



Заседание Комитета ЦАРЭС по таможенному сотрудничеству

Сессия 2: Текущие инициативы ЦАРЭС в области развития таможенных служб

Измерение и мониторинг эффективности
коридоров ЦАРЭС

Годовой отчет за 2024 г.

5 июня 2026 г.

Улан-Батор, Монголия



Часть 1

Введение в ИМЭК

Что такое Измерение и мониторинг эффективности коридоров ЦАРЭС (ИМЭК)

ИМЭК – это инструмент для оценки эффективности транспортных коридоров ЦАРЭС:

- i. Выявляет причины неоправданных задержек и затрат вдоль коридора ЦАРЭС, включая пункты пересечения границы и промежуточные остановки.
- ii. Помогает властям определять, где и как следует устранять выявленные узкие места.
- iii. Оценивает влияние региональных инициатив в области сотрудничества.

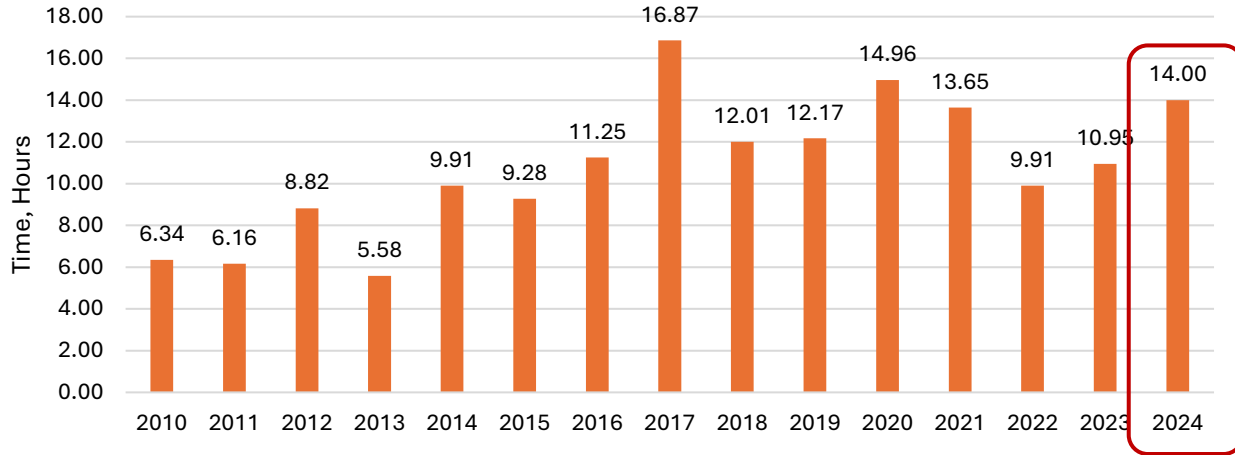


Часть 2

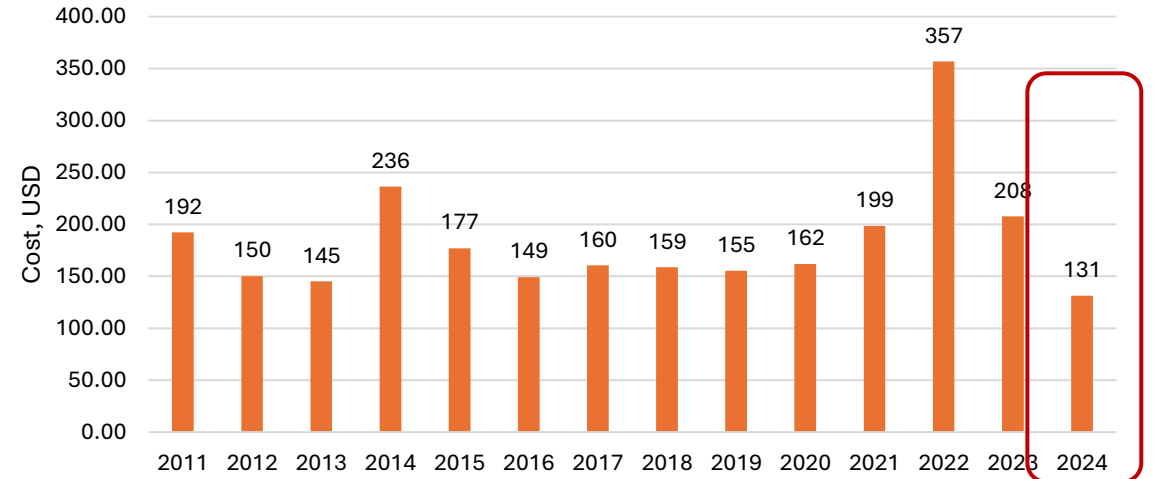
Анализ и выводы

Показатели содействия торговле (автомобильные перевозки)

