный транспорт наиболее активно использует субкоридор 1b. АТС следуют из Урумчи в Хоргос (КНР), где товары выгружаются и хранятся во временных таможенных складах. Поскольку транспортные операторы Китайской Народной Республики должны иметь специальные разрешения для въезда в Казахстан, грузоотправители или экспедиторы в Хоргосе (КНР) связываются с казахстанскими транспортными операторами и просят водителей из Казахстана забрать грузы из Китайской Народной Республики для их дальнейшей перевозки в Алматы. Казахские водители завершают формальности на границе и возвращаются с грузом в Алматы. В Алматы водители приезжают в один из нескольких международных логистических парков для таможенного оформления. Все товары, поступающие из Китайской Народной Республики в Казахстан, проходят 100% физический досмотр.
- (ii) Хоргос (КНР) является одним из самых загруженных пунктов пропуска в Центральной Азии. В 2017 году его товарооборот составил \$16,1 миллиарда (+ 28,69% по

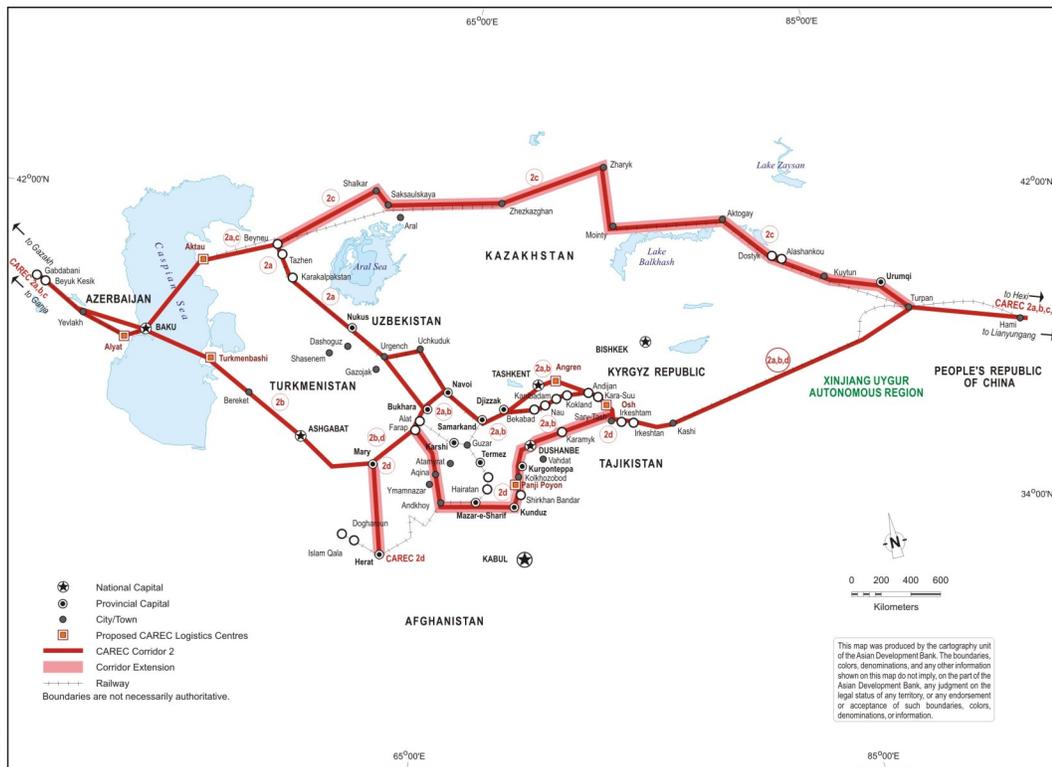
<sup>19</sup> В рамках ИМЭК осуществляется измерение и мониторинг двух типов скорости (Приложение 3).

Рисунок 4.6: Коридор ЦАРЭС 1



Источник: Азиатский банк развития.

Рисунок 4.7: Коридор ЦАРЭС 2



Источник: Азиатский банк развития.

сравнению с 2016 годом), а общий грузооборот составил 28,98 миллиона тонн (+ 12,48%).<sup>20</sup> Грузовым АТС в среднем потребовалось 8,8 часа на прохождение ПП Хоргос (КНР) в 2017 году. Наблюдаемое увеличение с 7,0 часов в 2016 году в основном объясняется задержками, связанными с ожиданием в очереди, которые увеличились с 0,3 часа в 2016 году до 2,0 часов в 2017 году. Издержки, в основном состоящие из сборов за погрузку и разгрузку, таможенные формальности, а также санитарные и карантинные процедуры, оставались стабильными на уровне менее 600 \$.

(iii) На стороне Хоргоса (КАЗ) наблюдается быстрое развитие, где планируется построить «Восточные ворота» Хоргос в качестве специальной экономической зоны. Таким образом, время пересечения границы в 2017 году увеличилось в среднем до 4,1 часа с 3,3 часа в 2016 году из-за более длительного времени ожидания для въезда на границу. При этом сборы за пересечение границы остались неизменными.

Согласно таможене ПП Хоргос (КАЗ), увеличение товарооборота и объемов торговли на границе указывает на следующие тенденции:

- (i) Увеличение импорта обусловлено транспортировкой природного газа по трубопроводу.
- (ii) Увеличение экспорта, в основном в Россию и страны Центральной Азии, обусловлено (i) высокотехнологичными товарами и оборудованием, (ii) текстилем и одеждой, (iii) электрическими приборами и (iv) сельскохозяйственной продукцией.

### Коридор 2

Коридор 2 – это протяженный коридор, связывающий морской порт Ляньюньган (Южно-Китайское море) на востоке и морские порты Грузии (Черное море) на западе (Рисунок 4.7). Он соединяет Кавказский регион и Средиземное море с Восточной Азией, пересекая территорию нескольких стран ЦАРЭС. Он включает 4 субкоридора.

Субкоридоры 2a, 2b и 2d начинаются в Урумчи. И 2a, и 2b пересекают территорию Кыргызской Республики и Узбекистана. В Навои (Узбекистан), 2a ведет в северном направлении и выходит в Казахстан, достигая морского порта Актау. Субкоридор 2b выходит в Туркменистан и ведет в морской порт Туркменбаши – еще один ключевой терминал в Каспийском море. Субкоридор 2d разветвляется в Иркештаме и проходит через территорию Таджикистана, Афганистана и Туркменистана до Туркменбаши. Участок 2c является отдельным коридором, который пересекает территорию Казахстана и следует параллельно нескольким железнодорожным станциям, и

заканчивается в морском порту Актау. Все субкоридоры сходятся в Баку и продолжают на территории Азербайджана и Грузии.

- (i) После официального вступления Грузии в ЦАРЭС в 2017 году коридор 2 был расширен на ее территорию до трех морских портов Поти, Батуми и Анаклия на западе Черного моря. Коридор также проходит в Турцию через ПП Сарпи, через который следуют грузовые АТС, направляющиеся на Кавказ.
- (ii) Субкоридор 2b является активным коридором, содействующим перемещению грузов в любом направлении между Узбекистаном (Ферганская долина и крупные узбекские города, такие как Ташкент, Навои, Самарканд и Бухара) и Бандар-Аббасом или Турцией. Узбекистан экспортирует фрукты и овощи в основном летом и осенью, а товары длительного пользования (пряжа и текстиль) перевозятся круглый год. Узбекский импорт включает оборудование и промышленные товары из России, морского порта Бандар-Аббас и Турции. На этом маршруте водители грузовых АТС проходят пограничные процедуры в ПП Алат-Фарап (УЗБ-ТКМ) и Даутота-Тажен (УЗБ-КАЗ), тратя в среднем 6-8 часов в каждом пункте пропуска; половина времени уходит на ожидание в очередях.
- (iii) Субкоридор 2c связывает Достык и Актау в Казахстане. В 2014 году была запущена в эксплуатацию железнодорожная ветка, соединяющая Жезказган с Бейнеу, и протяженность пути сократилась почти на 1000 км. Необходимо сфокусировать усилия на мониторинге этого участка в течение 2018 года.<sup>21</sup>

### Коридор 3

Коридор 3 – это коридор север-юг, соединяющий восточную часть России с Ближним Востоком через Центральную Азию (Рисунок 4.8). Северный участок находится в Казахстане и включает как автомобильные, так и железные дороги. Коридор делится на два субкоридора в Мерке. Субкоридор 3a ведет в Узбекистан и Туркменистан, заканчиваясь в Иране. Субкоридор 3b ведет на юг в сторону Кыргызской Республики, Таджикистана и Афганистана и также заканчивается в Иране.

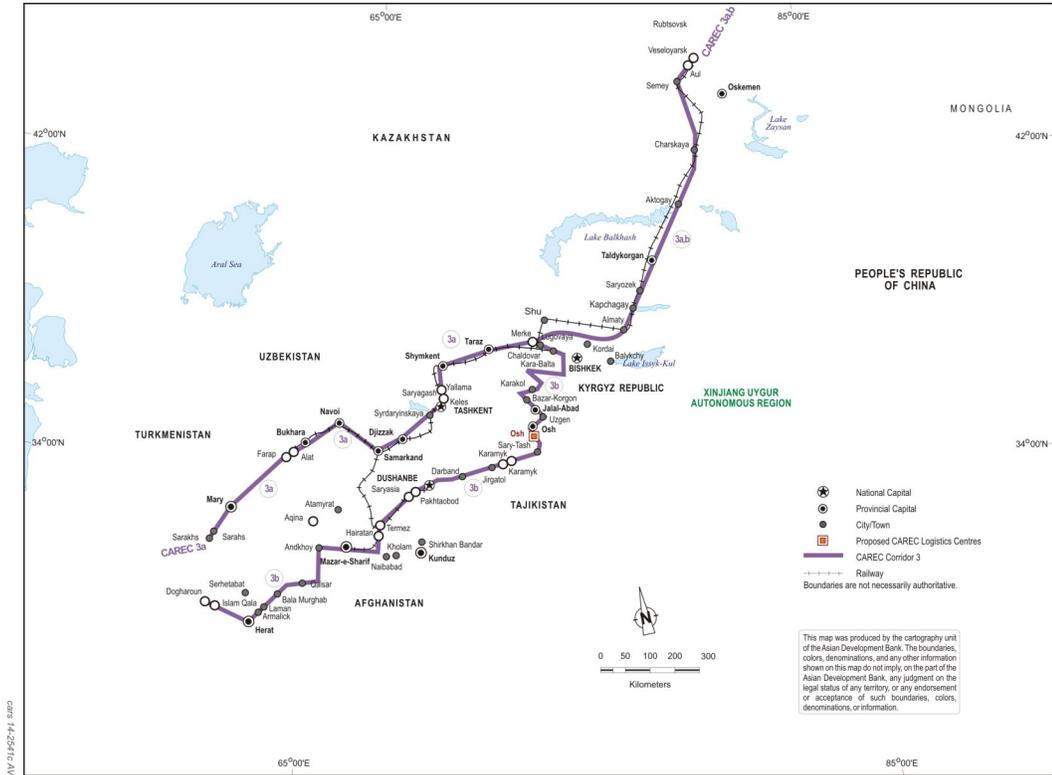
В рамках ИМЭК в 2017 году наблюдались сложившиеся тенденции, и, в частности, соответствующие ограничения и сильные стороны участков субкоридоров 3a и 3b.

- (i) Время, затрачиваемое на пересечение границы в 3a, все еще является более продолжительным. Как показывают ИСТ, среднее время, затрачиваемое на пересечение границы, составило 7,1 часа (3a) против 4,0 часов (3b).
- (ii) Три наиболее интенсивно используемые ПП в 3a были

20 Цитируется с ресурса <http://www.chinanews.com/cj/2018/01-18/8427653.shtml> (January 18, 2018)

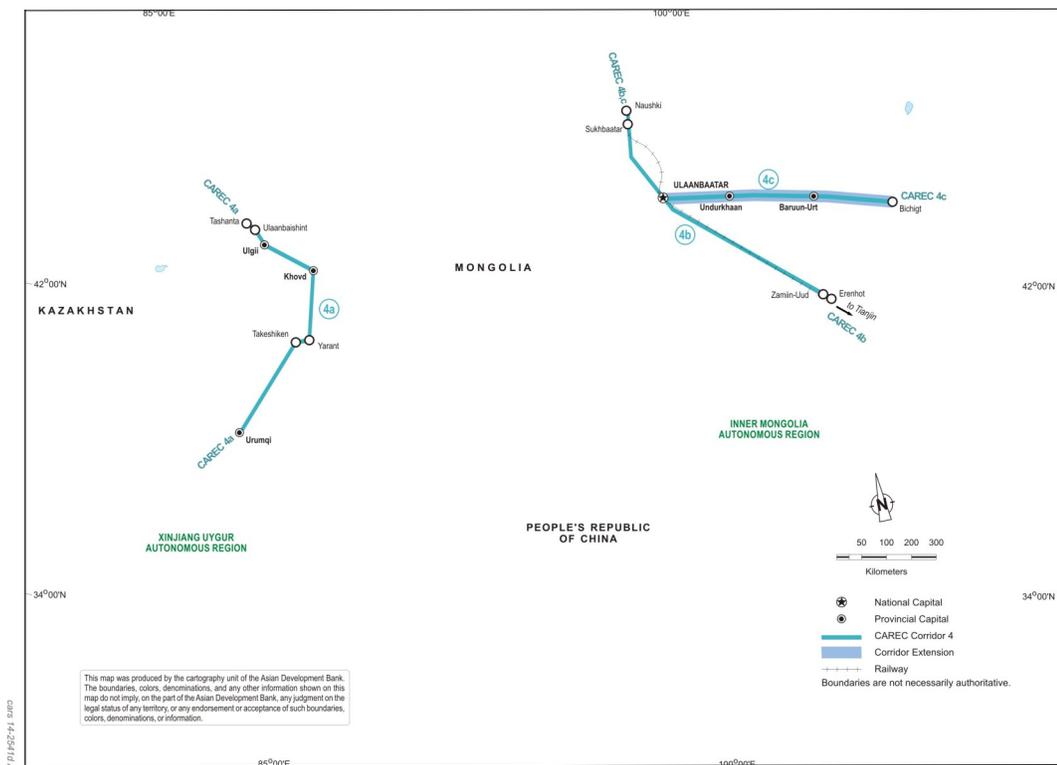
21 Ассоциация национальных экспедиторов Республики Казахстан повторно присоединилась к ИМЭК в 2017 г. Без ее вклада, ИМЭК испытывало трудности в получении данных о показателях железнодорожных перевозок в Казахстане.

Рисунок 4.8: Коридор ЦАРЭС 3



Источник: Азиатский банк развития.

Рисунок 4.9: Коридор ЦАРЭС 4



Источник: Азиатский банк развития.

Яллама-Коньсбаева (УЗБ-КАЗ), Алат-Фарап (УЗБ-ТКМ) и Сарахс-Сарахс (ТКМ-ИРН). В 3b ключевыми ПП были Карамык-Карамик (КГЗ-ТАД), Дусти-Сарыасия (ТАД-УЗБ) и Фотехобод-Ойбек (ТАД-УЗБ). В среднем, время, затрачиваемое на пересечение границы в 3a, было более продолжительным, чем в 3b. Только в ПП Фотехобод-Ойбек (ТАД-УЗБ) было зарегистрировано время, сопоставимое с ПП в 3a.

- (iii) Карамык нельзя использовать для сравнения, так как это двусторонний ПП между КГЗ и ТАД, и международные транзитные перевозки закрыты для третьих стран, поэтому время, затрачиваемое на пересечение границы, здесь короче из-за упрощенного контроля. Например, грузовики из Китайской Народной Республики должны объезжать Кызыл-Бель-Гулистон в Баткенской области, чтобы добраться до Душанбе или Ширхан Бандара.
- (iv) Издержки на пересечение границы для ПП в 3a оказались в два раза выше, чем в 3b. Издержки в 3a были обусловлены двумя ПП. В Фарапе оценочные сборы за пересечение границы составляли 300 \$. Множество сборов взимались за различные виды действий, но при этом визовые сборы выделялись как самые высокие (79 \$). Туркменистан является единственной страной в Центральной Азии, которая предусматривает визовые требования для соседних стран, что ограничивает передвижение водителей. В Коньсбаева сборы за пересечение границы по оценке составили 163 \$, из которых расходы на погрузку/разгрузку составили 42 \$.
- (v) Несмотря на эти недостатки, водители, следовавшие по коридору 3a, сообщили о более низких общих издержках на перевозку. ИСТЗ для 3a и 3b составил 516 \$ и 591 \$ соответственно. Поскольку эти общие издержки включают сборы за пересечение границы, и известно, что в 3a издержки на пересечение границы более высокие, то более высокие общие издержки в 3b должны быть обусловлены эксплуатационными расходами на транспортное средство (ЭРТС). Это означает, что топливо, зарплата водителя и другие непредвиденные расходы в 3b были выше.
- (vi) Грузовые АТС в 3a также двигались быстрее. Их СБЗ достигла 51 км/ч, по сравнению с 38 км/ч грузовых АТС в 3a.

