

## Пробелы в методологии измерения и мониторинга эффективности коридоров и предлагаемые улучшения

Методология измерения и мониторинга эффективности коридоров (ИМЭК) предусматривает: (i) выявление причин задержек и ненужных затрат при перевозке грузов по звеньям и узлам каждого коридора ЦАРЭС (Центрально-азиатское региональное экономическое сотрудничество); (ii) оказание помощи национальным организациям ЦАРЭС в поиске путей устранения выявленных узких мест; и (iii) оценку воздействия инициатив регионального сотрудничества, реализуемых странами-членами вдоль коридоров ЦАРЭС. Основная целевая аудитория этих подходов – это политики, которым необходимы эмпирические данные для принятия обоснованных решений по инициативам в области инфраструктуры и содействия торговле.

Программа ЦАРЭС инициировала обзор ИМЭК с целью повышения эффективности при содействии развитию коридоров ЦАРЭС. В настоящем документе кратко излагаются выводы и рекомендации первого этапа обзора ИМЭК. В рамках второго этапа обзора ИМЭК выводы и рекомендации будут обсуждаться с участниками заседания ЦАРЭС, которое пройдет 4 апреля 2024 г. на полях 11-го Азиатско-Тихоокеанского форума по содействию торговле в г. Самарканд, Республика Узбекистан. Затем выводы и рекомендации будут соответствующим образом пересмотрены с учетом комментариев участников заседания.

Проблемы с данными ИМЭК обусловлены множеством факторов. Помимо недостатков в индикаторах содействия торговле (ИСТ), несоответствия в данных ИМЭК создаются из-за недостаточно хорошо проработанного шаблона ИМЭК, недостатков при составлении выборки, сборе данных, вводе и агрегировании данных. Пробелы в данных ИМЭК, главным образом, связаны с методом выборки, используемым в ИМЭК. Недостаточное использование ИМЭК частично объясняется отсутствием дополнительных данных при сборе данных.

### А. Индикаторы

#### А1. Индикаторы, измеряющие эффективность пограничных пунктов пропуска (ПП) и портов.

Пункты въезда и выезда через границу обычно представляют собой центры первичного контроля, где осуществляется таможенный, иммиграционный и карантинный контроль. Помимо стандартных формальностей, связанных с таможенной очисткой, это измерение включает время ожидания, время разгрузки и погрузки, время, необходимое для смены колес, и другие показатели. Основная задача заключается в том, чтобы отразить как сложность, так и низкую эффективность при пересечении границы.

Пробелы и ограничения	Текущие показатели	Предлагаемые индикаторы
Включение широкого спектра операционной деятельности в один показатель ограничивает выявление характера	<b>ИСТ1: Время, необходимое для таможенной очистки на ПП.</b> Данный ИСТ показывает среднюю продолжительность времени (в часах), необходимого для перемещения груза через границу от пункта въезда до пункта выезда из ПП.	<b>ИСТТ1:</b> Время ожидания до въезда на ПП/порт (в часах). <b>ИСТТ3:</b> Продолжительность пограничного контроля (в часах). <b>ИСТТ5:</b> Продолжительность операционной транспортной деятельности (в часах).

<p>задержек и причин для затрат на границах.</p> <p>Время ожидания по-прежнему остается основной причиной задержек, что требует отдельного индикатора, который помог бы выявить недостатки при управлении приграничным движением на ПП.</p> <p>Индикаторы не различают виды транспортных перевозок, отнесенные к разным каналам в рамках управления рисками при пограничном контроле.</p>	<p><b>ИСТ2: Затраты, понесенные на ПП.</b> Средняя общая стоимость прохождения груза через границу в долларах США. Учитываются как официальные, так и неофициальные платежи.</p>	<p><b>ИСТТ2:</b> Платежи, связанные с ожиданием в очереди на въезде в ПП/порт (в долларах США\$).</p>	
		<p><b>ИСТТ2a:</b> Официальные платежи, связанные с ожиданием в очереди на въезд в ПП/порт (в долларах США).</p>	<p><b>ИСТТ2b:</b> Неофициальные платежи, связанные с ожиданием в очереди на въезд в ПП/порт (в долларах США).<sup>1</sup></p>
		<p><b>ИСТТ4:</b> Платежи, связанные с пограничным контролем (в долларах США).</p>	
		<p><b>ИСТТ4a:</b> Официальные платежи за пограничный контроль (в долларах США).</p>	<p><b>ИСТТ4b:</b> Неофициальные платежи за пограничный контроль (в долларах США).</p>
		<p><b>ИСТТ6:</b> Платежи, связанные с операционной транспортной деятельностью (в долларах США).</p>	
		<p><b>ИСТТ6a:</b> Официальные платежи, связанные с операционной транспортной деятельностью (в долларах США).</p>	<p><b>ИСТТ6b:</b> Неофициальные платежи, связанные с операционной транспортной деятельностью (в долларах США).</p>