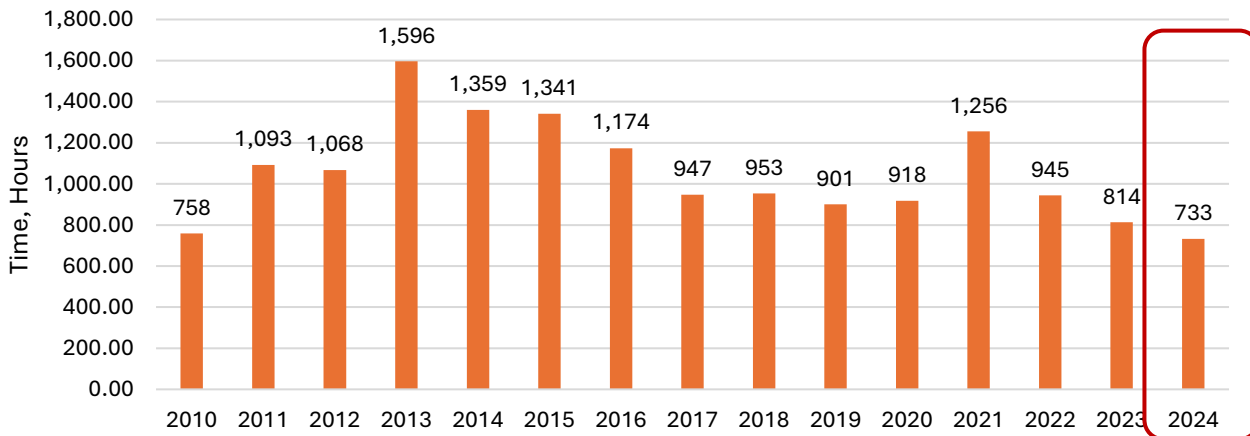
Time taken to clear a border crossing point (hr)



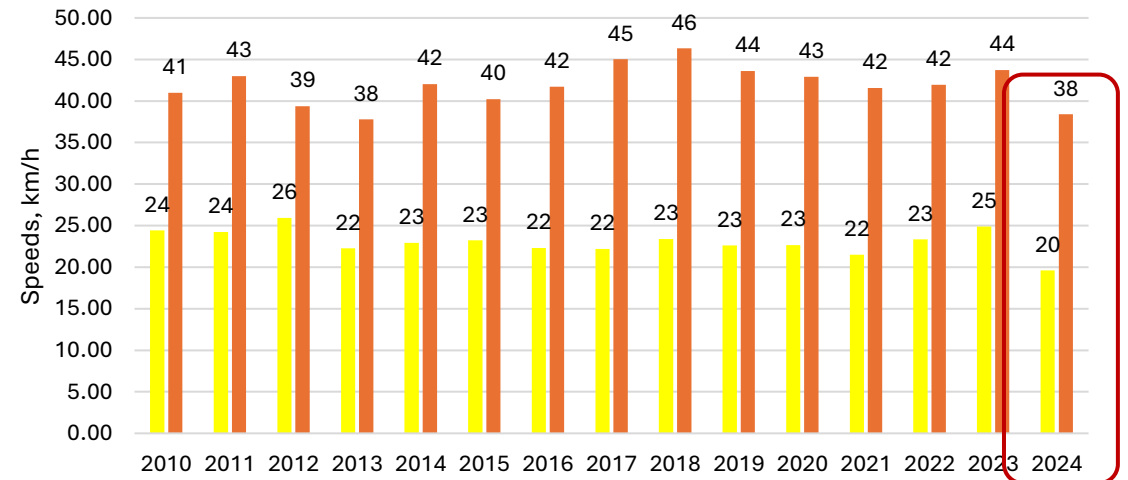
Cost incurred at border crossing clearance (US\$)



Cost incurred to travel a corridor section (per 500km, per 20-ton cargo)