#### Коридор 4

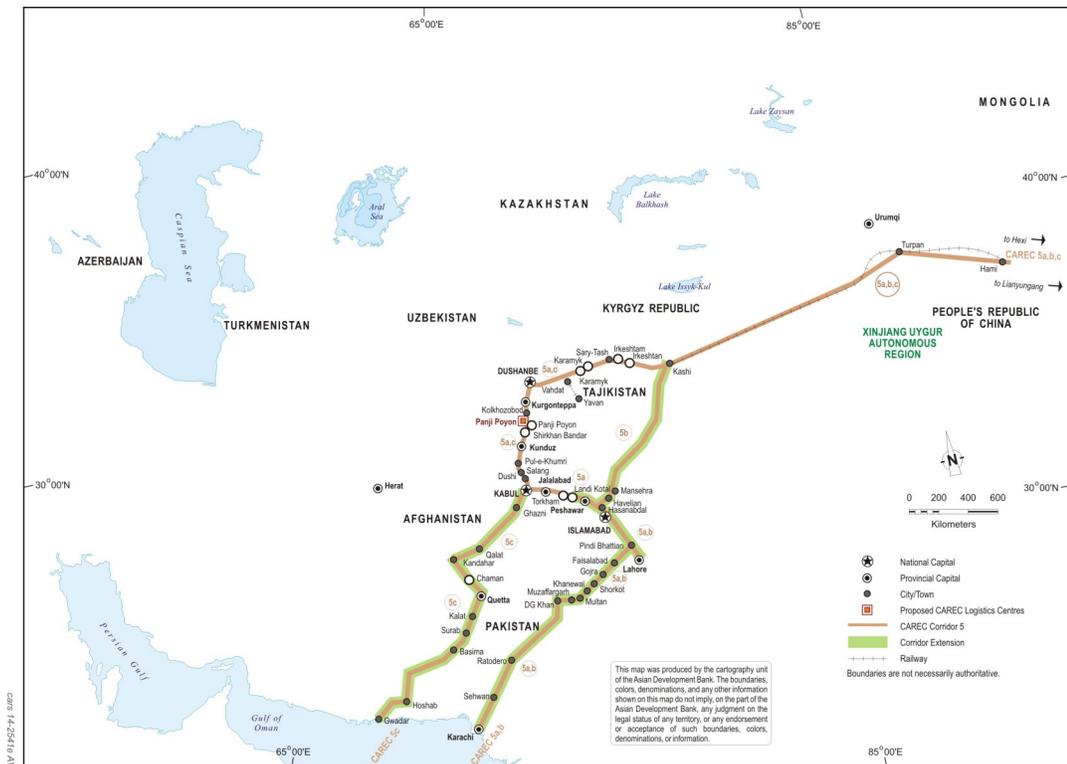
Коридор 4 соединяет Китайскую Народную Республику, Монголию и Российскую Федерацию (Рисунок 4.9). Этот коридор состоит из трех участков: 4a, 4b и 4c, из которых 4b является наиболее активным и основным железнодорожным коридором, при этом также быстро развиваются автомобильные перевозки благодаря проводимой работе по реконструкции автодорог. Два других только автодорожных участка – это 4a и 4c: 4a обслуживает западное направление и имеет транзитный

потенциал, чтобы связать Россию с Китайской Народной Республикой и далее с Казахстаном; и 4c обслуживает восточное направление с долгосрочными планами соединения с морским портом Цзиньчжоу, чтобы диверсифицировать перевозки и не полагаться только на морской порт Сянган/Тяньцзинь.

Наблюдения в рамках ИМЭК за 2017 году для коридоров 4a, 4b и 4c включают:

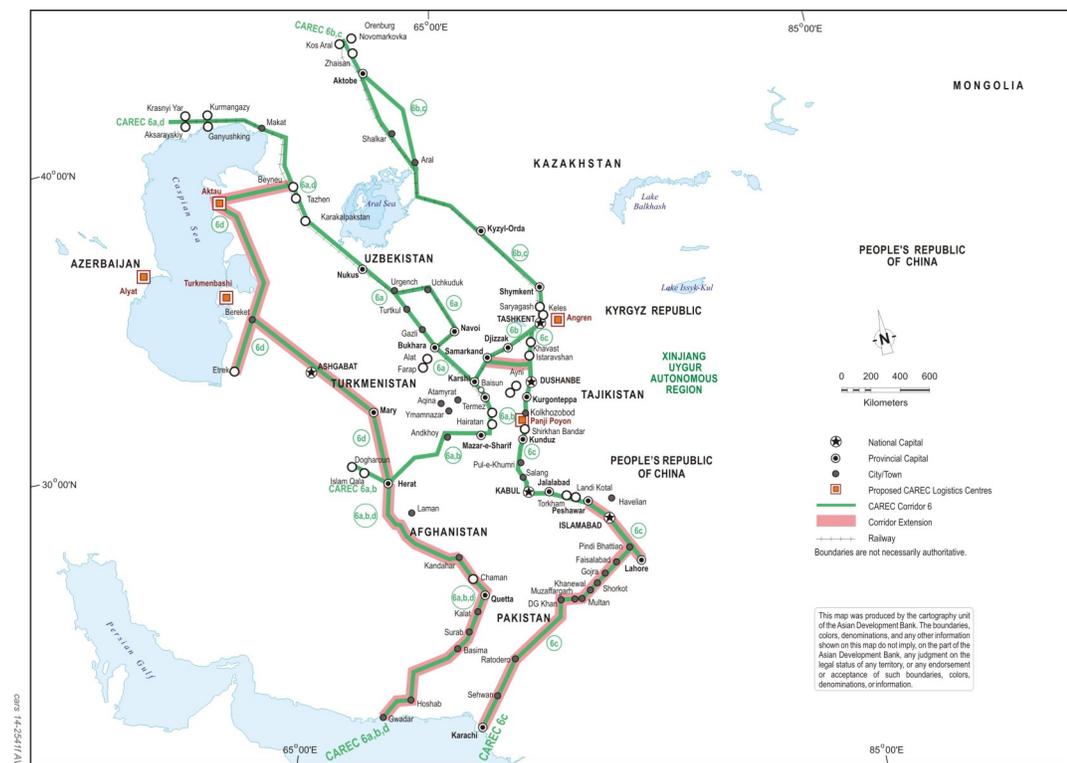
- (i) В коридоре 4a наблюдалось самое длительное время пересечения границы – 5,2 часа. Грузовые АТС пересекают Такешикен-Ярант (КНР-МОН) в обоих направлениях. Товары Китайской Народной Республики, такие как бытовая техника, фрукты и овощи, а также оборудование, перемещались в Монголию, а на обратном пути из Монголии в Китайскую Народную Республику перевозился уголь. Грузовики КНР паркуются в Такешикене в ожидании очереди для прохождения пограничных формальностей. Товары выгружаются на таможенные склады для временного хранения. Позже, в тот же день или на следующий день, грузы собираются и перевозятся в Ярант, где грузы пересекают границу и ввозятся в Такешикен для дальнейшего оформления, сортировки и обработки, что может занять до 30 часов.
- (ii) Что касается издержек при пересечении границы, то субкоридор 4a оказался самым дорогим. Перегрузка товаров происходит в Такешикене. Самым дорогостоящим действующим было хранение на складе в течение ночи по стоимости 6,45 \$ за тонну в сутки. Поскольку средняя полезная загрузка АТС Китайской Народной Республики (перевозка неконтейнеризированных грузов по этому коридору) составляет от 30 до 35 тонн, стоимость хранения составляла около 193,50–225,75 \$ за ночь. Оценочная стоимость погрузки и разгрузки составила 141,80 \$ за партию грузов.
- (iii) Общие издержки на перевозку показали другую картину. Средняя оценочная стоимость для 20-тонной партии грузов на 500 км составила 472 \$ (4a), 1422 \$ (4b) и 591 \$ (4c). Это отражает тот факт, что 4b является доминирующим коридором с самым интенсивным движением.
- (iv) Грузовые АТС двигались с разной скоростью по каждому участку. По оценкам, показатели СБЗ составили 57 км/ч (4a), 46 км/ч (4b) и 37 км/ч (4c). Это указывает на то, что автодорожная инфраструктура, соединяющая Улан-Батор с Бичигт, не такая хорошая, как на других участках. Оценочная ССЗ составила 27 км/ч (4a), 25 км/ч (4b) и 21 км/ч (4c). ССЗ имела более узкий диапазон, несмотря на превосходный показатель СБЗ в 4a из-за более длительных задержек в ПП.

Рисунок 4.10: Коридор ЦАРЭС 5



Источник: Азиатский банк развития.

Рисунок 4.11: Коридор ЦАРЭС 6



Источник: Азиатский банк развития.

### Коридор 5

Коридор 5 соединяет Китайскую Народную Республику с портами Пакистана, проходя транзитом по территории Афганистана, Кыргызской Республики и Таджикистана (Рисунок 4.10). 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 слаборазвитой инфраструктуры. Все три субкоридора располагаются в направлении север-юг и связаны с глубокководными морскими портами в Пакистане (Карачи и Гвадар). Коридор ЦАРЭС 5b совпадает с проектом Экономический коридор Китай-Пакистан на сумму 62 миллиарда \$ (ЭККП).

Коридор 5 продемонстрировал наиболее неблагоприятные результаты в 2017 году, что соответствует результатам, полученным за последние годы. И это не удивительно, так как коридор проходит через многие из наименее развитых стран-членов ЦАРЭС, и ИСТ отражают сложные условия неразвитой инфраструктуры, труднопроходимой местности, усугубляемой неблагоприятными климатическими условиями, и увеличение случаев неожиданного закрытия границ в Южной Азии.

- (i) В 2017 году на участках 5a и 5c было зарегистрировано самое длительное время пересечения границы: оценочно 52 часа и 83 часа соответственно. Среднее время пересечения границ грузовыми АТС в Торхам-Пешавар (АФГ-ПАК) и Спин Булдак-Чаман (АФГ-ПАК) привело к увеличению ИСТ1. Грузы в 40-футовых контейнерах на грузовиках провели 57 часов в Пешаваре и 38 часов в Торхаме. Пешавар является центром консолидации для перевозок в и из Афганистана. Здесь таможенные формальности заняли 42 часа, а время ожидания в очереди в среднем составило 31 час. Таможенное оформление и время ожидания в Торхаме в среднем составили 28 часов и 19 часов соответственно. Многочисленные полицейские контрольно-пропускные пункты были еще одной причиной задержек при перемещении между двумя ПП. На юге пересечь границу через Чаман и Спин Булдак было не легче. Грузовики в Чамане потратили 42 часа на таможенные формальности и 31 час на ожидание в очереди. В ПП Спин Булдак грузовики потратили 32 часа на таможенные формальности и 19 часов на ожидание.
- (ii) Средние издержки, понесенные в ПП, были не лучше. Коридор 5 был самым дорогим для трансграничных товаров в 2017 году. Это было результатом как официальных расходов, так и неофициальных платежей. В каждом пункте в Пешаваре и Торхаме

стоимость таможенных формальностей за грузовик с 40-футовым контейнером составляла от 200 до 250 \$. Были уплачены дополнительные «сборы за содействие» в размере 100 \$ в Пешаваре и 85 \$ в Торхаме. Структура сборов была такой же, как в Чамане и Спин Булдаке. Еще одной проблемой было множество полицейских контрольно-пропускных пунктов в Афганистане. Некоторые грузовики сообщали об остановках и ожидании в течение 20-30 минут, а также об оплате «чаевых» в диапазоне от 5 до 9 \$ на каждом контрольно-пропускном пункте (в крупных городах, таких как Кундуз, Джелалабад, Пули-Хумри). Вдоль коридора 5b грузовики КНР перевозили цемент, оборудование для производства цемента, ремонта дорог, а также яблоки в Пакистан, пересекая границу в ПП Хунджераб-Суст (КНР-ПАК). Вес неконтэйнеризированных грузов в среднем составлял 30-35 тонн. Средняя таможенная пошлина составила 335 \$ за грузовик.

- (iii) В коридоре 5 была зарегистрирована самая высокая стоимость автомобильных перевозок – 1152 \$ за 20 тонн на 500-км участок. Самая высокая оценочная стоимость 2 689 \$ была отмечена для грузовых АТС, перевозивших оборудование из Карачи в Кандагар на участке 5c, частично из-за проблем безопасности, связанных с проездом через беспокойный регион Белуджистан.
- (iv) Грузовики в коридоре 5 двигались с порядочной СБЗ, которая достигала 46 км/ч. К сожалению, когда были включены задержки при пересечении границы, ССЗ значительно снизилась до однозначных уровней.

### Коридор 6

Коридор 6 служит транзитным маршрутом, связывающим Европу и Россию с Ближним Востоком и Южной Азией, и обладает значительным потенциалом для интеграции Центральной Азии с ее соседями (Рисунок 4.11). Четыре субкоридора выходят из России или морских портов Каспийского моря и ведут на юг, заканчиваясь в Карачи или Гвадаре.

Данные ИМЭК за 2017 год выявили очень важные проблемы при пересечении границы вдоль коридора 6. Участки 6c и 6d требуют внимания, поскольку пересечение границы в автомобильных пунктах пропуска занимает много времени и требует значительных средств.

- (i) Вдоль 6c, 6b образцы ИМЭК охватывали транзитные перевозки фруктов и овощей из Пакистана в Узбекистан. Узкое место было определено в ПП Хайратан-Термез (АФГ-УЗБ), где необходимость пересекать реку Амударья была связана с

- обременительным пересечением границы. Грузовики были вынуждены останавливаться в Хайратане, а затем перегружать грузы на баржи, которые переправляли продукты в Термез. Перевалка товаров (погрузка и разгрузка) занимала 5-6 часов в каждом ПП. Более серьезной задержкой было время ожидания баржи, которое занимало до 25 часов.
- (ii) Вдоль бd, среднее время, затраченное на прохождение ПП, было еще больше. Образцы ИМЭК были сфокусированы на грузовых АТС, перевозящих фрукты и овощи из Кветты (Пакистан) в Туркменистан. Грузовики пересекали две пары ПП: Чаман-Спин-Булдак (ПАК-АФГ) и Тургунди-Серхетабад (АФГ-ТКМ), и прохождение процедур при пересечении границы было длительным в обеих парах. На первой паре грузовики простояли 2-3 дня, в основном из-за таможенных формальностей и ожидания в очереди. В Тургунди грузовики провели один день в очереди, прежде чем завершили оформление документов и прошли досмотр. Товары перегружаются на поезда и следуют до следующего ПП в Серхетабаде.
- (iii) Сборы за пересечение границы также были относительно высокими, а на участке бс – представляли собой самую большую сумму. В целом, таможенные сборы в Пешаваре составили 232 \$ за грузовик, став одним из основных факторов, влияющих на издержки, связанные с пересечением границы. Сборы также взимались в пунктах пограничного контроля, таможни, автодорожной инспекции, полицейских контрольно-пропускных пунктах и за весогабаритный контроль. Сумма сбора была небольшой для каждого мероприятия, но отмечалось большое число случаев неофициальных сборов. Весогабаритный контроль также заслуживает особого упоминания: когда грузовик проезжает через Афганистан, то требуется взвешивание. При этом данные указали на непоследовательную практику и структуру сборов. Операции весогабаритного контроля проводились в таких ПП, как Торхам, Кабул, Саманган, Джелалабад и другие. Иногда грузовик взвешивали только один раз, в то время как в других образцах было указано, что грузовик подвергался многократному взвешиванию. Почти во всех случаях весогабаритного контроля взимались неофициальные платежи, что указывает на высокую вероятность того, что перегруженные грузовики используют «чаевые», чтобы избежать официальных штрафов, налагаемых за перегруз.
- (iv) Что касается общих издержек на перевозку, коридор б также продемонстрировал сравнительно высокие уровни. Участок бd имел самые высокие издержки: оценочно 2 307 \$ за 20 тонн на 500 км. Маршрут пролегал через Кветта-Чаман-Спин-Булдак-Кандагар-Герат-Тургунди.
- (v) СБЗ вдоль участка ба достигала 50 км/ч, в то время как на других участках она варьировалась от 27 км/ч до 38 км/ч. Неудивительно, что ССЗ была ниже примерно на 50%, при этом наибольшее отрицательное влияние продолжительное время пересечения границы оказало на участок бd.

## V. Железнодорожные перевозки в 2017 году

Образцы и данные ИМЭК за 2017 год по железнодорожному транспорту, по сравнению с прошлым годом, показали, что

- (i) Среднее время, затраченное на прохождение ПП, выросло до 26,8 часов в 2017 году с 25,9 часов в 2016 году;
- (ii) Средние издержки, понесенные в ПП, немного снизились до 209 \$ в 2017 году с 215 \$ в 2016 году;
- (iii) Общие издержки увеличились до 975 \$ в 2017 году с 966 \$ в 2016 году; и
- (iv) Заметно увеличились СБЗ и ССЗ: 43,0 км/ч (с 38,6 км/ч в 2016 году) и 21,9 км/ч (с 14,3 км/ч в 2016 году) соответственно.

Образцы ИМЭК за 2017 год были собраны в Китайской Народной Республике, Казахстане, Монголии, Туркменистане и Узбекистане по коридорам 1, 4 и 6:

- (i) Коридор 1: Китай-Казахстан, Китай-Казахстан-Узбекистан-Туркменистан, Китай-Европа (контейнерный экспресс);
- (ii) Коридор 4: Россия-Монголия-Китай, Монголия-Китай (охватывают импорт, транзит и экспорт);
- (iii) Коридор 6: Транзитные автомобильные и железнодорожные перевозки Пакистан-Афганистан-Туркменистан (железнодорожный участок начался на границе Афганистан-Туркменистан).