## A2. Индикаторы, измеряющие эффективность участков коридора

Пробелы и ограничения	Текущие показатели	Предлагаемые индикаторы	
<p>Большую часть индикаторов составляют транспортные тарифы, что ограничивает анализ эффективности отдельных участков коридора. Они также в значительной степени различаются по разным участкам коридора и колеблются с течением времени по причинам, не связанным с эффективностью коридора.</p> <p>ИСТ3 также приравнен к 20 тоннам, в то время как стоимость перевозки груза, как правило, не увеличивается</p>	<p><b>ИСТ3: Затраты при проезде по участку коридора.</b> Сюда входят средние общие затраты в долларах США, понесенные на одну единицу груза, перевозимого по участку коридора. Одной единицей груза считается 20 тонн. Участком коридора считается участок автомобильной или железной дороги длиной 500 километров (км). Учитываются как официальные, так и неофициальные платежи. К официальным платежам относятся транспортные тарифы (при перевозках автомобильным транспортом) или железнодорожные тарифы (при перевозках</p>	<p><b>ИСТТ11:</b> Платежи, связанные с досмотром и контролем на промежуточных остановках (в долларах США за 100 км).</p>	
		<p><b>ИСТТ11a:</b> Официальные платежи, связанные с досмотром и контролем на промежуточных остановках (в долларах США за 100 км).</p>	<p><b>ИСТТ11b:</b> Неофициальные платежи, связанные с досмотром и контролем на промежуточных остановках (в долларах США за 100 км).</p>

• <sup>1</sup> Неофициальные платежи за сокращение времени ожидания при въезде в ПП.

пропорционально его весу.	железнодорожным транспортом).		
	<p><b>ИСТ4: Скорость передвижения по коридорам ЦАРЭС.</b> Представляет собой среднюю скорость в километрах в час (км/ч), с которой единица груза движется по участку коридора. Скорость рассчитывается путем деления общего пройденного расстояния на продолжительность перевозки. Измерения расстояния и времени включают пересечение границ. ИСТ4 также называют «скоростью прохождения с задержкой» (СПЗ).</p>	<p><b>ИСТТ12:</b> Скорость с промежуточными остановками (км/час).</p> <p><b>ИСТТ:</b> Количество остановок на аварийный ремонт (на 100 км).</p> <p><b>ИСТТ9:</b> Количество промежуточных остановок для досмотра и контроля (на 100 км).</p> <p><b>ИСТТ10:</b> Продолжительность промежуточных остановок для досмотра и контроля (в часах на 100 км).</p>	
	<p><b>Скорость прохождения без задержек (СПБЗ).</b> Представляет собой соотношение пройденного расстояния ко времени, проведенному транспортным средством в движении между пунктом отправления и пунктом назначения (фактическое время в пути). В то время как индикатор СПЗ призван служить индикатором эффективности прохождения ПП, СПБЗ измеряет состояние физической инфраструктуры, такой как автомобильные и железные дороги.</p>	<p><b>ИСТТ7:</b> Скорость прохождения без задержек (в км/час).</p>	

Примечание: там, где это применимо, вместе с индикаторами указывается направление движения груза. Это учитывает время пограничного оформления и тарифы на перевозки, поскольку обратные перевозки могут составлять лишь небольшую часть прямых перевозок.