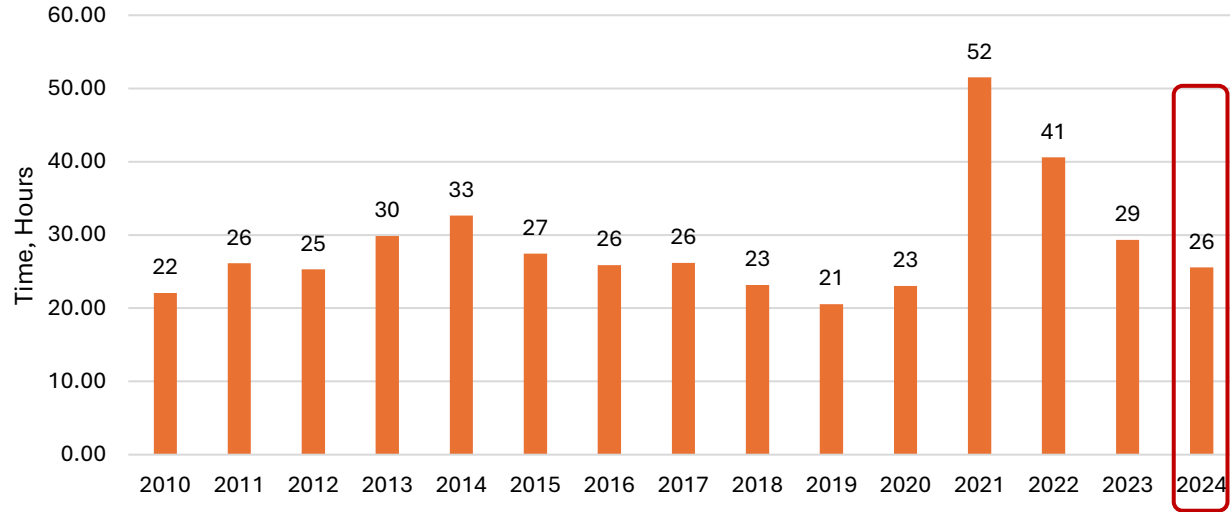


Скорость (Сб3 и Сс3)

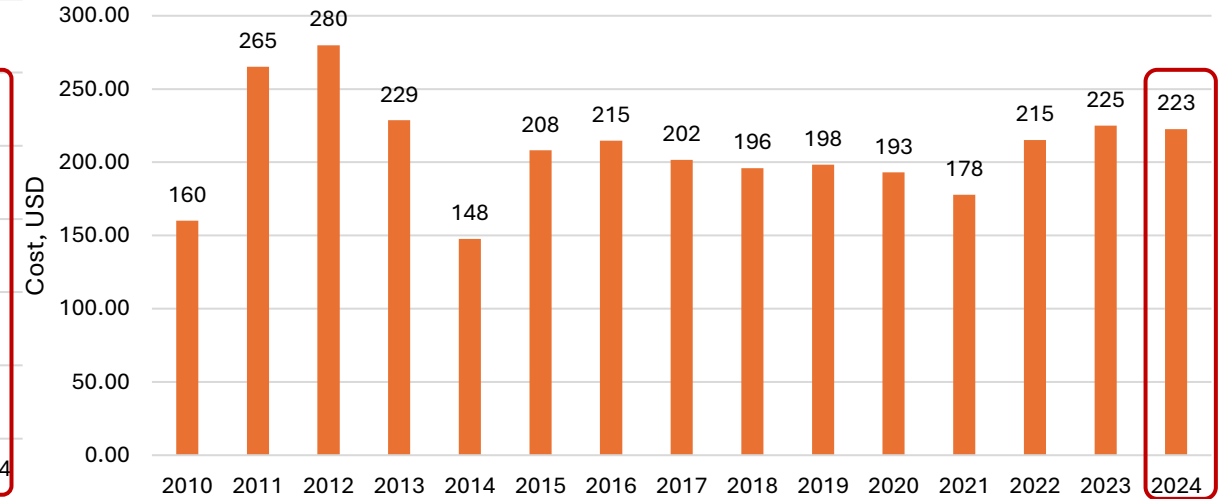


Показатели содействия торговле (ж/д перевозки)