Прогресс, достигнутый по ИСТ для железнодорожного транспорта, отражен в таблицах 5.1-5.4.

### ИСТ1: Среднее время, затрачиваемое на прохождение ПП

Таблица 5.1: Среднее время прохождения через железнодорожный пункт пропуска (ж/д) (в часах)

	2016	2017	изменение, %
<b>ИСТ1</b> Время на прохождение через пункт пропуска (часов)	25.9	26.8	3.5

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

Задержки вдоль железнодорожных коридоров в 2017 году составили 34 часа (коридор 1), 19 часов (коридор 4) и 7

часов (коридор 6). Коридор 1b продемонстрировал значительное увеличение задержек, достигнув 45 часов по сравнению с 37 часами в 2016 году.

Причины задержек были разными:

- (i) Два случая задержки произошли из-за неисправного оборудования, что привело к задержке на 60 часов в коридоре 1 и 12 часов в коридоре 4. Хотя вероятность поломки оборудования мала, величина задержки значительна.
- (ii) Более частые причины существенных задержек ранжируются следующим образом: (i) отсутствие вагонов (25,8 часа); (ii) ограничение при въезде (21,8 часа); (iii) ожидание прохождения приоритетных поездов (18,8 часа); (iv) сортировка (12,1 часа); и (v) операции по смене колеи (8,8 часов). В общем, время ожидания во время этих задержек было значительным по сравнению со стандартными таможенными и инспекционными операциями на железнодорожных терминалах.
- (iii) Задержки были более продолжительными в коридоре 1 по сравнению с коридором 4, за исключением операций по смене колеи, которые заняли 19,0 часов в коридоре 4 по сравнению с 3,2 часа в коридоре 1.

### ИСТ2: Средние издержки, понесенные в ПП

Таблица 5.2: Средние издержки, понесенные в ПП (ж/д) (\$)

	2016	2017	изменение, %
<b>ИСТ2</b> Издержки на прохождение через пункт пропуска (\$)	215	209	-2.8

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

Железнодорожный транспорт в странах ЦАРЭС использует различные стандарты по ширине колеи, которые определяют ширину железнодорожного пути. Китайская Народная Республика использует колею шириной 1435 мм или международный стандарт. В странах Центральной Азии и России используется колея шириной 1520 мм. Учитывая разницу в ширине колеи, грузы, перевозимые поездами между Китайской Народной Республикой и странами Центральной Азии, должны останавливаться на

границе, где происходит смена колеи. ИМЭК определяет это как «операция по смене колеи» и измеряет время простоя. В 2017 году издержки на операцию по смене колеи составили 287 \$ в коридоре 1 (с 288 \$ в 2016 году) и 87 \$ в коридоре 4 (от 102 \$ в 2016 году).

Таможенный досмотр является еще одним распространенным источником издержек, который в 2017 году стоил 128 \$ в коридоре 1, 81 \$ в коридоре 4 и 50 \$ в коридоре 6.<sup>22</sup> В каждом ПП взимаются различные сборы, которые рассматриваются ниже. В Коридоре 1b были зарегистрированы самые высокие издержки, понесенные при пересечении границы (338 \$), за ним следует коридор 1a (261 \$), тогда как в коридоре 4b издержки составили всего 86 \$. Издержки при пересечении границы железнодорожным транспортом в Казахстане также оказались выше, чем в Монголии.

### ИСТ3: Общие издержки на перевозку

Таблица 5.3: Средние издержки на перевозку по участку коридора (ж/д) (\$)

	2016	2017	изменение, %
<b>ИСТ3</b> Издержки на перевозку по участку коридора (\$ на 500 км, на 20 тонн)	966	975	0.9

км = километр, ИСТ = индикатор содействия торговле.  
Источник: Азиатский банк развития.

ИМЭК определяет общие издержки на железнодорожные перевозки как сумму двух компонентов стоимости: во-первых, железнодорожный тариф, который представляет собой официальный тариф, публикуемый национальной железнодорожной администрацией. Тарифы могут отличаться в зависимости от периода времени, но в основном зависят от характера и веса грузов, а также расстояния между пунктом отправления и пунктом назначения. Второй компонент – это издержки, связанные с пересечением границы: фактически, ИСТ3 включает в себя ИСТ2.

Общие издержки на перевозку были самыми высокими в коридоре 6d - 1 548 \$ по сравнению с 1 981 \$ в 2016 году; затем в коридоре 4 - 1 181 \$ против 1 046 \$ в 2016 году; 6b – на уровне 819 \$ против 823 \$ в 2016 году; 1a – на уровне 752 \$ против 859 \$ в 2016 году; и 1b - 623 \$ против 803 \$ в 2016 году.

### ИСТ4: Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС

В 2017 году поезда, следующие по коридору 1, как

Таблица 5.4: Средняя скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (ж/д) (км/ч)

	2016	2017	изменение, %
<b>ИСТ4</b> Скорость движения по участку коридора ЦАРЭС (км/ч)	14.3	14.8	3.5
<b>СБЗ</b> Скорость без задержек (км/ч)	38.6	37.6	-2.6

км/ч = километров в час, ИСТ = индикатор содействия торговле, СБЗ = скорость без задержек.

Источник: Азиатский банк развития.

правило, двигались с высокой скоростью, в основном благодаря оптимизированному железнодорожному оборудованию и активам в Казахстане, достигая 49,1 км/ч в 1a и 55,2 км/ч в 1b. После учета времени пересечения границы ССЗ составила 20,1 км/ч в 1a и 10,8 км/ч в 1b. Поезда, следующие вдоль коридора 4b, с другой стороны, двигались со скоростью, которая составила половину скорости коридора 1, достигая лишь 20,6 км/ч (СБЗ) и 10,0 км/ч (ССЗ). Поезда, следующие по коридору 6, также, как правило, движутся медленнее, таким образом, оценочные значения СБЗ составили 12,5 км/ч (6b) и 29,9 км/ч (6d), а ССЗ – 11,2 км/ч (6b) и 13,7 км/ч (6d).

## Эффективность коридоров

### Коридор 1

#### Обычные поезда

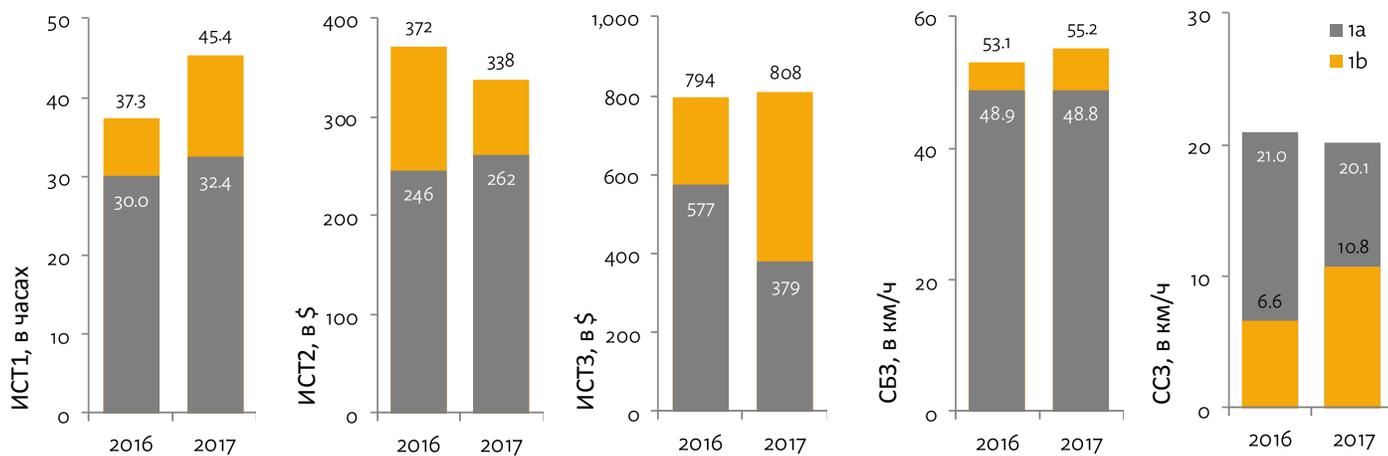
Мониторинг ИМЭК в 2017 году фокусировался на коридоре 1a, который пересекает границу в ПП Алашанькоу-Достык (КНР-КАЗ), и 1b, который пересекает границу в ПП Хоргос-Алтынколь (КНР-КАЗ).

ИСТ (Рисунок 5.1) показывают, что в коридоре 1b потребовалось больше времени на пересечение границы, а издержки, понесенные в ПП, выше, чем в коридоре 1a. Общие издержки на перевозку в коридоре 1b также продемонстрировали рост. С другой стороны, СБЗ поездов в коридоре 1b была выше, чем в 1a. Однако значительное увеличение времени пересечения границы отрицательно сказалось на ИСТ ССЗ. Задержки были вызваны сочетанием ряда факторов.

- (i) Инициатива «Ограничение на въезд» применяется в отношении к пропускной способности в ПП Хоргос-Алтынколь: поезда задерживаются на Хоргосе, когда соседний ПП в Алтынколь работает на полную мощность и не может обрабатывать большее количество прибывающих поездов. В результате для

22 Эти значения являются усредненными оценками на основе количества образцов и ПП в коридоре.

Рисунок 5.1: Индикаторы содействия торговле отдельным железнодорожным коридорам



ИСТ = индикатор содействия торговле, СБЗ = скорость без задержек, ССЗ = скорость с задержками, км/ч = километров в час.

Источник: Азиатский банк развития.

- (ii) Изучение ограничений пропускной способности в Алтынколь показало, что загрузка и разгрузка каждого поезда занимала 12 часов. Нехватка вагонов была самой серьезной проблемой, на решение которой в среднем требовалось 21,7 часа. При этом, смена колеи была завершена всего за 3,4 часа по сравнению с 19 часами, проведенными в ПП КНР-МОН.
- (iii) В целом, ограничения пропускной способности в Алтынколь повлияли на пропускную способность и задержку поездов в Хоргосе. Общая эффективность ПП Хоргос-Алтынколь может быть улучшена посредством фокусирования политики, инфраструктуры и оборудования на увеличении пропускной способности железнодорожного терминала Алтынколь.

На основе анализа затрат сделаны следующие выводы.

- (i) Были замечены очень незначительные изменения в структуре затрат на прохождение пунктов пропуска в коридорах 1a и 1b между образцами, собранными в 2016 году, и образцами, собранными в 2017 году.
- (ii) Самым дорогостоящим фактором в обоих коридорах 1a и 1b была практика перегрузки в пункте смены колеи. Поскольку образцы ИМЭК включали только железнодорожные перевозки из Китайской Народной Республики в Казахстан, операция по смене колеи осуществлялась в ПП в Казахстане. Сбор за смену колеи зависит от типа грузов, и в Достыке он может составлять 400 \$ за обычный вагон и 300 \$ за 40-футовый контейнер.

- (iii) Еще одним существенным фактором, повлиявшим на издержки, было предоставление вагонов. Перемещение вагона постоянно отслеживается, и он должен находиться в нужном месте в нужное время. В прошлом «Казахстан темир жолы» (КТЖ) был национальным железнодорожным органом, единственным владельцем и оператором всего подвижного состава. Реформы в железнодорожном секторе 2013 года привели к приватизации подвижного состава, что позволило внешним коммерческим организациям стать владельцами и осуществлять эксплуатацию вагонов. Такие инициативы, хотя и приносят пользу с точки зрения привлечения инвестиций для увеличения предложения вагонов, но вызывают проблемы со связью и предоставлением вагонов. Отношения между КТЖ, грузоотправителями, экспедиторами, грузополучателями и владельцами вагонов стали более сложными, а соответствующие обязанности стали неопределенными. Казахстан все еще разрабатывает законы о железных дорогах с целью устранения этого недостатка. Образцы ИМЭК, таким образом, время от времени показывали «сбор и доставку вагонов», то есть иногда эта деятельность требовалась в Достыке, но в других случаях не требовалась. На мероприятие в среднем требовалось 1-2,5 часа, а затраты составили 200-250 \$ за контейнер.
- (iv) Третьим фактором, повлиявшим на издержки, был таможенный досмотр. В рамках ИМЭК были получены данные о затратах в ПП Алашанькоу-Достык (КНР-КАЗ), Хоргос-Алтынколь (КНР-КАЗ), Сарыагаш-Келес (КАЗ-УЗБ) и Ходжадавет-Фарап (УЗБ-ТКМ). Сборы за досмотр варьировались в зависимости от типа груза: в

Доставке они составили 350 \$ за обычный вагон или 125 \$ за 40-футовый контейнер; а в Алтынколе - 400 и 125 \$ соответственно.

В целом, снижение издержек потребовало бы действий, направленных на усовершенствование операции по смене колеи, законодательства и правил по предоставлению вагонов, а также действий по оптимизации и упрощению таможенного досмотра.

### **Скоростные контейнерные поезда**

Скоростные контейнерные поезда связывают Евразийский континент и предлагают быстрый и экономичный способ перевозки грузов между восточной частью Китайской Народной Республики и Европой с соответствующими центрами в Чончине и Дуйсбурге (Германия). Общая протяженность маршрута составляет 11 179 км, а железнодорожные перевозки начинаются из Чончина, далее проходят в Синьцзян-уйгурский автономный район, пересекают транзитом территорию Казахстана и проходят по территории России, Беларуси, Польши и Германии. Этот яркий пример регионального сотрудничества объединяет межведомственное и многостороннее сотрудничество (между железнодорожными администрациями, таможенными органами и другими ведомствами в нескольких странах).

Когда в 2011 году начались скоростные контейнерные железнодорожные перевозки, общее время перевозки составляло 16 дней. Высокие расходы на перевозку препятствовали широкому использованию услуги, а порожние обратные рейсы (от Дуйсбурга до Чончина) были коммерчески непривлекательными. Несмотря на отсутствие популярности на начальном этапе, преимущества этой услуги оставались очевидными –

### **Обработка грузов в интермодальном терминале в Дуйсбурге**



оценочное сокращение времени в пути на 30 дней по сравнению с морским маршрутом и сокращение стоимости перевозки на 75 процентов по сравнению с воздушным транспортом.

На основе данных ИМЭК и последней информации от Международной ассоциации грузовых экспедиторов Чончина (партнер ИМЭК в Китайской Народной Республике), последние достижения включают:

- (i) **Увеличившуюся частоту.** В 2011 году эти перевозки осуществлялись в одном направлении раз в месяц из Чончина в Дуйсбург. В 2014 году перевозки осуществлялись два раза в месяц в обоих направлениях, и обратная нагрузка быстро увеличивалась, что облегчило проблему порожних перевозок в обратном направлении. В 2017 году перевозки уже осуществлялись ежедневно в обоих направлениях.
- (ii) **Более низкую стоимость.** Хотя общая стоимость одного контейнера в 2011 году составляла 9600 \$, включая железнодорожные тарифы и все пограничные сборы, к 2017 году она снизилась на 14% и составила 8 277 \$. В расчете на ДФЭ на км за 6 лет эта стоимость снизилась с 0,86 до 0,74 \$. Эта услуга стала более конкурентоспособной в результате сокращения порожних пробегов в обратном направлении и, в свою очередь, привлекает все больше европейских товаров в восточную часть Китайской Народной Республики. Европейский экспорт, перевозимый скоростными поездами, включает химические продукты, электрическое оборудование и детское питание.
- (iii) **Более короткую продолжительность.** Общая продолжительность этой перевозки в 2017 году сократилась до 12 дней, в среднем СБЗ составила 51 км/ч, а ССЗ достигла 37 км/ч. С точки зрения времени, эта услуга сопоставима с автомобильными грузоперевозками, а показатели скорости намного выше, по сравнению со скоростью движения обычных поездов.

Одним словом, сочетание более короткой продолжительности и более низкой стоимости привлекло больше грузов, позволило осуществлять более частые перевозки и привело к циклу фокусирования усилий, чтобы эти перевозки стали более быстрым и более экономичными.

### **Коридор 4**

Расстояние от Тяньцзиня до Улан-Батора составляет 1 692 км, что делает железные дороги наиболее эффективным видом транспорта. По оценкам ИМЭК, в 2017 году контейнеризированные грузы перемещались в обоих направлениях, занимая в среднем 12 дней в каждую

сторону, хотя полный диапазон продолжительности перевозок, отраженных в образцах ИМЭК, показал 8-18 дней. Эти изменения объясняются двумя причинами, связанными с портом Тяньцзинь и ПП Эренхот-Замын-Ууд.

- (i) Порт Тяньцзинь является крупнейшим портом на севере Китайской Народной Республики. В 2016 году он обработал 14,5 миллиона ДФЭ и входил в десятку крупнейших портов Китайской Народной Республики по годовой пропускной способности, измеряемой в ДФЭ. Контейнеры, направляющиеся в Монголию, сталкивались с задержками продолжительностью 5-7 дней, что составило половину общей продолжительности в пути. Одной из причин задержек были указаны перегруженность порта и предполагаемый низкий приоритет, придаваемый перемещаемым контейнерам, направляющимся в Улан-Батор.
- (ii) В ПП Эренхот-Замын-Ууд (КНР-МОН), где происходит смена колеи, осуществляется таможенный контроль и переоформление транзитного документа, и может потребоваться около 1 дня для выполнения этих стандартных формальностей. Отсутствие вагонов и время ожидания для перевалки грузов между поездами способствуют возникновению существенных задержек. Данные ИМЭК за 2017 год показали, что время ожидания в Замын-Ууде из-за нехватки вагонов в среднем составляло 22 часа, а из-за перевалки грузов – 14 часов в случае перевозки пустых стеклянных бутылок из Чончина в Улан-Батор.