## В. Выборка

Для заполнения форм ИМЭК различные ассоциации партнеров ИМЭК случайным образом выбирают водителей, перевозящих грузы по шести приоритетным коридорам ЦАРЭС. Координаторы вносят данные из форм водителей в электронные таблицы, где указываются время/затраты и расстояние (ВЗР). Каждая партнерская ассоциация

заполняет около 10-30 форм ВЗР в месяц, которые далее передаются консультантам на местах и проверяются на последовательность, точность и полноту заполнения.

Запись о транспортной перевозке должна соответствовать следующим критериям: (i) груз является коммерческим, (ii) груз следует по коридору ЦАРЭС или проходит через участок или участки коридора, или коридоров ЦАРЭС, и (iii) груз проходит как минимум через один ПП вдоль коридора ЦАРЭС.

Пробелы и ограничения	Рекомендации
<ul style="list-style-type: none"> <li>i. Партнерам ИМЭК предоставлена слишком большая свобода действий при выборе транспортных перевозок, соответствующих широким критериям, упомянутым выше.</li> <li>ii. Следовательно, размер и состав выборки ИМЭК существенно различаются по ПП, коридорам ЦАРЭС и странам ЦАРЭС за конкретный год, а также по годам.</li> <li>iii. В выборках ИМЭК присутствуют перекосы с точки зрения охваченного коридора ЦАРЭС и направления перевозок.</li> <li>iv. Поскольку при агрегировании данных, в основном, используются не средневзвешенные значения, получается так, что перекрестные и временные различия в выборках создают значительные различия в ИСТ по ПП, коридорам ЦАРЭС, странам ЦАРЭС и по годам.</li> </ul>	<p>Сделать выборки ИМЭК более структурированными, включая:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Составление – по согласованию с ключевыми заинтересованными сторонами – списков ПП, портов и участков коридоров, которые должны быть охвачены ИМЭК.</li> <li>ii. Фиксацию типов перевозок (экспортные/импортные/транзитные перевозки, скоропортящиеся/нескоропортящиеся товары и т.д.) и количества перевозок каждого типа, данные по которым должны собираться для каждого ПП, порта и участка коридора и за каждый год.</li> <li>iii. Обеспечение, насколько это возможно, того, чтобы целевые выборки различных ПП, портов и участков коридоров, обслуживающих один и тот же вид транспорта, были сопоставимы с точки зрения типов грузов; и</li> <li>iv. Распределение полученных целевых выборок между партнерами ИМЭК таким образом, чтобы, если это практически осуществимо, 2-4 партнера ИМЭК собирали данные по каждому ПП, порту и участку коридора.</li> </ul>

### С. Сбор данных

Партнеры ИМЭК собирают данные о международных перевозках, получая их от транспортных и логистических компаний. Они записывают эти данные в шаблон Excel и отправляют их команде специалистов ИМЭК для проверки, очистки и анализа. Водители грузовиков заполняют бумажные формы с данными по одному и тому же шаблону. Затем команда ИМЭК очищает данные с помощью программного обеспечения SAS и рассчитывает ИСТ.

Пробелы и ограничения	Рекомендации
<p>i. Транспортные и/или логистические компании являются национальными ассоциациями, поэтому у большинства партнеров ИМЭК возникает конфликт интересов при сборе данных ИМЭК, что может приводить к сокрытию негативной информации.</p> <p>ii. И хотя ИМЭК не может предоставить все данные, необходимые для оценки эффективности коридоров ЦАРЭС, в настоящее время ИМЭК не используется достаточно эффективно для сбора необходимых данных (например, данные об основных характеристиках ПП на коридорах), которые могли бы собираться с помощью ИМЭК при относительно низких затратах.</p> <p>iii. Дополнительные данные. ИМЭК могут стать платформой для сбора данных об объемах транспортных грузоперевозок по участкам коридоров и через ПП; об инфраструктуре и организации дорожного движения на участках коридора; а также об инфраструктуре и оперативной деятельности в ПП.</p> <p>iv. Шаблон данных ИМЭК недостаточно используется для сбора данных, необходимых для оценки достаточности транспортной инфраструктуры и узких мест на коридорах ЦАРЭС.</p>	<p>i. Местные транспортные ассоциации привлекают местные компании для проведения обследований и/или другие местные аналитические центры в качестве партнеров по ИМЭК, которые могли бы предоставлять более аналитическое представление о данных.</p> <p>ii. При распределении целевой выборки ИМЭК среди партнеров ИМЭК следует убедиться в том, что, по крайней мере, один партнер ИМЭК, собирающий данные по каждому ПП, порту и участку коридора, не является членом транспортной ассоциации.</p> <p>iii. Сбор данных — через партнеров ИМЭК — о ключевых характеристиках ПП, охваченных ИМЭК (включая количество полос движения, наличие экспресс-полос и использование электронного управления очередями), и предоставление информации в онлайн-базу данных ИМЭК с поддержанием данных в актуальном состоянии, запрашивая партнеров ИМЭК об изменениях в характеристиках ПП.</p> <p>iv. Изучить возможность сотрудничества с таможнями стран ЦАРЭС в области мониторинга и оценки эффективности ПП вдоль коридоров ЦАРЭС, при этом таможни будут обмениваться данными с командой ИМЭК о торговых/транспортных потоках через ПП, а команда ИМЭК будет выполнять сравнительную оценку эффективности ПП с использованием данных ИМЭК, а также данных, предоставленных таможней.</p>