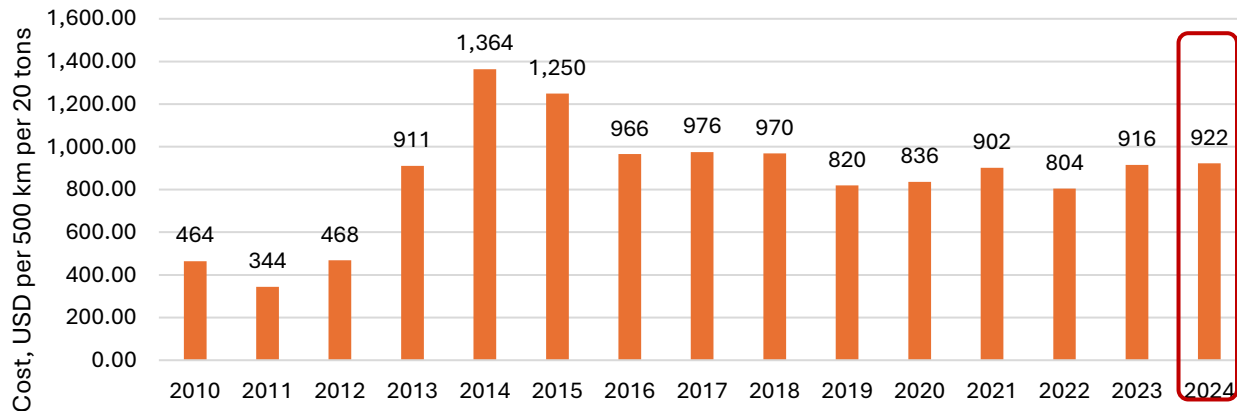
Time taken to clear a border crossing point (hr)



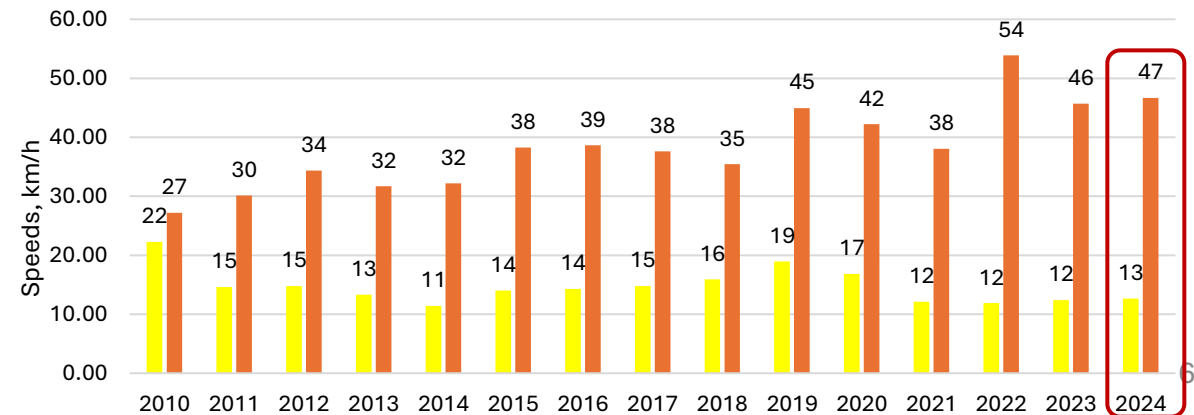
Cost incurred at border crossing clearance (US\$)



Cost incurred to travel a corridor section (per 500km, per 20-ton cargo)



Скорость (Сб3 и Сс3)



ПП с длительными задержками времени

Среднее время, затрачиваемое при пересечении границы на ПП (дороги, часы)

Исходящие перевозки	Страна	Длительность (часы)	
		Среднее	Медиана
Нур Жоли	КАЗ	64.9	64.9
Эренхот	КНР	53.7	36.6
Чаман	ПАК	52.0	51.9
Хоргос	КНР	44.8	35.0
Торхам	АФГ	35.8	28.3
Алашанкоу	КНР	19.4	20.0
Сарпи	ГРУ	18.4	18.7
Цители Хиди	ГРУ	15.6	12.1
Иркештан	КНР	15.5	9.5
Ширхан Бандар	АФГ	14.7	14.7

Среднее время, затрачиваемое при пересечении границы на ПП (ж / д дороги, часы)