### *Коридор 6*

В коридоре 6 железные дороги используются для перевозки фруктов и овощей из Пакистана, которые перемещаются транзитом через территорию Афганистана на грузовых АТС. На границе между Афганистаном и Туркменистаном груз перегружается в поезда в ПП Торгунди (АФГ). Оттуда поезда следуют в ПП Серхетабад (ТКМ) и проходят 700 км до Ашгабата, на что уходит 22,5 часа. По оценке, СБЗ составила в 30 км/ч. Прохождение ПП в Серхетабаде заняло около 6 часов. На таможенные формальности в среднем ушло 3 часа, на ожидание – 2 часа, пограничный досмотр – 1 час. В пункте назначения (Ашгабат) потребовалось 20 часов на перевалку и оформление грузов.

Основной проблемой было время ожидания в Торгунди, которое в среднем составило 25 часов. Грузовые АТС приезжали, товары выгружались и затем оставались в таможенной зоне, ожидая поездов из Ашгабата. Отсутствие железнодорожной сети и активов в Афганистане делает его зависимым от использования поездов соседних стран.

## VI. Обновленная информация 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 коридора, пересекающего более чем одну страну. Кроме того, решения по преодолению проблем коридора в одной стране могут быть не применимы в другой стране, через которую пролегает этот коридор. В Разделе VI рассмотрены вызовы и новые обстоятельства на уровне стран, которые будут полезны разработчикам политики в каждой из стран при определении фокуса национальных стратегий для решения национальных и, в конечном счете, региональных проблем транспорта, торговли и содействия торговле.

Практические примеры из стран на основе данных 2017 года обеспечивают более подробное представление о конкретных проблемах и вызовах (вставки 1-6).

### ■ Афганистан

Афганистан находится в узловой точке четырех крупнейших торговых блоков: Восточная Азия, Южная Азия, Ближний Восток и Центральная Азия. Торговые и экономические характеристики каждого блока демонстрируют взаимодополняющие потребности. Например, Восточная Азия и Южная Азия испытывают потребности в энергоносителях и минеральном сырье и могли бы импортировать необходимые излишки из Центральной и Южной Азии. Кабул расположен относительно близко к крупнейшим торговым центрам региона – один из самых дальних, Алматы, может быть достигнут за 5 суток (при условии, что движение грузовых АТС происходит со скоростью 50 км/ч в течение 8 часов в день, и задержки при пересечении границ минимальны). Однако Афганистан сталкивается с многочисленными трудностями и все еще не реализовал в полной мере свой потенциал в качестве транзитного хаба.

К основным вызовам относятся:

- (i) Большинству местных транспортных операторов по-прежнему трудно получить разрешения на проезд для грузовых АТС и визы для водителей, что вынуждает их останавливаться на национальных границах. В результате, большинство трансграничных торговых грузоперевозок осуществляется внешними операторами.

### Вставка 6.1: Воздействие закрытия границы между Афганистаном и Пакистаном

16 февраля 2017 года Пакистан закрыл пограничные пункты пропуска (ПП) Торхам и Чаман после ряда проблем безопасности в Афганистане. Эти ПП являются главными артериями для торговли и коммерции в объеме 1,5 миллиарда \$ между этими двумя странами. ПП были открыты на короткое время 7-8 марта 2018 г., но затем снова закрылись до 21 марта 2018 г., когда они были вновь открыты для пассажирских и грузовых перевозок.

#### Влияние на торговые маршруты

- (i) **Транзитная торговля.** Пакистан активно экспортирует фрукты и овощи в Таджикистан и Узбекистан через ПП Торхам. Товары консолидируются в Пешаваре, и затем перемещаются грузовыми автомобилями через границу. Экспорт Пакистаном фруктов и овощей в Туркменистан осуществляется из провинции Белуджистан через ПП Чаман.
- (ii) **Импорт.** Афганистан импортирует потребительские и промышленные товары из пакистанского порта Карачи, которые перевозятся автомобильным транспортом в контейнерах пакистанскими таможенными перевозчиками в Кабул (через ПП Пешавар-Торхам) и Кандагар (через ПП Чаман-Спин-Булдак). Закрытие границы затруднило потоки импорта, и нарушение цепи поставок привело к росту цен на ключевые потребительские товары. Департамент таможи Афганистана также выразил подозрение относительно контрабанды в страну.
- (iii) **Экспорт.** Большие объемы сельскохозяйственных продуктов экспортируются из Афганистана в Индию через ПП Вага (граница Пакистана с Индией). Закрытие границы нарушило нормальный поток торговли. Задержки пересечения границы создали трудности для фермеров и участников ВЭД, торгующих скоропортящимися свежими фруктами, которые зависят от продаж в Индию. Кроме того, в связи с закрытием границы, грузы недорогих продуктов из-за границы, направляющихся в морской порт Карачи, были перенаправлены в Бандар-Аббас.

При нормальных обстоятельствах, содействие торговле между Афганистаном и Пакистаном неэффективно: например, на полицейских КПП вдоль 55-километровой дороги, связывающей Торхам и Пешавар распространено взяточничество, и очень высокий процент афганских контейнеров (прибывающих и убывающих) подвергается проверкам и досмотрам дорожной полицией и пограничными агентствами, что приводит к длительному времени простоя в Карачи и платежам за простой грузоотправителями. В сочетании с внезапными закрытиями границы, такая практика может ухудшаться, и негативно влиять на торговый оборот и транзитную торговлю.

Источники: Центральная статистическая организация Афганистана (<http://cso.gov.af/en/page/economy-statistics/6323/annual-trade>); и "Afghanistan Times" (<http://www.afghanistantimes.af/opinion-afghanistan-pakistan-bilateral-trade-analysis/>)

- (ii) Время, затрачиваемое на пересечение границы в ПП Торхам–Пешавар (АФГ–ПАК) и Спин-Булдак–Чаман (ПАК–АФГ), неизменно остается продолжительным.<sup>23</sup>
- (iii) Учитывая ненадежность автомобильного транспорта, правительство ведет активную работу по развитию воздушных коридоров, сфокусированную на маршрутах Кабул–Нью-Дели и Кабул–Дубай,<sup>24</sup> несмотря на то, что воздушные грузоперевозки являются более дорогими, чем автомобильные.
- (iv) Низкий уровень использования книжек МДП – еще одно свидетельство трудностей автомобильных перевозок и пересечения границ. Со времени повторной активизации МДП в сентябре 2014 года, квалифицированными транспортными операторами Афганистана было использовано всего 26 книжек МДП.<sup>25</sup>

## ■ Азербайджан

Значительная часть целевых рынков Азербайджана располагается к западу от страны и за пределами региона ЦАРЭС, что существенно ограничивает возможность сбора данных ИМЭК от азербайджанских транспортных операторов. Зарегистрированные перевозки включают автомобильные и железнодорожные грузоперевозки в западном направлении, к морским портам Грузии (Батуми и Поты), и ограниченное количество перевозок в восточном направлении, в Центральную Азию.

ПП "Красный Мост" на границе Азербайджана и Грузии обеспечивает пропуск грузовых и пассажирских АТС, и характеризуется интенсивным движением<sup>26</sup>. Несколько образцов торговых грузов в рамках транзитной торговли страны с Грузией (происходящих из Турции и направляющихся в Казахстан) показывают что:

- (i) Затраты времени на пересечение границы в Корпу могут быть значительными; время ожидания занимает 5-7 часов.
- (ii) Паромный переход из Морского порта Баку является узким местом – ожидание паромов занимает 36 часов.

Сбор данных в большем объеме по этому маршруту (коридор 2а) формально начнется в 2018 г. Являясь мультимодальным, этот маршрут добавит новую ценную информацию в отношении содействия торговле в данном коридоре.

## ■ Китайская Народная Республика

Каналы торговли между Синьцзян-Уйгурским автономным районом Китайской Народной Республики и Центральной

Азией демонстрируют уникальную форму "приграничной торговли" или "торгового туризма", характеризующихся небольшими объемами и высокой частотой перевозок грузов из Урумчи до Алматы, которые обычно не встречаются в других частях Китайской Народной Республики. Понимание этого аспекта необходимо для понимания роли Хоргоса и "настойчивости" его структурных проблем.

Являясь воротами Китайской Народной Республики для торговли с Центральной Азией, ПП Хоргос характеризуется интенсивным движением. Наряду с традиционно использовавшимся автомобильным ПП, с декабря 2012 г. там действует также железнодорожный ПП. Согласно данным ИМЭК, в этом ПП были зарегистрированы самые большие затраты времени среди пунктов пропуска КНР. В 2017 г. для грузов, отправляемых из КНР, среднее время пересечения границы через ПП Хоргос составило 8,8 часа – самое большое, по сравнению с другими ПП на границах с Казахстаном, Монголией, Кыргызской Республикой и Пакистаном.

Относительно длительное время пересечения границы обусловлено не пропускной способностью или оборудованием, а в большей мере регулятивными ограничениями. Во-первых, ограничение на проезд грузовых АТС из КНР через ПП Хоргос (КАЗ) задерживает доставку товаров после достижения ими границы. Во-вторых, автотранспортные фирмы Китайской Народной Республики испытывают трудности при нахождении грузов на обратный рейс из пунктов назначения в Казахстане. В-третьих, получение казахстанских виз и вождение по казахстанским дорогам и через полицейские посты создает существенные проблемы. Вследствие этого, грузоотправители предпочитают выгружать товары с китайских грузовиков для временного хранения в Хоргосе, и затем загружать их на казахские грузовики, по мере их прибытия. Эта операция по перегрузке занимает, в среднем, приблизительно 3,5 часа, и стоит 322\$ за 1 АТС. В это же время таможенные брокеры подают заявки на экспортные разрешения.

Ограничение на въезд грузовых автомобилей из Китайской Народной Республики через ПП Хоргос (КАЗ), судя по всему, не имеет простого решения. Различные технические спецификации транспортных средств – основная причина, которая удерживает центральноазиатские республики (ЦАР) от допуска на свою территорию грузовых АТС из стран за пределами ЦАР. В Казахстане, как и в других ЦАР, обычный максимально допустимый вес груза составляет 38-44 тонны (в зависимости от числа осей). Однако конфигурация АТС из Китайской Народной Республики, благодаря более качественным дорожным покрытиям,

23 С 2012 г. пересечение границы автомобильными грузами из Пакистана в Афганистан занимает, как минимум, 30 часов в ПП Пешавар и Торхам, находящихся на противоположных сторонах ПАК-АФГ границы. Аналогично, не менее 36 часов затрачиваются на обеих сторонах границы в ПП Спин-Булдак – Чаман (ПАК-АФГ).

24 См. [www.usaid.gov/afghanistan/news-information/press-releases/Jan-25-2018-USAID-Launched-One-Stop-Shop-at-HKIA](http://www.usaid.gov/afghanistan/news-information/press-releases/Jan-25-2018-USAID-Launched-One-Stop-Shop-at-HKIA).

25 Торгово-промышленная палата Афганистана, Департамент МДП.

26 ПП "Красный мост" официально называется "Корпу" в Азербайджане и "Цители Хиди" в Грузии.

### Вставка 6.2: Приграничная торговля между Казахстаном и Китайской Народной Республикой: Иллюстрация

Нурлан - участник ВЭД из Алматы (Казахстан), управляющий малым предприятием, которое торгует в розницу обувью, получаемой из Урумчи (Китайская Народная Республика). Урумчи - популярное место для закупок, поскольку многие казахские китайцы говорят и по-китайски, и по-казахски, и могут легко общаться.

Нурлан подает заявку и получает туристическую визу, чтобы посетить Китайскую Народную Республику. Он проезжает приблизительно 1 000 км от Алматы до Урумчи, что занимает 1-2 дня, и затем ищет поставщиков обуви в центрах оптовой торговли в Урумчи. Нурлан находит новые образцы у Бека - казахского китайца, который живет в Урумчи и импортирует обувь из Гуанчжоу, чтобы обслуживать постоянную группу "туристов" из Алматы, которые покупают у него товары. Нурлан платит Беку наличными, поскольку это их первая сделка. Если все пройдет хорошо, и предприниматели построят доверительные отношения после нескольких операций, платеж за товары может осуществляться после того, как товары будут получены и проданы в Алматы. В таком случае, покупатель подписывает с продавцом заказ на закупку.

После этого Бек звонит Хану - китайцу, который управляет логистической фирмой. Хан получит товары и упакует их соответственно для всех покупателей, и затем отправит консолидированную партию из мелких грузов автомобильным транспортом в Хоргос (КАЗ). В Хоргосе Хан разгружает и передает товары в таможенный склад для временного хранения, и связывается с таможенным брокером, находящимся в Хоргосе, чтобы тот получил разрешение на экспорт. Если груз не содержит контрафактных или запрещенных товаров, таможенный брокер может использовать свою собственную компанию в качестве грузоотправителя. Китайский таможенный брокер также договаривается с казахским таможенным брокером, находящимся на казахстанской стороне, чтобы тот выступил в качестве грузополучателя.

Казахский водитель и зарегистрированное АТС отправляются на китайскую сторону, чтобы забрать товары. Казахский таможенный брокер запрашивает разрешение на импорт у казахстанской таможни. После этого АТС с грузом отправляется в Алматы для окончательного оформления, где Нурлан сможет забрать товары.

Источник: Азиатский банк развития.

позволяет перевозить более тяжелые грузы до 60 тонн, что, фактически, запрещает им въезжать на территорию ЦАР. Небольшое количество таможенных перевозчиков из Китайской Народной Республики освобождено от этого ограничения, но издержки, тем не менее, слишком высоки. Это, вероятно, останется барьером даже после того, как книжки МДП будут полностью введены в действие в Китайской Народной Республике, поскольку для въезда в Казахстан транспортным операторам все

равно необходимо получать разрешения для транспортных средств и визы для водителей.

Проблемы с документами также вносят вклад в задержки. Для сборных грузов небольшого объема, характерных для трансграничной торговли в Хоргосе (КАЗ), ошибки в документах являются распространенным явлением. Несоответствия между декларациями, составленными таможенными брокерами Китайской Народной Республики, и документарными требованиями казахстанской таможни, часто возникают в связи со сборными грузами. Такие несоответствия между документами и физическими товарами задерживают пересечение границы. Кроме того, проверки также стали более строгими после того, как ключевые ПП Казахстана и Кыргызской Республики стали внешними международными пунктами пропуска ЕАЭС.

В 2017 г. время, затрачиваемое поездами на пересечение границы (ИСТ1), составило в среднем 26,8 часа. Среди железнодорожных ПП, наибольшие затраты времени были зарегистрированы в ПП Хоргос (КНР), где время пересечения границы поездами, прибывающими из Казахстана, составило 34,0 часа. Аналогично, поезда, направляющиеся в Казахстан, затрачивали значительное время на пересечение границы в Алашанькоу, хотя его среднее значение было несколько меньше - 21,3 часа. Поезда, направляющиеся в Монголию, пересекали границу в ПП Эренхот за относительно более короткое время - 15,5 часа.

Несмотря на то, что эти наблюдения наводят на мысль о неэффективности железнодорожных пограничных переходов на стороне Китайской Народной Республики, данные ИМЭК показывают, что пограничные процедуры на противоположной стороне (Достык, Алтынколь и Замын-Ууд) страдают от еще более продолжительных задержек. Данные показывают, что задержки на стороне Китайской Народной Республики в основном обусловлены ограничением на въезд (Алашанькоу [19,1 часа], Хоргос [31,5 часа] и Эренхот [19,5 часа]). Поезда часто сталкиваются с ограничением въезда на смежный ПП из-за его перегруженности и ограниченной вместимости. Например, поездам в Алашанькоу, после завершения формальностей, приходится оставаться в ПП Алашанькоу в ожидании, пока соответствующие объекты в ПП Достык не будут готовы принять дополнительные поезда.

Задержки в ПП, смежных с границами КНР, происходили из-за операций, связанных со сменой колеи, производимых на станциях страны прибытия (в Казахстане и Монголии). Оценки ИМЭК показали, что на операции в пунктах изменения колеи требуется значительное время: в

ПП Достык – 3,4 часа, в ПП Алтынколь –3,2 часа и в ПП Замын-Ууд –1,4 часа. Кроме того, нехватка грузовых вагонов из-за дисбаланса торговли с Китайской Народной Республикой также вносит значительный вклад в задержки в таких пунктах пропуска, как Достык (21,7 часа), Алтынколь (25,4 часов) и Замын-Ууд (18,7 часа).

## ■ Грузия

Вступление Грузии в партнерство ЦАРЭС в 2016 году обеспечило наличие стратегического звена для перевозки товаров и мониторинга в рамках ИМЭК от Ляньюнгана (Китайская Народная Республика) до Черного моря. Географическое положение страны и модернизированные процедуры таможенного оформления и содействия торговле соединяют Центральную Азию с Европой. В 2017 г. в рамках ИМЭК был начат сбор предварительной информации и данных для оценки аспектов содействия транспорту и торговле в Грузии, по сравнению с другими странами-членами ЦАРЭС.