Исходящие перевозки	Страна	Длительность (часы)	
		Среднее	Медиана
Хоргос	КНР	22.6	13.7
Алашанкоу	КНР	19.2	7.7
Сарьягаш	КАЗ	13.0	14.2
Эренхот	КНР	10.3	3.0
Замин-Ууд	МОН	5.8	2.7

Входящие перевозки

Входящие перевозки	Страна	Длительность (часы)	
		Среднее	Медиана
Иркештам	КГЗ	28.1	27.5
Ярант	МОН	24.4	14.2
Торхам	АФГ	23.9	21.5
Нур Жолы	КАЗ	22.0	16.4
Достык	КАЗ	11.9	12.2
Замин-Ууд	МОН	10.1	10.3
Спин Булдак	АФГ	8.6	8.5
Панджи Пойон	ТАД	8.1	8.8
Хайратан	АФГ	7.4	7.4
Даутота	УЗБ	5.1	6.5

Входящие перевозки

Входящие перевозки	Страна	Длительность (часы)	
		Среднее	Медиана
Достык	КАЗ	61.0	60.6
Алтынкол	КАЗ	59.9	63.7
Замин-Ууд	МОН	31.6	20.7
Эренхот	КНР	26.6	19.6
Термез	УЗБ	8.1	8.2

Выводы (сравнение коридоров ЦАРЭС)

Коридор	Время	Затраты
1	Основные задержки на китайско-казахстанском ПП вызваны дисбалансом пропускной мощности, при этом китайская сторона способна обслуживать большой объем грузов.	Показатели на автомобильных и ж/д ПП являются одними из самых высоких по сравнению с другими коридорами из-за интенсивного движения.
2	Ожидание на ПП Актау, Курык и Баку задерживает прохождение таможенного контроля.	Затраты выросли в связи с перенаправлением потока с Транссибирской магистрали и морского маршрута на 2-й коридор ЦАРЭС.
3	Относительно небольшое и стабильное	В сфере автомобильных перевозок отмечаются заметные улучшения.
4	Длительное время пересечения границы на ж/д ПП из-за ограничений в Замин-Ууде.	Затраты выросли на железнодорожные перевозки.
5	Длительное время пересечения границы из-за ПП Торхам и Чаман/Спин Булдак.	Сравнительно высокие тарифы на грузоперевозки автомобильным транспортом обусловлены отсутствием конкуренции со стороны ж/д транспорта.
6	Относительно небольшое и стабильное	Относительно небольшие и стабильные

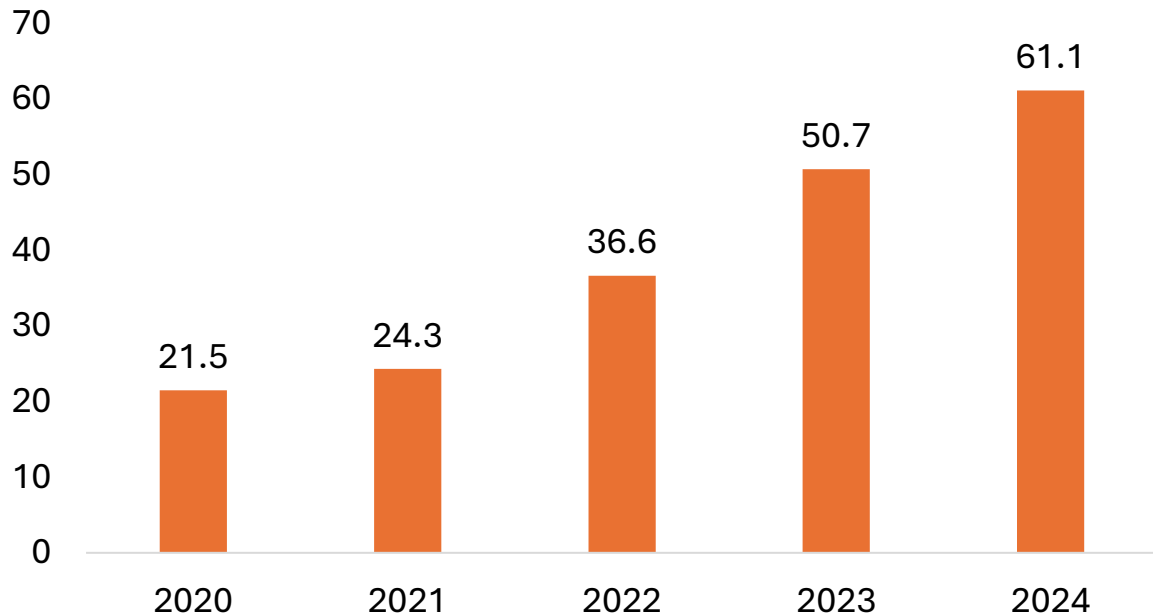
Выводы по основным показателям



Сравнение	Автомобильные перевозки	Ж/д перевозки
Время пересечения границы	Дольше Продолжительность пересечения на ПП Эренхот резко выросла с 1,8 до 36,6 часов, а на ПП Замин-Ууд — с 1,8 до 10,1 часов.	Быстрее На коридоре 1 сокращение времени обусловлено уменьшением времени въезда через границу в Достыке (с 74,3 до 61,0 часа) и Алтынколе (с 76,4 до 59,9 часа) по сравнению с прошлым годом.
Затраты при пересечении границы	Выше Затраты TFI2 на ПП Нур-Жоли выросли с 311 до 419 долларов из-за увеличения затрат на соблюдение правил перевозок. Стоимость TFI2 в Эренхоте выросла с 17 до 112 долларов. Это связано с платой за погрузку.	Немного ниже Основная часть затрат TFI1 (железнодорожные перевозки) пришлась на перевалку по смене колеи на станциях Достык и Алтынкол. Еще одним фактором, влияющим на стоимость, стал таможенный досмотр в 2024 г.
Стоимость грузоперевозки	Ниже На обоих коридорах 1а и 1b зафиксировано небольшое снижение TFI3 (дороги). На коридоре 3 наблюдалось заметное снижение с 515 до 362 долларов. На коридоре 3b снижение составило с 436 долларов (2023 г.) до 362 долларов (2024 г.).	Немного выше В железнодорожных коридорах не наблюдалось существенного роста. Это говорит о том, что ставки на железнодорожные грузоперевозки оставались стабильными в 2024 г.
Скорость	Ниже Наилучшие показатели были зафиксированы на коридоре 1 — 63,4 км/ч. Самая низкая скорость — 27,4 км/ч — была зарегистрирована на коридоре 5. На коридоре 3 лучшие показатели составили 37,6 км/ч. Самая низкая скорость — 10,7 км/ч — была зафиксирована на коридоре 5.	Немного выше Скорость движения по коридору 1а увеличилась с 72,0 км/ч до 79,5 км/ч, а по коридору 1b — с 67,0 км/ч до 85,6 км/ч. Однако длительное время пересечения границы привело к значительному снижению скорости. С учетом задержек, расчетная скорость движения по коридорам 1а и 1b составила 20,6 км/ч и 9,4 км/ч, соответственно.

Пример: Алашанкоу–Достык и Хоргос–Нур Жолы и Алтынкол

Объем внешней торговли Синьцзян-Уйгурского автономного района в стоимостном выражении, млрд долларов США



Источник: Новый банк развития

Укрепление торговых отношений, политика, направленная на рост торговли, и взаимодополняющая торговая структура способствовали тому, что объем торговли Синьцзян-Уйгурского автономного района за последние пять лет вырос со среднегодовым темпом роста около 30%, достигнув 61,1 млрд долларов США в 2024 г.

Рекордные 32 миллиона тонн были достигнуты в 2024 году между Казахстаном и Китаем.

В годовом отчете за 2024 год представлены последние данные о планах обеспечения непрерывности бизнеса между КНР и Казахстаном.