Грузия осуществила много успешных реформ в сфере таможенного дела и содействия торговле.

### Интеграция пограничных служб

Меры контроля, связанные с пересечением границ, находятся в Грузии под ответственностью двух ведомств: (i) Службы доходов Министерства финансов Грузии (налоговая и таможенная служба, и служба санитарного и фитосанитарного погранично-карантинного контроля Грузии), и (ii) Департамент патрульной полиции Министерства внутренних дел. Департамент патрульной полиции осуществляет паспортный контроль и надзор за вопросами миграции, в то время как Служба доходов Грузии несет ответственность за таможенные процедуры, включая фитосанитарный карантинный контроль, ветеринарный карантинный контроль, санитарный карантинный контроль и процедуры, а также паспортный контроль для транспортных операторов в ПП.

Водители представляют соответствующие документы таможенным сотрудникам для проверки, и данные вводятся в автоматизированную систему передачи и обработки таможенных данных (ASYCUDA) для распределения грузов в зеленый, желтый, или красный каналы. Таможенные сотрудники также проводят паспортный контроль. В среднем, водители АТС завершают формальности по пересечению границы в течение пяти минут.

## Таможенный сотрудник проводит паспортный контроль водителей



### Зоны таможенного оформления

Грузия создала зоны таможенной очистки для сокращения времени оформления и повышения эффективности перемещения грузов. До введения этого подхода, для оформления товаров транспортные операторы должны были проходить следующую последовательность процедур:

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

С зонами таможенной очистки оформление грузов проводится централизованно в здании с электронной системой управления очередью и предварительной подачей декларации, и завершается в течение 30 минут; досмотр грузов в красном канале вместо нескольких дней проводится за несколько часов.

### Внедрение управления на основе оценки рисков

Таможенный контроль осуществляется с применением полностью автоматизированного анализа рисков и управления на основе оценки рисков. Система управления рисками, в соответствии со стандартами и рекомендациями Всемирной таможенной организации, содействует быстрому и бесперебойному прохождению товаров и позволяет осуществлять пост-таможенный аудит и управление. Управление рисками обеспечило

**Зоны таможенного оформления в Потти**



возможность оформления 83% импорта и 86% экспорта через зеленые коридоры.

**Модернизация таможенных информационных систем**

С 2007 г. таможня использует систему ASYCUDA World. Первоначально испытанная в пилотном режиме, ASYCUDA World полностью заменила собой ASYCUDA + в 2010 г.; в 2015 г. система была модернизирована, и с тех пор используется для управления системой Электронной таможни с обновлением до последней версии ASYCUDA World.

**Упрощенный транзитный режим**

В соответствии с грузинским законодательством, транзит

освобожден от любых таможенных пошлин и не требует обеспечения в форме гарантий, депозитов или других денежных или неденежных средств. Это предусмотрено в статье 11 о свободе транзита Соглашения об упрощении процедур торговли Всемирной торговой организации (ВТО); свобода транзита обеспечена статьей 230 Налогового кодекса Грузии и другими подзаконными актами.

**Вставка 6.3: Практический пример: Совместный таможенный контроль (СТК)**

Признавая потребность в повышении эффективности пересечения границ, Грузия и Азербайджан планируют сотрудничать на основе двустороннего соглашения об осуществлении совместного таможенного контроля (СТК) в пограничном пункте пропуска "Красный мост". В принципе, СТК будет содействовать прохождению ПП водителями с "одной остановкой" и повышению эффективности пересечения границы.

На заседании Комитета по таможенному сотрудничеству, прошедшем в октябре 2017 г. в Душанбе (Таджикистан), Грузия официально предложила концепцию, которая потребует проведения обширной работы по согласованию законодательной базы и процедур между этими двумя странами. В рамках существующего двустороннего сотрудничества между этими странами, а также с учетом их успехов в осуществлении институциональной реформы, предложенный СТК может быть успешно внедрен посредством тщательного планирования и правильной реализации.

Источник: Азиатский банк развития.

**■ Казахстан**

Протяженность дорожной сети Казахстана достигает 96 353 км. Вступление в ВТО (ноябрь 2015 г.) и ЕАЭС (январь 2015 г.), согласование инициативы "Светлый путь" Казахстана и инициативы "Один пояс – один путь", а также быстрая модернизация ПП Хоргос в Восточном Казахстане – все это открывает большие возможности для реализации потенциальных выгод автотранспортной индустрии Казахстана.

Транспортные и логистические центры привлекли значительный интерес в Казахстане. Специальная экономическая зона "Хоргос – Восточные ворота" планирует строительство нескольких современных первоклассных складов. В специальной экономической зоне будут созданы два сухих склада общей площадью 25 000 квадратных метров, а также склады с регулируемой температурой для хранения сельскохозяйственных продуктов.

#### Вставка 6.4:

#### Современные логистические центры и их влияние на цепь поставок

Асылбек Култаев – начальник складского терминала компании "Continental Logistics LLP". Он полагает, что использование транспортных и логистических центров может принести значительную пользу производителям картофеля в Казахстане. Традиционно, сельскохозяйственные производители находятся в невыгодном положении, продавая свои продукты: культуры созревают одновременно, и цены падают из-за большого предложения.

Однако в непииковый сезон, ограниченное предложение приводит к повышению цен. Для производителей картофеля, если они продают продукцию сразу после сбора урожая по текущей рыночной цене, прибыль составляет 10 казахстанских тенге (KZT). Если производитель хранит картофель в современных центрах логистики, прибыль составляет 60 KZT, даже за вычетом затрат на хранение в холодильнике. В течение межсезонья картофель импортируется из Белоруссии и Азербайджана и продается в Казахстане по цене 300 KZT.

Источник: "TransLogistica Казахстан"  
(<https://www.transitКазахстан.kz/en/>)

## ■ Кыргызская Республика

Протяженность дорожной сети Кыргызской Республики составляет 34 000 км, из которых 18 810 км – национальные дороги, и 15 910 км классифицируются, как частные или муниципальные дороги. В общей протяженности, дороги с покрытием составляют 21% или 7 228 км, в том числе – 4 969 км с покрытием из асфальтобетона. Однако недостаточный уровень содержания, наряду с неблагоприятными атмосферными условиями в зимнее время и горным ландшафтом, вызывает быстрое ухудшение состояния дорожного покрытия, что, в свою очередь, снижает СБЗ. Автомобильный транспорт – преобладающий вид транспорта в стране, на который приходится более 90% тоннажа грузоперевозок.

Выборка ИМЭК для Кыргызской Республики охватывала коридоры 1с, 3b, и 5а. Грузы фруктов и овощей перевозятся в Алматы, где они либо поступают в продажу, либо перевозятся далее в западные регионы России через коридор 1с или в восточные регионы через коридор 3b. Эффективность пересечения границы через ПП Аул-Веселоярск (КАЗ-РОС) в значительной степени изменялась: обычно пункты пропуска работали эффективно, но временами издержки и время пересечения границы

неожиданно увеличивались, когда российские пограничные ведомства усиливали свои меры контроля.

Со времени реализации мер по предварительному декларированию грузов в 2016 г., какие-либо серьезные задержки на границе КГЗ-КАЗ не отмечались. Если грузоотправители подают таможенную декларацию не позднее, чем за 2 часа до прибытия груза, таможня обязана завершить таможенный контроль и выпустить АТС/грузы в течение 30 минут по прибытии.

Несмотря на то, что ИМЭК фокусируется на проблемах пересечения границы, следует все же отметить серьезные проблемы содействия торговле внутри национальной границы, с которыми сталкивается Кыргызская Республика, в том числе:

- (i) **Повышение стоимости перевозки в течение экспортного сезона вследствие несбалансированности предложения и спроса.** Кыргызская Республика поставляет фрукты и овощи грузовым автотранспортом в Москву и Новосибирск в России, при этом транспортные расходы составляют 3 000-4 500 \$ за 20-тонный груз. Однако в течение сезона экспорта, когда объемы резко возрастают, возникает нехватка авторефрижераторов. Отсутствие планирования транспорта для таких ситуаций вынуждает грузоотправителей соглашаться на спотовые или рыночные цены, которые могут вдвое превышать преобладающую цену.
- (ii) **Санитарные и фитосанитарные меры.** Для Кыргызской Республики стало труднее экспортировать товары в ЕАЭС в связи с унифицированной системой сертификации качества продуктов. Поставщики аккредитуются и должны быть зарегистрированы в центральной базе данных поставщиков, однако в Кыргызской Республике отсутствуют лаборатории или организации по стандартизации, которые могли бы проводить проверки и обеспечить сертификацию. Грузоотправители могли бы проводить сертификацию в России, однако это связано с большими расходами (приблизительно 1 340 \$).

## ■ Монголия

Коридоры ЦАРЭС 4а, 4b, и 4с обеспечивают возможность автомобильных перевозок между Монголией и сопредельными с ней странами – Китайской Народной Республикой и Россией. Оценки ИМЭК 2017 года показывают, что в монгольских автомобильных ПП пересечение границы занимало менее 3 часов, за исключением ПП Такешикен-Ярант (КНР-МОН) в коридоре

4а. В ПП Такешикен пересечение границы для импорта и экспорта занимало, в среднем, 6-7 часов из-за дополнительного времени, требуемого на обработку грузов угля, процесс которой отличается от контейнеризированных грузов. Таким образом, длительная процедура пересечения границы обусловлена, в основном, потребностью в специальной обработке товаров, а не препятствиями для торговли.

Несмотря на скачок в экспорте угля и других полезных ископаемых из Монголии, индикаторы ИМЭК не отметили эффектов перегруженности пограничных переходов в Китайскую Народную Республику. Это объясняется тем, что ИМЭК получало данные о грузоперевозках лишь по следующим ПП в коридорах ЦАРЭС: Такешикен-Ярант (КНР-МОН) в 4а; Хиягт-Алтанбулаг (РОС-МОН), Наушки-Сухэ-Батор (РОС-МОН) и Эренхот-Замын-Ууд (КНР-МОН) в 4b; и Зуун Хатавч-Бичигт (КНР-МОН) в 4с. При этом трансграничные перевозки угля и меди из Ою Толгойт во Внутреннюю Монголию обычно обслуживают другие ПП, которые находятся за пределами коридоров ЦАРЭС, такие как Гашуун-Сухкайт – Ганчимодоао (МОН-КНР).

В 2016 г. Китайская Народная Республика, Монголия и Россия заключили трехсторонний экономический договор о партнерстве, ключевая часть которого направлена на улучшение сообщения автомобильным и другими видами транспорта. Два основных маршрута, определенные в соответствии с соглашением, полностью соответствуют коридорам ЦАРЭС 4а и 4b.

- (i) **Международная азиатская сеть, Магистраль 3 (АНЗ):** Улан-Удэ – Хиагт (Российская Федерация)/Алтанбулаг (Монголия)-Дархан-Улан-Батор-Саиншанд-Замын-Ууд (Монголия)/Эренхот (Китайская Народная Республика) - Пекин-Тяньцзинь; и
- (ii) **Международная азиатская сеть, Магистраль 4 (АН4):** Новосибирск-Барнаул-Горно-Алтайск-Ташанта (Российская Федерация)/Уланбайшинт (Монголия)-Ховд-Ярант (Монголия)/Такешикен (Китайская Народная Республика)-Урумчи-Каши- Хонкираф.

В 2017 г. общий тоннаж грузоперевозок по железной дороге в Монголии достиг 22,76 млн. тонн. С 2013 г. грузовой тоннаж вырос скромно, в среднем, на 1,6%, из-за ограниченной пропускной способности железнодорожной сети между севером и югом. Перспективы повышения пропускной способности остаются потенциально щекотливой темой из-за иностранной совместной собственности на Железные дороги Монголии. С другой стороны, транзитные перевозки в 2017 г. продемонстрировали многообещающий рост, составив 25% общего грузооборота, и продолжают расти на 12%

ежегодно, начиная с 2013 г.

Увеличивающиеся торговые обороты создают риск негативного влияния на показатели времени и издержек в пунктах пропуска Монголии. В 2017 г. грузам, прибывающим из Тяньцзиня, на пересечение границы через ПП Замын-Ууд требовалось больше суток. Совокупные задержки были обусловлены нехваткой грузовых вагонов (18 часов), составлением поездов (10 часов), перегрузкой материалов (7 часов) и технической инспекцией (5 часов). Правительство Монголии сознает важность ПП Замын-Ууд и предпринимает шаги по повышению его пропускной способности и отклонению части грузопотоков на другие маршруты, такие, как коридор 4с.

## ■ Пакистан

В 2017 году выборка ИМЭК в Пакистане включала автомобильные перевозки 40-футовых контейнеров из Карачи в Кабул или Кандагар по коридорам ЦАРЭС 5а и 5с, соответственно. Пересечение границы в ПП Пешавар-Торхам (ПАК-АФГ) и Чаман-Спин-Булдак (ПАК-АФГ) по-прежнему остается очень продолжительным. Задержки в ПП Чаман составили, в среднем, 82 часа, в основном, вследствие длительных таможенных формальностей, а также продолжительного ожидания в очередях.

Китайско-пакистанский экономический коридор (СРЕС) привлекает большое внимание в Пакистане в связи с крупными инвестициями в создание автомобильной дороги, соединяющей Гвадар с Каши, которая пролегает по маршруту коридора ЦАРЭС 5b. По этому маршруту выборка ИМЭК включала образцы автоперевозки воздушных компрессоров, генераторов и строительных материалов из Каши до ПП Хунджераб-Сост (КНР-ПАК) на расстояние 513 км. Перевозки занимали 24 часа при стоимости приблизительно 1 500 \$ за рейс. Зарегистрированная средняя СБЗ составила 45 км/ч.

В сфере содействия торговле в Пакистане были реализованы несколько улучшений. Ранее, транзитные товары подлежали обязательному сопровождению таможенной. Однако после внедрения систем слежения для таможенных перевозчиков, процедуры сопровождения и конвоя были отменены. Кроме того, Федеральное бюро по доходам Пакистана развернуло в Пешаваре и Чамане систему Единая таможня (WeBOC) с использованием веб-технологии, что позволило модернизировать таможенное администрирование в этих ПП. В отношении транзита сохранились следующие требования к документации для груза и транспортных операторов:

- (i) **Груз:** (1) декларация на товары, (2) упаковочный лист, (3) коммерческий счет-фактура, (4) транзитная форма, (5) сертификат о происхождении, (6) форма опломбирования контейнеров, (7) коносамент, (8) аккредитив;
- (ii) **Транспортный оператор:** (1) письмо от таможни для таможенных перевозчиков, (2) книга регистрации транспортного средства, (3) водительские права, (4) сертификат о проверке, (5) действительный паспорт с въездной визой.

Несмотря на улучшения, пересечение границы продолжает представлять трудности, особенно в ПП Торхам и Пешавар. Эти ПП служат шлюзом для двусторонней и транзитной торговли между Афганистаном и Пакистаном. На фоне растущих объемов грузоперевозок, время пересечения границы составило в среднем 57 часов в Пешаваре и 38 часов в Торхаме. Возможен целый ряд решений, но, по существу, требуется двухстороннее сотрудничество обоих пограничных ведомств.

#### **Отсутствие механизма сотрудничества**

В 2011 г. Управление ООН по наркотикам и преступности создало отделы пограничной связи в ПП Торхам и Пешавар, чтобы улучшить условия пересечения границы и внедрить средства контроля для обеспечения безопасности. Этот двусторонний механизм создал возможность координации и разрешения многих проблем, связанных с границей. Однако Пакистан в одностороннем порядке приостановил работу отдела пограничной связи, что привело к снижению эффективности координации между двумя пограничными офисами.

#### **Трудности получения визы для водителей**

Афганским водителям, которым необходимо пересечь границу Пакистана, приходится выполнять обременительные иммиграционные требования. Прежде чем их АТС будет дано разрешение на въезд на территорию пограничного поста, водители должны пешком перейти границу на пакистанскую сторону и ждать своей очереди с другими пассажирами, чтобы подать заявку на получение визы. Затем водители возвращаются на афганскую сторону границы и ведут свои АТС с автостоянки на пакистанскую сторону границы. Ежедневно на пакистанской границе выстраивается длинная очередь людей, ожидающих получения визы.

#### **Ограниченная площадь для стоянки АТС на пакистанской стороне**

ПП Пешавар имеет недостаточную площадь парковки, что ограничивает пропускную способность ПП. По оценкам водителей, очередь грузовых АТС, ожидающих в ПП,

достигает нескольких сотен в течение пикового экспортного сезона с июля по сентябрь.

## **■ Таджикистан**

Оценки показывают, что в 2017 году через ПП Нижний Пяндж афганскую границу пересекли более 30 000 грузовых АТС. Из-за различий в стандартах транспортных средств и отсутствия соглашений о транзитной торговле между странами Центральной Азии и Афганистаном, таджикские операторы забирают товары в ПП Ширхан Бандар на афганской стороне границы, который является сопредельным пункту пропуска "Нижний Пяндж", не въезжая в Афганистан, с тем, чтобы перевозка не квалифицировалась как транзитная.

Между тем, движение прибывающих и убывающих АТС продемонстрировало существенный рост в течение 2016-2017 гг. Данные ИМЭК зарегистрировали транзитные перевозки грузов сельскохозяйственных продуктов из Пакистана в Таджикистан, и выявили низкую эффективность пересечения границы АФГ-ТАД. В то время как средняя задержка прибывающих грузов в ПП Нижний Пяндж составляла 6,5 часа, убывающие АТС затрачивали, в среднем, 52,6 час в ПП Ширхан Бандаре. Необходимость ожидания в очереди и перегрузки товаров, а также наличие затруднений в получении виз и разрешений на проезд автомобилей, препятствовали бесперебойному перемещению грузов. Это побудило Правительство Таджикистана к реализации мер по развитию этого ПП.

ПП Гулистон – еще один международный ПП с интенсивным движением, который обслужил в 2017 году почти 26 000 АТС. Придание международного статуса его сопредельному ПП Кызыл-Бель в Кыргызской Республике привело к дальнейшему повышению интенсивности движения. До этого времени, товары из Китайской Народной Республики ввозились в Таджикистан через ПП Карамик. Сопредельный ПП Карамык был закрыт для транзитных грузов, и движение грузов для ввоза в Таджикистан было направлено через ПП Кызыл-Бель-Гулистон (КГЗ-ТАД), несмотря на объезд протяженностью 250-300 км.

Движение через ПП Фотехобод, расположенный на границе с Узбекистаном, демонстрирует устойчивый рост в течение 2015-2017 гг. Новое правительство в Узбекистане положило начало более теплым отношениям между двумя странами, которые могут привести к более высокому уровню трансграничной торговли через Фотехобод.

ПП Карамик имеет статус двустороннего ПП и обслуживает

только грузы между Кыргызской Республикой и Таджикистаном. Оценки ИМЭК показывают, что АТС затрачивают на пересечение границы 7,5 часа, причем половина этого времени затрачивается на ожидание в очереди. Отклонение транзитных перевозок в ПП Кызыл-Бель – Гулистон (КГЗ-ТАД) частично объясняет значительный спад количества АТС, проходящих через ПП в 2015 – 2017 гг. Однако ситуация может быстро измениться, с учетом того, что ЕАЭС планирует определить Карамык как внешний международный ПП.

#### Вставка 6.5: Зеленые коридоры МДП в пункте пропуска "Нижний Пяндж"

В июне 2017 г. Таможенная служба Таджикистана и Таможенный департамент Афганистана подписали документ о сотрудничестве, с целью совместной реализации зеленых коридоров МДП на границе. Недавнее быстрое увеличение объемов трансграничных грузоперевозок через ПП Нижний Пяндж-Ширхан Бандар (ТАД-АФГ) побудило предложение двусторонней инициативы пограничного сотрудничества между Афганистаном и Таджикистаном для повышения эффективности.

В настоящее время некоторое количество грузов из Казахстана и Кыргызской Республики, направляющихся в Афганистан, перевозятся с использованием системы МДП. Отсутствие зеленых коридоров на границе АФГ-ТАД приводит к возникновению длинных очередей АТС, как использующих, так и не использующих систему МДП, что подрывает цели системы МДП, которая обещает упрощенную и ускоренную транзитную схему.

Источник: Азиатский банк развития.

## ■ Туркменистан

### Автомобильный транспорт

Автомобильный транспорт - самый важный сектор в государственной экономике. Транспортные индикаторы показывают, что тоннаж грузоперевозок, так же как и грузооборот автотранспорта, находятся на подъеме. Автомобильный транспорт страны ежегодно перевозит приблизительно 500 миллионов тонн груза и 1 миллиард пассажиров. После обретения независимости число транспортных средств в стране более чем утроилось. В настоящее время в стране имеется широко разветвленная сеть автомагистралей с твердым покрытием, охватывающая также муниципальный и местный уровни. Страна создает региональные автомобильные дороги в соответствии с международными стандартами, общая длина которых составляет более 1 700 километров с запада на восток и с севера на юг. Ширина региональных автомобильных магистралей в стране составляет 31 метр, с

шириной каждой из проезжих частей 12,25 метра. По состоянию на март 2017 г. общая длина автомобильных дорог составляла 13 737 км (2 280 км классифицированы как "международные", и 6 540 км классифицированы как "национальные").<sup>27</sup> 564-километровая платная дорога, соединяющая Ашхабад с морским портом Туркменбаши на Каспийском море, находится в процессе строительства, которое планируется завершить к 2018 г.

### Железнодорожный транспорт

Туркменистан активно развивает железнодорожные перевозки. В настоящее железнодородная сеть страны насчитывает более 4 980 км железных дорог, которые обеспечивают более 30% всего оборота грузовых перевозок. В связи с этим, в последние годы много внимания уделяется развитию сети национальных железных дорог.

### Водный транспорт (Каспийское море)

Согласно Генеральному плану развития Международного морского порта Туркменбаши и туркменского морского торгового флота до 2020 г., запланированы следующие проекты: строительство судостроительного/судоремонтного завода, создание базы спасательной службы и приобретение экологического оборудования и экологических судов; реконструкция железнодорожного паромного терминала и существующих нефтеналивных причалов; приобретение портовых буксиров; реконструкция сухогрузного причала в порту Аладжа; строительство дополнительных причалов и автомобильно-пассажирского терминала; углубление и расширение судоходного канала порта Туркменбаши; строительство нового контрольно-диспетчерского пункта для координации работы порта; и создание логистического центра, включая строительство причала для контейнерных и сухогрузных судов длиной 1 500 м. Ожидается, что после первой фазы реконструкции пропускная способность порта Туркменбаши удвоится, и он будет в состоянии принимать морские суда и выполнять операции по переработке грузов круглосуточно.

### Процедура транзита

Поскольку Туркменистан является подписавшейся стороной Конвенции МДП 1975 года, внешние операторы могут осуществлять транзитные перевозки через Туркменистан в соответствии с Конвенцией МДП. Без этой системы транзит более сложен. Основные требуемые документы: (i) коммерческий счет-фактура; (ii) декларация; (iii) упаковочный лист; (iv) товаросопроводительные отгрузочные (погрузочные) документы; (v) сертификат качества для конкретных продуктов; (vi) лицензия на перевозку определенных типов товаров, таких, как химические продукты, оборудование и другие (в

27 Информация от Статистического офиса Туркменистана (<http://www.stat.gov.tm/>) и Министерства торговли США (<https://www.export.gov/article?id=Turkmenistan-Transportation-Market>).

соответствии с местным законодательством); (7) книжка МДП.

#### **Пересечение границ**

Туркменистан является важной транзитной страной для операторов Узбекистана при перемещении грузов в/из морского порта Бандар-Аббас в Иране, и в 2017 году программа ИМЭК охватила районы Туркменистана, в основном, вдоль коридоров 3 и 6. Пункты пропуска, охваченные ИМЭК, рассмотрены ниже.

#### **ПП Фарап (граница с Узбекистаном),**

Согласно данным ИМЭК за 2017 г., затраты времени на пересечение границы составили в среднем 5,8 часа для убывающих АТС, и в среднем 7,9 часа для прибывающих АТС, при этом половина этого времени затрачивалась на ожидание в очереди. ПП Фарап оборудован всем необходимым оборудованием, таким как рентгеновские сканеры для пассажиров и весовое оборудование для грузовых АТС. Кроме того, он примыкает к недавно созданной региональной автомагистрали (с разделительной полосой) с твердым покрытием, пролегающей до города Туркменабад, где водители могут воспользоваться гостиницами и банками. Чтобы уменьшить длительность ожидания в очереди и скопление АТС, сооружается большая автостоянка. ПП Фарап работает 24 часа в сутки.

#### **ПП Серхетабад (граница с Афганистаном),**

ПП Серхетабад играет роль в импорте и экспорте транзитных товаров в/из Афганистана автомобильным и железнодорожным транспортом. Он был модернизирован и реконструирован, оборудован рентгеновскими сканерами для пассажиров и весовым оборудованием для АТС. В городе, расположенном поблизости, имеются банки, продовольственные магазины и один частный мотель для водителей АТС. Имеются две парковки для грузовых автомобилей, одна - небольшая государственная автостоянка, прилегающая к ПП, в то время как вторая - частная стоянка большой площади, которой управляет местный предприниматель. Однако она расположена вдалеке от ПП, и подъездная дорога имеет не очень хорошее качество. Этот ПП работает только в дневное время.

#### **Перегрузка**

Груз, отправляемый из Афганистана в Туркменистан, обычно должен подвергнуться одной перегрузке: АТС должно остановиться в Торгонди (АФГ), где товары проходят очистку и перегружаются на поезд. Этот процесс, помимо обычной проверки, включает ожидание прибытия поезда, а также перемещение товаров. Таким образом, на пересечение границы для товаров требуется больше суток, после чего поезд проходит в Туркменистан

через ПП Серхетабад с минимальной задержкой, и далее следует в Ашхабад, конечный пункт назначения.

#### **ПП Сарахс (граница с Ираном)**

ПП Сарахс был введен в действие в феврале 2017 г. Сухой порт оптимально расположен в непосредственной близости к международной автодороге и железной дороге. ПП Сарахс оборудован системами круглосуточного видеонаблюдения и безопасности. Этот объект располагает достаточным пространством для временной парковки транспортных средств, открытой платформой для хранения товаров и контейнеров, магазинами, цехами для ремонта транспортных средств, автомойками и санузлами.

### **■ Узбекистан**

В 2017 году ИМЭК получило данные по перевозкам товаров в Узбекистане по коридорам 2, 3, и 6. Они включают грузы, направлявшиеся в Казахстан и Россию, а также активные грузоперевозки между городами страны и морским портом Бандар-Аббас. Казахстан и Туркменистан являются важными транзитными странами для Узбекистана, через которые он получает доступ к внешним рынкам, так как страна не имеет выхода к морю даже через непосредственных соседей.

#### **Единое окно**

В течение 2014-2016 гг. в рамках проекта модернизации таможни в сотрудничестве с Агентством по Международному сотрудничеству Кореи были внедрены единая таможенная информационная система и система единого окна. Для участников внешнеэкономической деятельности был предоставлен интернет-портал, позволяющий подавать документы в электронной форме и получать разрешения. Единое окно выполняет функции службы "с одной остановкой" для государственных ведомств, ответственных за выдачу санитарных, ветеринарных, фитосанитарных и других сертификатов и разрешений участникам ВЭД. Эта служба интегрирована с Единой автоматизированной информационной системой Государственной таможенной службы Узбекистана.

#### **Процедура транзита**

Груз, перемещаемый через территорию Узбекистана, должен отвечать ряду документарных требований. Кроме того, грузы подлежат сопровождению сотрудниками таможни до ПП, в соответствии со Статьей 223 Таможенного кодекса. Несмотря на то, что Узбекистан является договаривающейся стороной Конвенции МДП, ИМЭК не получило какие-либо образцы транзитных перевозок через Узбекистан внешними операторами в рамках МДП. Однако осуществляемые реформы начинают открывать страну, и потенциально реализовывать ее

транзитный потенциал.

#### **Пересечение границы**

##### ***ПП Яллама (граница с Казахстаном)***

ПП Яллама, расположенный в 68 километрах от Ташкента: данные ИМЭК показывают среднее время пересечения границы 6,5 часа, половина которого также затрачивается на ожидание в очереди. В течение пикового экспортного сезона обычно можно наблюдать 30-40 грузовых автомобилей, ожидающих очереди в ПП Яллама, и водителям требуются 1-1,5 суток для завершения процедур пересечения границы. Пограничный пропускной пункт не предлагает ожидающим водителям удобств, таких как столовая, отель или вода.

##### ***ПП Даутота (граница с Казахстаном)***

ПП Даутота находится в северо-западной части Узбекистана на границе с Казахстаном. Пограничный пост работает 24 часа в сутки и обеспечивает надлежащий контроль за въездом и выездом граждан, транспортных средств и товаров, перемещаемых по автомагистрали "Великий шелковый путь" (Андижан-Ташкент-Нукус-Кунград-Бейнеу), предоставляя доступ в Содружество Независимых Государств (СНГ) и Европу. Он расположен на расстоянии приблизительно 320 км от ближайшего города, Кунграда. Сопредельный ПП Тажен на казахстанской стороне находится за 150-метровой нейтральной зоной между ПП.

На территории пограничного поста площадью 2 гектара размещаются контрольно-пропускные пункты, отдельные помещения для детального досмотра грузов, здания для инспекции и регистрации выезжающих АТС, а также административные здания. Он оборудован стационарным сканером большого размера для проверки транспортных средств. Оценки ИМЭК показывают, что убывающие и прибывающие с грузами АТС затрачивают, соответственно, 6,9 часа и 6,2 часа на пересечение границы в ПП Даутота.

##### ***ПП Алат (граница с Туркменистаном)***

Алат находится в юго-западной части Узбекистана на границе с Туркменистаном. Планируются дальнейшее строительство и реконструкция пограничного поста, с расширением его территории. Пограничный пост находится на расстоянии приблизительно 100 км от ближайшего города – регионального центра Бухара. Сопредельным ПП Алат является ПП Фарап, отделенный 800-метровой нейтральной зоной между пунктами пропуска. В ПП Алат убывающие грузы затрачивают, в среднем, 6,1 часа на пересечение границы, в то время как прибывающие грузы – 5,3 часа. Половину этого времени составляет ожидание очереди.

#### **Вставка 6.6: "Центр логистики Ангрен"**

Узбекистан осуществляет крупные инвестиции в развитие транспортных и логистических центров. Один из самых крупных в Узбекистане, "Центр логистики Ангрен" предназначен для содействия мультимодальным перевозкам с использованием железнодорожной станции "Аблык". "Центр логистики Ангрен" был введен в эксплуатацию в январе 2010 г., и обеспечивает получение и доставку всех категорий товаров, прибывающих или отправляемых из Ферганской долины.

По состоянию на 2017 г., "Центр логистики Ангрен" имеет склады, комбинированные терминалы, подъездные дороги и маневровые площадки, гостиницы и службы безопасности. Терминалы для транзитных грузов покрывают площадь 8,6 гектара и включают железнодорожные линии для загрузки и разгрузки вагонов вместимостью 22 контейнера. Складские помещения вмещают до 1 500 тонн грузов.

Источник: Азиатский банк развития.

## VII. Ключевые проблемы и рекомендации

В этом разделе кратко рассмотрены ключевые вопросы, возникающие из анализа данных ИМЭК за 2017 год, касающиеся процедур, инфраструктуры, оборудования, нормативной базы и других аспектов, с целью информирования, как разработчиков политики в странах ЦАРЭС, так и участников ВЭД о существующих вызовах, которые препятствуют бесперебойному и быстрому перемещению товаров и грузов через границы в регионе. В нем также предлагаются предварительные рекомендации, предназначенные в качестве помощи для решения проблем и улучшения внутрирегиональной торговли ЦАРЭС.

### Ключевые вопросы — автомобильный транспорт

#### Процедуры

- Длительное время простоя в морских портах.
- Необходимость неоднократно взвешивать транспортные средства.
- Ошибки в документации.

#### Инфраструктура

- Низкое качество подъездных дорог к ПП.
- Отсутствие твердого покрытия на дорогах.

#### Оборудование

- Нехватка рентгеновских сканеров.
- Нехватка лабораторий и санитарно-фитосанитарных приборов/инструментов.

#### Нормативные положения

- Одностороннее или нерегламентированное закрытие границы.
- Ограничение на транспортные средства и/или водителей.
- Отсутствие программ взаимного признания уполномоченных экономических операторов.

### Ключевые вопросы — железнодорожный транспорт

#### Процедуры

- Изменение ширины колеи на границах Китайской Народной Республики.

#### Инфраструктура

- Длительное время смены колеи на станции Эренхот (КНР).
- Длительное время сортировки вагонов на станциях Алашанькоу (КНР), Алтынколь (КАЗ), и Замын-Ууд (МОН).

#### Оборудование

- Нехватка грузовых вагонов в Казахстане и Монголии.
- Долгое время простоя неисправного оборудования на станции Достык (КАЗ).

#### Нормативные положения

- Отсутствие ясного определения границ ответственности и обязательств в сообществе грузоотправителей (например, подвижной состав в Казахстане).

#### Другие аспекты

- В то время как транспортные и транзитные положения и процедуры относительно гармонизированы в пяти странах ЦАРЭС, являющихся также участниками СНГ, страны ЦАРЭС, не входящие в СНГ, такие как Китайская Народная Республика и Пакистан, могут испытать трения при пересечении границ с пятью странами-членами СНГ. Например, к афганским транспортным операторам часто применяются более значительные ограничения из-за воспринимаемых проблем безопасности.
- Вместе с тем, проблемы трансграничной торговли присутствуют даже между пятью участниками СНГ: Туркменистан налагает визовые требования даже на граждан соседних стран; вступление в ЕАЭС привело к образованию новых внешних границ в регионе. Несмотря на это, новые подвижки, такие как двустороннее сотрудничество, региональная транзитная торговля и транспортное сотрудничество понижают барьеры и расширяют содействие трансграничной торговле.