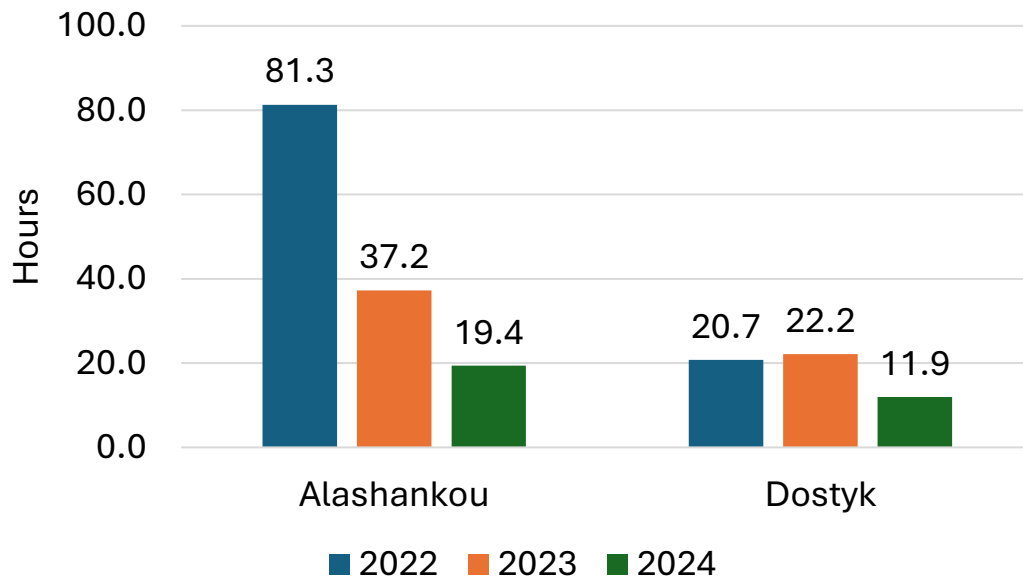
1а: Алашанкоу-Достык (автомобильные и железнодорожные перевозки)

1b: Хоргос-Нур Жолы (автомобильные перевозки)

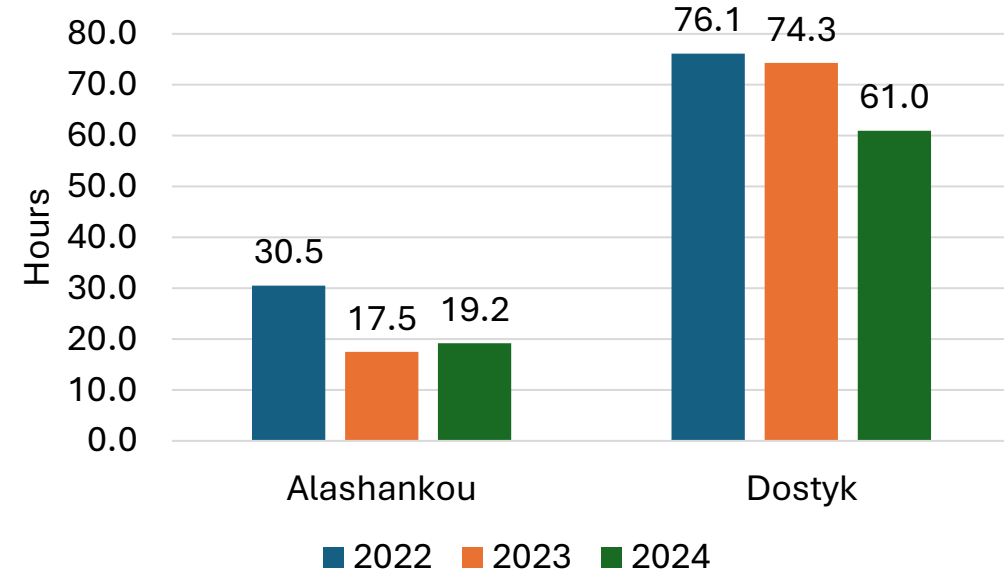
1b: Хоргос-Нур Алтынкол (железнодорожные перевозки)