### Рекомендации

#### Процедуры

- Время простоя грузов в морских портах, таких как Карачи (ПАК) и Тяньцзинь (КНР) очень велико. Диверсификация транспортных маршрутов является вариантом в долгосрочной перспективе, который

позволит уменьшить перегруженность и объемы грузовых потоков в более крупных морских портах, как, например, использование морского порта Чабакхар афганскими грузоотправителями. В среднесрочной перспективе электронный обмен деталями грузового манифеста и другие технологические инновации могут помочь облегчить проблему длительного времени простоя в морских портах.

- Многие страны по-прежнему применяют определенную последовательность операций пересечения границы, в рамках которой грузы должны проходить через различные ведомства одно за другим. В принципе, подход с одной остановкой обеспечит оптимизацию проверок и досмотров, и позволит повысить пропускную способность. Методология, полностью основанная на оценке рисков, принятая в Грузии, оптимизирует операции пересечения границы, сокращает количество пограничных ведомств до минимума и интегрирует меры контроля в тех случаях, когда это возможно.

### Инфраструктура

- Провести тщательное изучение инфраструктуры ПП, чтобы определить проблемы пропускной способности.
- Улучшить подъездные дороги к ПП.
- Разделить полосы движения для пассажирских и грузовых транспортных средств, чтобы уменьшить перегруженность транспортом снаружи и на въезде в ПП.
- Проанализировать обработку поездов в процессе сортировки вагонов и составления поездов: жизнеспособные решения включают увеличение числа путей в терминале для операций по перемене колеи.
- Разработать систему мультимодальной перевозки, чтобы содействовать организации более коротких, более частых, и более экономичных циклов грузоперевозок. Например, г.Чончин (КНР), смог развиваться в роли транспортного и торгового хаба, предлагающего для доставки в конечный пункт назначения варианты "железная дорога – автомобиль" или "железная дорога – самолет". В радиусе четырехчасового полета самолет может достигнуть всех крупнейших городов Юго-Восточной Азии. Это открывает возможность перевозки продуктов высокой стоимости и небольшого веса из Европы в Чончин по железной дороге, а затем – самолетом до конечного места назначения. Более быстрый, чем морской маршрут, этот вариант является намного более экономичным, чем полностью воздушная перевозка. Осуществляется модернизация международного аэропорта Цзянбэй в Чончине, чтобы расширить его возможности по обработке грузов.

### Оборудование

- Расширить применение рентгеновских сканеров и технических средств для наблюдения, поскольку

проверки безопасности приводят к увеличению очередей.

- Обеспечить дополнительное погрузочно-разгрузочное оборудование: избыточность в системе гарантирует предотвращение простоев, возникающих из-за неисправностей и замены запасных частей.
- Дополнительная поставка локомотивов, грузовых вагонов и другого оборудования может облегчить проблемы дефицита в Казахстане и Монголии. Однако проблемы уборки, подачи и распределения могут сохраниться даже при наличии дополнительных грузовых вагонов.
- Автомобильные весы также являются решением для борьбы с перегрузом грузовых автомобилей, который ухудшает состояние поверхности дорог с твердым покрытием.
- В случае Кыргызской Республики, в кратко- и среднесрочной перспективе может быть разработан комплексный и жизнеспособный план по обеспечению выполнения санитарных и фитосанитарных стандартов ЕАЭС в отношении лабораторий и испытательного оборудования, и применению других международных стандартов в долгосрочной перспективе.

### Нормативные положения

- Перегрузка товаров между транспортными средствами на границах - одна из первопричин задержек и издержек, с которыми сталкивается автомобильный транспорт. На практике, свободному перемещению АТС препятствуют правила внутренних (каботажных) перевозок и различия в технических спецификациях транспортных средств. Применяются также системы квот, предназначенные для ограничения пересечения границ транспортными средствами, зарегистрированными за пределами страны. Одним из жизнеспособных вариантов решения этой проблемы является ограниченная форма региональной системы уполномоченных экономической операторов, в рамках которой утвержденные операторы из сопредельных государств будут признаваться и иметь возможность ускоренного пересечения границ. Однако сначала должны быть гармонизированы и взаимно признаны региональные стандарты уполномоченных экономической операторов.
- В Казахстане осуществляются крупные реформы законов, относящиеся к железнодорожному транспорту и его работе, дающие возможность привлечь различные заинтересованные стороны к формулированию ответственности и обязательств. Управление подвижным составом, таким как грузовые вагоны, может быть построено с использованием методов наиболее успешной практики и операционных моделей стран с развитой экономикой.

## VIII. Заключение

Национальные транспортные ассоциации из восьми стран ЦАРЭС собрали выборку из 2 532 образцов данных ИМЭК, отражающих перемещение грузов по всем шести коридорам ЦАРЭС в течение 2017 года, главным образом автомобильным транспортом, за которым следует железнодорожный транспорт, и в некоторых случаях – мультимодальные перевозки. Хотя анализ образцов показывает уменьшение времени перемещения по коридорам, отражающее улучшение физической инфраструктуры и снижение общих транспортных расходов операторов, он также отмечает, что торговля пока не может полностью воспользоваться выгодами этих улучшений из-за продолжительных задержек, испытываемых при пересечении границ.

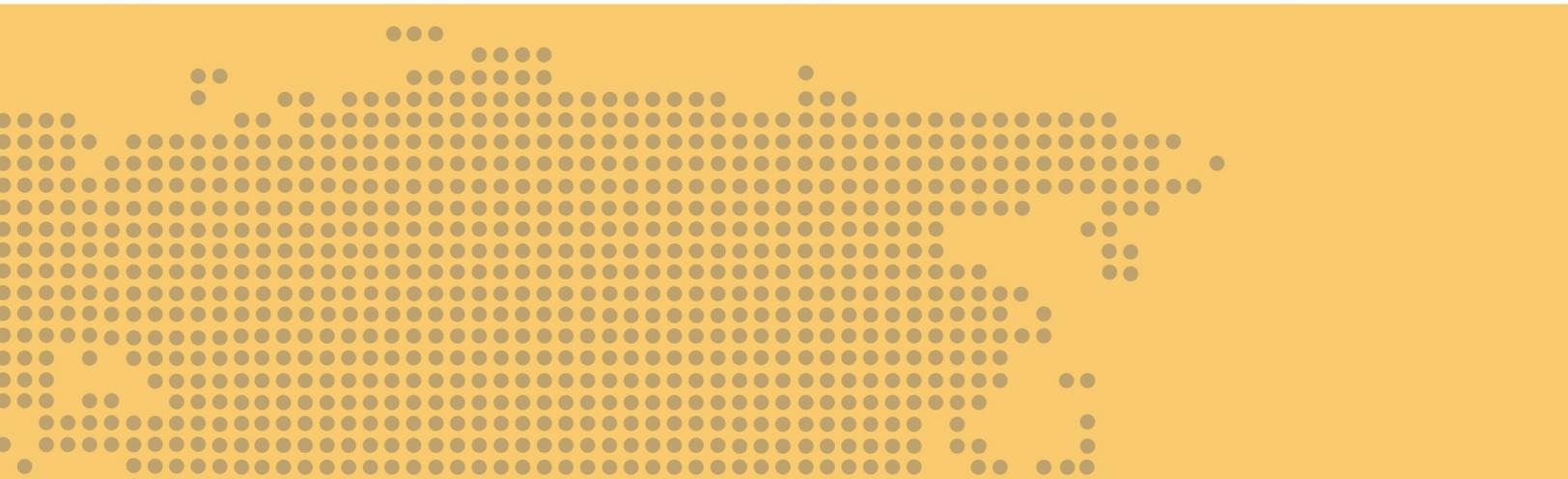
Некоторые задержки на границе были результатом определенных и ограниченных во времени событий, таких, как закрытие границы из соображений безопасности, однако большинство задержек было вызвано регулярными процедурными проблемами, нехваткой основного оборудования, такого, как рентгеновские сканеры и лаборатории, недостаточной инфраструктурой и неправильным применением нормативных положений в случае автомобильного транспорта. Поезда испытали более длительные задержки, чем АТС, прежде всего в связи с операциями по изменению колеи, нехваткой грузовых вагонов и неисправным оборудованием.

За последние годы преимущество железнодорожного транспорта над автомобильным транспортом уменьшилось, поскольку средняя разница в стоимости между этими двумя видами транспорта в регионе ЦАРЭС сокращается, хотя это преимущество может проявляться в отношении конкретных видов товаров. Спрос на неофициальные платежи значительно варьируется, однако по-прежнему повышает издержки на автомобильные перевозки, в особенности в связи с фитосанитарным контролем, регистрацией транспортных средств и таможенными формальностями.

Не все проблемы имеют место на всех пограничных пунктах пропуска в шести коридорах, и некоторые коридоры показали лучшие общие результаты, чем другие. Анализ показывает, что коридор 1 отличается более качественной физической инфраструктурой, поскольку в нем зарегистрированы самые высокие значения СБЗ и ССЗ, как для автомобильного, так и для железнодорожного транспорта. Пересечение границ было самым быстрым в коридоре 4, а наименьшие издержки на пересечение границ зарегистрированы в коридоре 3. Общие транспортные расходы были самыми низкими в коридоре 2.

В дальнейшем, по мере того, как механизм ИМЭК достигнет более зрелой стадии и расширит свои базы данных, он исследует разные подходы к сбору данных по мультимодальным перевозкам, получающим более широкое распространение по всему региону ЦАРЭС. В 2018 году в рамках ИМЭК также планируется собирать информацию об услугах торговой логистики и углубить понимание проблем "внутри границ", работая в тесном сотрудничестве с партнерскими ассоциациями перевозчиков и экспедиторов.

# Приложения



# Приложение 1:

## 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 Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС).

Методология ВЗР, разработанная Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций, фокусируется 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 агрегированном уровне создания 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) Каждая 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 А1.1.

### Партнеры и координаторы измерения и мониторинга эффективности коридоров

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.

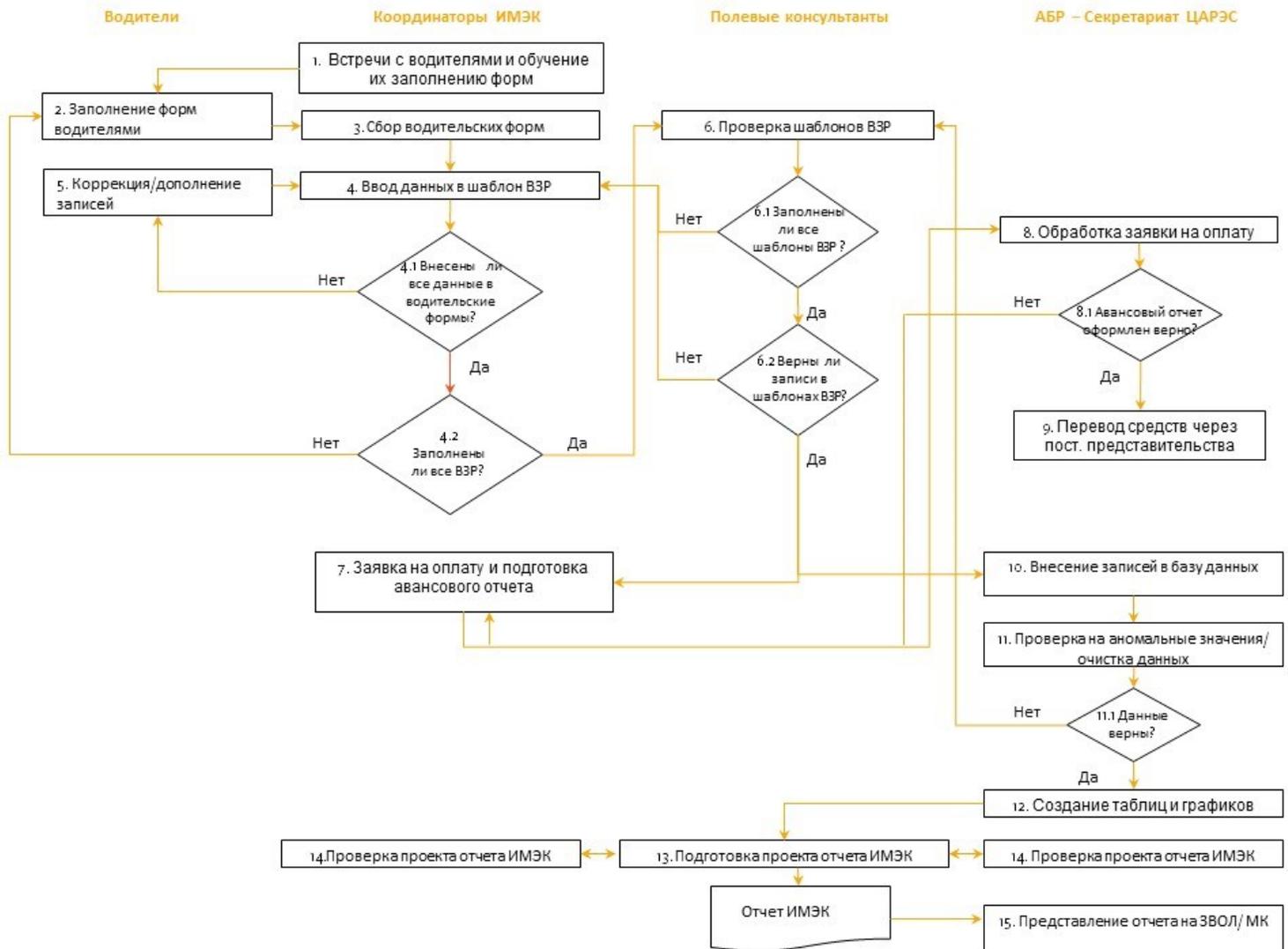
### Водители национальных ассоциаций

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.

Рисунок А1.1: Блок-схема измерения и мониторинга эффективности коридоров



АБР = Азиатский банк развития, ИМЭК = Измерение и мониторинг эффективности коридоров, пост. представительство = постоянное представительство АБР, ВЗР = время/затраты-расстояние, ЗВОЛ = заседание высокопоставленных официальных лиц, МК = министерская конференция.  
 Источник: Азиатский банк развития.

**Группа по содействию торговле ЦАРЭС**

Базирующаяся в главном офисе Азиатского банка развития в Маниле, группа содействия торговле ЦАРЭС ответственна 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 2017 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 успеха ИМЭК. Партнеры проходят обучение сбору первичных данных ИМЭК, и выполняют следующие ключевые обязанности:

(i) Действуют в качестве местного координатора сотрудничества с командой по содействию торговле ЦАРЭС Азиатского банка развития (АБР) при проведении ежегодного обследования ИМЭК;

- (ii) Организуют и обучают водителей использованию адаптированных водительских форм для сбора данных;
- (iii) Проверяют формы, заполненные водителями, чтобы обеспечить полноту и правильность данных;
- (iv) Вводят необработанные данные из водительских форм в электронные таблицы ИМЭК;
- (v) Передают заполненные файлы ИМЭК в ЦАРЭС.

12 партнеров ИМЭК, работавшие в тесном сотрудничестве с ЦАРЭС в 2017 году, перечислены в Таблице А2.1.

Таблица А2.1: Ассоциации-партнеры Измерения и мониторинга эффективности коридоров в 2017 году

Страна	Ассоциация	
1 Афганистан	Ассоциация экспедиторских компаний Афганистана	AAFFCO
2 Казахстан	Ассоциация национальных экспедиторов Республики Казахстан	АНЭК
3 Кыргызская Республика	Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Кыргызской Республики	АМАП КР
4	Ассоциация перевозчиков Кыргызстана	АПК
5 Монголия	Национальная торгово-промышленная палата Монголии	MNCCI
6	Национальная ассоциация автомобильного транспорта Монголии	НАРТAM
7 Пакистан	Пакистанская ассоциация международных экспедиторов	PIFFA
8 Китайская Народная Республика	Чончинская ассоциация международных экспедиторов	CQIFA
9	Ассоциация логистики Автономного района внутренняя Монголия	IMARLA
10	Ассоциация логистики Синьцзян-Уйгурского автономного района	XUARLA
11 Таджикистан	Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Таджикистана	ABBAT
12 Узбекистан	Ассоциация по развитию бизнес-логистики Узбекистана	АРБЛ

Источник: Азиатский банк развития.

## Приложение 3: Индикаторы содействия торговле

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

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

В 2008 г. 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 Тихого океана Организации Объединенных Наций "время-затраты-расстояние" (ВЗР), посредством которых была оптимизирована ее способность эффективно измерять и контролировать пересечение границ и эффективность коридоров ЦАРЭС в течение длительного 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 таможенной службы, 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.

- (i) **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, присущую процессу пересечения границы.
- (ii) **ИСТ2: Издержки, понесенные в ПП.** 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.

- (iii) **ИСТ3: Издержки на перевозку груза по участку коридора.** 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 оказать 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.

(iv) **ИСТ4: Скорость движения по участку коридора.** 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 движение (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 по трассе коридоров.

## Статистическое выведение ИСТ

### 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**, в соответствии с расчетом показателей время/затраты-расстояние (ВЗР)

$$TFI1_i = \sum_{j=1}^a t_j$$

$t_j$  = 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

**Агрегирование**, среднее значение для каждого коридора и вида транспорта

$$\sum_{i=1}^n TFI1_i$$

$n$  = 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**, в соответствии с расчетом показателей время/затраты-расстояние (ВЗР)

$$TFI2_i = \sum_{j=1}^a c_j$$

$c_j$  = издержки на каждое действие  $j$   
 $j = 1, 2, \dots, a$ , где  $a$  = количество действий в каждом ПП

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

$$\sum_{i=1}^n TFI2_i$$

$n$  = 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**, в соответствии с расчетом показателей время/затраты-расстояние (ВЗР)

$$TFI3_i = v_i + b_i + s_i$$

где  
 $v_i$  = 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.