Пример: Алашанкоу-Достык

Border-crossing time at Alashankou-Dostyk
Road BCP, 2022 to 2024



Border-crossing time at Alashankou-Dostyk
Dostyk Rail BCP, 2022 to 2024

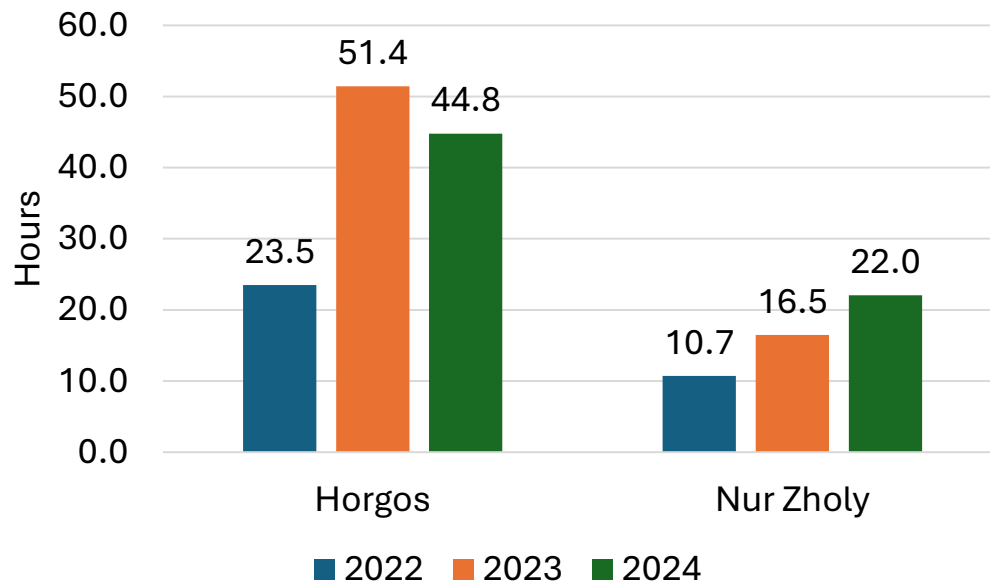


Источник: ИМЭК 2024

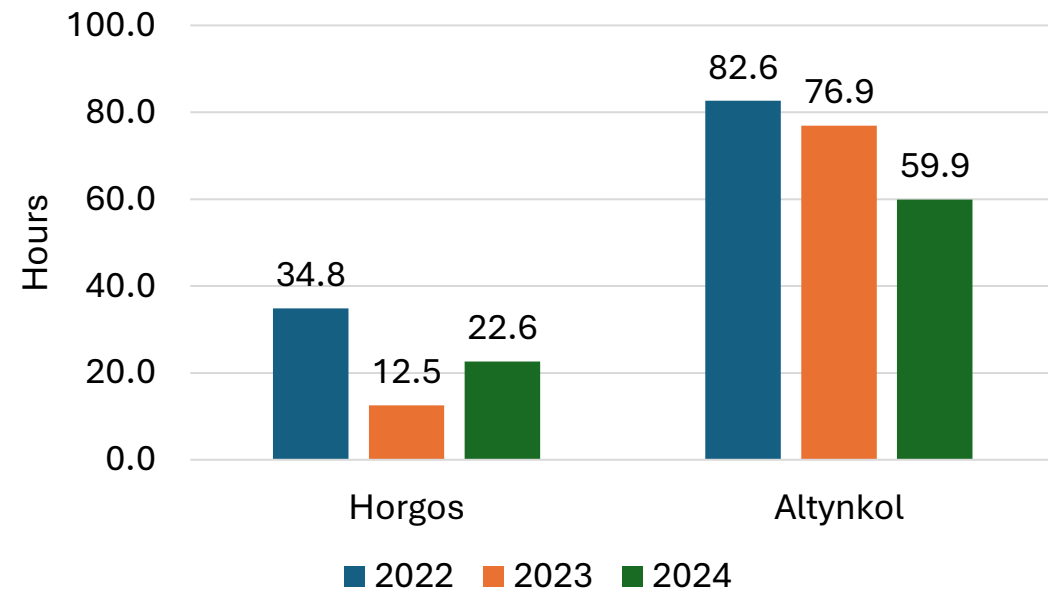
Показатели времени и затрат демонстрировали устойчивое улучшение с 2022 по 2024 годы. Однако **железнодорожные перевозки в Достыке** по-прежнему страдали из-за относительно длительных задержек.

Пример: Хоргос-Нул Жоли/Алтынкол

Border-crossing time at Horgos-Nur Zholy
Road BCP, 2022 to 2024



Border-crossing time at Horgos-Altynkol Rail
BCP, 2022 to 2024



Source: CPMM 2024

(Автомобильные перевозки) В Хоргосе наблюдалось **длительное время пересечения границы** из-за досмотра и ожидания, в Нур-Жоли также время пересечения границы **постепенно увеличивалось**.
(Железнодорожные перевозки) в Алтынколе наблюдается **устойчивое улучшение**.

СПАСИБО!

Приглашаем вас в Синьцзян!



д-р Гулам Самад
Руководитель научно-
исследовательского
отдела, Институт ЦАРЭС

CAREC Institute
20th & 21st Floor, Commercial Building Block
8, Vanke Metropolitan, No.66 Longteng Road,
Shuimogou District, Urumqi, Xinjiang, PRC
+86-991-4558584
contact@carecinstitute.org