**Агрегирование**, среднее значение для каждого коридора и вида транспорта

$$\sum_{i=1}^n TFI3_i$$

$n$  = 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 (километров в час, км/ч)**

Индикаторы скорости обеспечивают понимание уровня развития инфраструктуры коридоров ЦАРЭС, предоставляя информацию о скоростях, которые автомобили и поезда могут достигнуть при движении по определенным участкам коридоров. В рамках ИМЭК скорость измеряется двумя индикаторами: скорость без задержек (СБЗ) и скорость с задержками (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.

**Скорость без задержек (СБЗ)**, в км/ч. Этот показатель учитывает только скорость при движении, т.е., когда автомобиль движется по дороге, или когда поезд движется по путям. Когда транспортное средство неподвижно, время не учитывается.

**Формула**, в соответствии с расчетом показателей время/затраты-расстояние (ВЗР)

$$SWOD_i = \frac{D_i}{T_i}$$

где  
 $D$  = 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

$$\sum_{i=1}^n (w_i)SWOD_i$$

где:  
 $n$  = 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.

**Скорость с задержками (ССЗ)**, Для целей исследования ССЗ определяется исходя из общего времени, затраченного на весь рейс, включая время на остановки по различным причинам.

---

**Формула**, в соответствии с расчетом показателей время/затраты-расстояние (ВЗР)

$$SWD_i = \frac{D_i}{T_i + A_i}$$

где:  
D = расстояние, пройденное с предыдущей остановки  
T = продолжительность движения  
A = продолжительность действий (в ПП и вне ПП)  
i = 1, 2, ..., 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, ..., 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.

---

## Приложение 4: Действия, выполняемые при пересечении границ

В рамках механизма Измерения и мониторинга эффективности коридоров (ИМЭК), затраченное время и выполненные 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) **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/карантинный контроль** – проверка на наличие лиц со злокачественными или инфекционными болезнями, проводимая органами здравоохранения. Включает также заполнение санитарных/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/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/автомобильная инспекция** – проверка, проводимая Инспекцией дорожного движения или Государственной автомобильной инспекцией (ГАИ).
- (viii) **Полицейский КПП/пост** – дорожные блок-посты 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** – экстренный 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/конвой** – конвой – это формирование колонны автотранспортных средств, движущихся вместе. Колонна движется с сопровождением, которое может состоять из служащих таможи или дорожной полиции, обеспечивающих, чтобы грузы достигли места своего назначения.
- (xiv) **Погрузка/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/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/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 и 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/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 (фрагтовой 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 служащим таможи 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/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.

## Приложение 5: 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 А5.1 перечислены ключевые пары ПП для каждой стороны границы. По состоянию на 2017 г., определены 6 пар ПП в коридоре 1; 12 – в коридоре 2; 9 – в коридоре 3; 5 – в коридоре 4; 5 – в коридоре 5; и 10 – в коридоре 6.

Таблица А5.1: Пограничные пункты пропуска в коридорах ЦАРЭС

Коридор	ПП 1	ПП 2
1 1а, 2с	КНР Алашаньюоу	КАЗ Достык
2 1а, 1с	КАЗ Кайрак	РОС Троицк
3 1b	КНР Хоргос	КАЗ Коргас
4 1b, 6b, 6с	КАЗ Жайсан	РОС Кос-Арал / Новомарковка (Сагарчин)
5 1с	КНР Торугарт / Топа	КГЗ Торугарт
6 1с, 3b	КАЗ Мерке	КГЗ Чалдовар
7 2а, 2b, 2d, 5а, 5с	КНР Еркешитан	КГЗ Иркештам
8 2а, 2b	КГЗ Кара-Суу (Достук)	УЗБ Кара-Суу / Савай (Дустлик)
9 2а, 2b	ТАД Канибадам	УЗБ Коканд
10 2а, 2b	ТАД Нау	УЗБ Бекабад
11 2а, 6а	КАЗ Бейнеу (ж/д) / Тажен (авто)	УЗБ Каракалпакстан (Даутота)
12 2а, 2с	АЗЕ Баку	КАЗ Актау
13 2а, 2b, 2с	АЗЕ Красный мост (авто) - Бююк Кесик (ж/д)	ГРУ Красный мост (авто) - Гардабани (ж/д)
14 2b, 3а	УЗБ Алат	ТКМ Фарап
15 2b	АЗЕ Баку	ТКМ Туркменбаши
16 2d, 3b, 5а, 5с	КГЗ Карамык	ТАД Карамык
17 2d, 5а, 5с, 6с	АФГ Ширхан Бандар	ТАД Панджи Поён / Нижний Пяндж
18 3а, 3b	КАЗ Аул	РОС Веселоярск
19 3а, 6b, 6с	КАЗ Жибек Жолу - Сарыагаш/Яллама	УЗБ Гишт-Куприк - Келес
20 3а	ТКМ Сарахс	ИРН Сарахс
21 3b	ТАД Пахтаабад	УЗБ Сарыюсие
22 3а, 6а, 6b	АФГ Хайратан	УЗБ Термез /Айритом
23 3b, 6b, 6d	АФГ Ислам Кала	ИРН Догарун
24 4а	МОН Уланбайшинт / Цагаанур	РОС Ташанта
25 4а	КНР Такешикен	МОН Ярант
26 4b, 4с	МОН Сүхэ-Батор	РОС Наушки
27 4b	КНР Эренхот	МОН Замын-Ууд
28 6а, 6d	КАЗ Курмангазы (авто) / Ганюшкин (ж/д)	РОС Красный Яр (авто) / Аксарайская (ж/д)
29 6с	ТАД Истаравшан	УЗБ Хаваст
30 6d	КАЗ Болашак	ТКМ Серхетяка
31 2d	АФГ Акина	ТКМ Имамназар
32 2d, 6d	АФГ Торгонди	ТКМ Серхетабад
33 5b	КНР Хунджераб	ПАК Сост
34 5с, 6а, 6b, 6d	АФГ Чаман	ПАК Спин-Булдак
35 5а, 6с	АФГ Торхам	ПАК Пешавар
36 4с	КНР Зуун Хатавч	МОН Бичигт

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 6: Индикаторы содействия торговле: Сводная статистика

В Таблице А6.1 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 А6.1: Сводная статистика индикаторов содействия торговле

Коридор	Общий						Автомобильный						Железнодорожный					
	2016			2017			2016			2017			2016			2017		
	Среднее	Медиана	Граница	Среднее	Медиана	Граница	Среднее	Медиана	Граница	Среднее	Медиана	Граница	Среднее	Медиана	Граница	Среднее	Медиана	Граница
<b>ИСТ1</b>	<b>Время на прохождение через пункт пропуска (часов)</b>																	
Общий	14.6	5.7	± 0.5	19.1	6.4	± 0.7	11.3	4.7	± 0.5	16.9	5.1	± 0.9	25.9	20.5	± 1.2	26.2	20.3	± 1.0
1	21.5	14.5	± 1.2	26.7	22.3	± 1.3	1.8	0.4	± 0.2	5.9	2.4	± 0.6	31.0	34.5	± 1.4	32.4	38.8	± 1.3
2	6.2	6.0	± 0.1	6.4	6.0	± 0.1	6.2	6.0	± 0.1	6.4	6.0	± 0.1	-	-	-	-	-	-
3	4.6	3.4	± 0.9	4.9	3.4	± 0.7	4.6	3.4	± 0.9	4.9	3.4	± 0.7	-	-	-	-	-	-
4	8.0	2.7	± 0.8	7.7	3.3	± 0.6	2.4	2.1	± 0.1	2.9	2.7	± 0.1	19.6	12.0	± 2.1	19.1	12.0	± 1.5
5	28.4	28.0	± 1.3	50.2	36.6	± 3.2	28.4	28.0	± 1.3	50.2	36.6	± 3.2	-	-	-	-	-	-
6	10.6	6.5	± 0.7	15.0	6.8	± 1.0	10.2	6.5	± 0.7	15.4	6.5	± 1.1	18.8	28.8	-	7.4	7.3	± 0.1
<b>ИСТ2</b>	<b>Издержки на прохождение через пункт пропуска (\$)</b>																	
Общий	171	145	± 4	168	143	± 4	160	144	± 4	159	147	± 4	215	150	± 11	202	120	± 12
1	217	130	± 12	238	190	± 13	125	22	± 20	174	37	± 29	264	300	± 13	255	190	± 15
2	173	87	± 15	194	285	± 15	173	87	± 15	194	285	± 15	-	-	-	-	-	-
3	99	81	± 6	97	81	± 5	99	81	± 6	97	81	± 5	-	-	-	-	-	-
4	103	90	± 4	108	89	± 4	104	92	± 4	113	92	± 5	95	44	± 12	87	41	± 12
5	236	231	± 8	254	250	± 8	236	231	± 8	254	250	± 8	-	-	-	-	-	-
6	169	135	± 7	137	120	± 5	168	135	± 7	144	127	± 6	178	295	-	50	50	± 0
<b>ИСТ3</b>	<b>Издержки на перевозку по участку коридора (\$ на 500 км, на 20 тонн)</b>																	
Общий	1,125	906	± 26	955	719	± 23	1,174	981	± 31	947	711	± 27	966	767	± 50	976	738	± 46
1	900	778	± 40	739	584	± 34	981	919	± 67	753	794	± 52	853	559	± 50	734	553	± 43
2	521	474	± 18	521	479	± 20	521	474	± 18	521	479	± 20	-	-	-	-	-	-
3	951	664	± 69	573	551	± 25	951	664	± 69	573	551	± 25	-	-	-	-	-	-
4	1,197	876	± 66	1,173	859	± 64	1,302	927	± 82	1,167	796	± 84	1,046	843	± 108	1,181	978	± 99
5	1,835	1,621	± 62	1,513	1,338	± 54	1,835	1,621	± 62	1,513	1,338	± 54	-	-	-	-	-	-
6	978	815	± 46	930	732	± 39	931	785	± 46	866	637	± 42	1,627	1,904	-	1,329	1,492	± 62
<b>ИСТ4</b>	<b>Скорость движения по участку коридора ЦАРЭС (км/ч)</b>																	
Общий	20.1	17.7	± 1.6	19.8	20.0	± 1.9	22.3	22.4	± 1.7	22.2	23.1	± 1.8	14.3	9.5	± 3.4	14.8	9.9	± 4.7
1	22.6	22.2	± 4.4	21.4	20.3	± 5.9	31.7	28.0	± 5.3	29.6	27.5	± 7.3	17.8	9.5	± 5.2	18.1	8.5	± 7.8
2	23.8	22.2	± 3.7	22.8	21.4	± 3.4	23.8	22.2	± 3.7	22.8	21.4	± 3.4	-	-	-	-	-	-
3	26.7	27.6	± 4.3	24.5	27.3	± 5.8	26.7	27.6	± 4.3	24.5	27.3	± 5.8	-	-	-	-	-	-
4	17.9	15.4	± 3.3	18.3	19.0	± 2.7	25.7	25.7	± 2.8	25.1	25.0	± 1.9	10.1	9.7	± 2.2	10.0	9.4	± 1.6
5	11.6	12.0	± 1.4	10.1	7.9	± 2.0	11.6	12.0	± 1.4	10.1	7.9	± 2.0	-	-	-	-	-	-
6	21.8	22.7	± 3.1	21.1	22.4	± 2.9	22.5	23.7	± 3.1	22.1	23.6	± 3.2	8.3	9.3	-	12.9	13.5	± 0.8
<b>СБЗ</b>	<b>Скорость без задержек (км/ч)</b>																	
Общий	40.9	44.8	± 2.2	42.7	47.3	± 2.1	41.7	44.2	± 2.4	45.0	47.4	± 1.7	38.6	45.1	± 5.0	37.6	47.3	± 5.7
1	49.9	49.6	± 2.3	51.2	50.6	± 3.1	50.2	51.2	± 3.4	53.2	51.4	± 2.9	49.8	48.0	± 3.1	50.4	49.5	± 4.2
2	48.9	49.4	± 2.1	49.4	49.9	± 2.2	48.9	49.4	± 2.1	49.4	49.9	± 2.2	-	-	-	-	-	-
3	40.3	40.7	± 4.6	40.8	40.7	± 6.9	40.3	40.7	± 4.6	40.8	40.7	± 6.9	-	-	-	-	-	-
4	33.8	34.0	± 7.1	34.9	37.2	± 5.1	42.1	41.1	± 10.6	46.6	48.1	± 4.0	25.5	24.8	± 6.1	20.6	15.6	± 5.1
5	38.4	31.1	± 4.8	46.5	54.2	± 4.5	38.4	31.1	± 4.8	46.5	54.2	± 4.5	-	-	-	-	-	-
6	37.9	38.4	± 3.6	38.8	38.5	± 2.6	39.1	38.5	± 3.4	40.6	39.2	± 2.4	15.3	12.3	-	24.7	29.5	± 5.4

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

ИСТ = индикатор содействия торговле, ч = час, км = километр, км/ч = километров в час.

Источник: Азиатский банк развития.

## Приложение 7: Структура индикатора содействия торговле 3

В Таблице А7.1 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 А7.1: Структура индикатора содействия торговле 3

Коридор	Общий						Автомобильный						Железнодорожный					
	2016			2017			2016			2017			2016			2017		
	Совокупн.	Провоз	Действия	Совокупн.	Провоз	Действия	Совокупн.	Провоз	Действия	Совокупн.	Провоз	Действия	Совокупн.	Провоз	Действия	Совокупн.	Провоз	Действия
<b>ИСТ3</b>	<b>Издержки на перевозку по участку коридора (\$ на 500 км, на 20 тонн)</b>																	
Overall	1,125	590	535	955	491	464	1,174	585	589	947	471	476	966	607	359	976	649	327
1	900	482	418	739	428	311	981	572	410	753	417	335	853	440	412	734	430	303
2	521	379	141	521	379	142	521	379	141	521	379	142	-	-	-	-	-	-
3	951	568	382	573	445	128	951	568	382	573	445	128	-	-	-	-	-	-
4	1,197	773	424	1,173	736	437	1,302	771	531	1,167	667	500	1,046	778	268	1,181	912	269
5	1,835	1,092	743	1,513	940	572	1,835	1,092	743	1,513	940	572	-	-	-	-	-	-
6	978	456	522	930	453	477	931	443	489	866	427	439	1,627	1,540	86	1,329	1,329	0
<b>%</b>	<b>В процентном выражении</b>																	
Overall	52%	48%	48%	51%	49%	49%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	63%	37%	37%	66%	34%	34%
1	54%	46%	46%	58%	42%	42%	58%	42%	42%	55%	45%	45%	52%	48%	48%	59%	41%	41%
2	73%	27%	27%	73%	27%	27%	73%	27%	27%	73%	27%	27%						
3	60%	40%	40%	78%	22%	22%	60%	40%	40%	78%	22%	22%						
4	65%	35%	35%	63%	37%	37%	59%	41%	41%	57%	43%	43%	74%	26%	26%	77%	23%	23%
5	60%	40%	40%	62%	38%	38%	60%	40%	40%	62%	38%	38%						
6	47%	53%	53%	49%	51%	51%	48%	52%	52%	49%	51%	51%	95%	5%	5%	100%	0%	0%

ИСТ = индикатор содействия торговле, км = километр.  
Источник: Азиатский банк развития.









## **Измерение и мониторинг эффективности коридоров – Годовой отчет за 2017 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 соединяют 11 стран ЦАРЭС – Афганистан, Азербайджан, Китайскую Народную Республику, Грузию, Казахстан, Кыргызскую Республику, Монголию, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Он показывает, где грузы перемещаются по коридорам быстрее, и помогает бизнесу добиться больших успехов, а также определяет, где задержки и барьеры препятствуют быстрой и экономической торговле. ИМЭК обеспечивает "моментальные снимки" конкретных стран и коридоров, и ключевые рекомендации по повышению эффективности торговли через коридоры ЦАРЭС. ИМЭК информирует национальные органы, ответственные за формирование политики, 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) – это партнерство 11 стран-членов и партнеров по развитию, работающих вместе с целью продвижения развития посредством сотрудничества, ведущего к ускоренному экономическому росту и сокращению бедности. Она руководствуется всеобъемлющим видением "Хорошие соседи, хорошие партнеры и хорошие перспективы". Страны ЦАРЭС включают: Афганистан, Азербайджан, Китайскую Народную Республику, Грузию, Казахстан, Кыргызскую Республику, Монголию, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

### **Об Азиатском банке развития**

АБР стремится к достижению процветания, и инклюзивного, жизнеспособного и устойчивого роста Азиатско-Тихоокеанского региона, прилагая усилия к искоренению крайней бедности. Владельцами АБР, созданного в 1966 году, являются 67 членов, в том числе 48 из региона. Основными инструментами АБР для оказания помощи развивающимся странам-членам являются диалог по вопросам политики, займы, инвестиции в акционерный капитал, гарантии, гранты и техническая помощь.