## D. Агрегирование данных

Средние значения ИСТ рассчитываются отдельно для автомобильного и железнодорожного транспорта по отдельным ПП, коридорам ЦАРЭС, участкам коридоров и странам ЦАРЭС, а также по всему региону ЦАРЭС следующим образом:

Уровень агрегации	ИСТ1	ИСТ2	ИСТ3	ИСТ4	СПБЗ
ПП	Входящие, исходящие и все транспортные перевозки в выборке		Не применяется		
Коридоры ЦАРЭС и участки коридоров	Все транспортные перевозки в выборке				
Страны ЦАРЭС	Входящие, исходящие и все транспортные перевозки в выборке		Все транспортные перевозки в выборке		
Регион ЦАРЭС	Все транспортные перевозки в выборке				

Пробелы и ограничения	Рекомендации
На всех этапах агрегирования данных ИМЭК используются простые средние значения, что связано с отсутствием данных, необходимых для использования средневзвешенных значений. Это приводит к значительным погрешностям в измерениях и колебаниям ИСТ из-за: (i) больших различий в продолжительности и стоимости многих процедур пересечения границы для грузов разных типов и (ii) сквозных различий и временных изменений в размере и составе выборки грузов в случае отдельных ПП и участков коридора.	При отсутствии достаточно полных данных и надлежащих средневзвешенных значений, следует рассчитывать и сообщать об ИСТТ на низких уровнях агрегирования (например, различные категории грузов, ПП и порты) и избегать использования ИСТТ на высоких уровнях агрегирования (т. е. коридоры, страны ЦАРЭС и регион ЦАРЭС).

## E. Распространение данных и выводов ИМЭК

В настоящее время данные и результаты ИМЭК распространяются по нескольким каналам, включая презентации на различных мероприятиях ЦАРЭС, годовые отчеты, аналитические обзоры, публикации в блогах, онлайн-базу данных и предоставление данных по запросу. При этом некоторые из этих каналов не работают и/или неэффективны, а другие используются недостаточно.

Пробелы и ограничения	Рекомендации
-----------------------	--------------

<p>i. Годовые отчеты ИМЭК публикуются с большим опозданием. Аналитические отчеты и публикации в блогах являются более эффективными инструментами для распространения данных и выводов ИМЭК за счет их целевого, сжатого и ориентированного на политику формата представления данных.</p> <p>ii. Онлайн-база данных ИМЭК находится в зачаточном состоянии. Она включает данные только об ИСТ ИМЭК, при этом не включает первичные данные ИМЭК. Следовательно, пользователи не могут проводить сравнения эффективности различных ПП или участков коридоров онлайн. Они могут получить первичные данные только от группы ИМЭК, что ограничивает их использование в разработке политических шагов и исследованиях.</p>	<p>i. Усовершенствовать онлайн-базу данных ИМЭК, чтобы пользователи могли проводить сравнения эффективности ПП/портов и участков коридоров с использованием различных ИСТТ онлайн, визуализировать данные ИМЭК онлайн, загружать все или подмножества данных ИМЭК с помощью онлайн-запросов, а также просматривать и загружать метаданные ИМЭК.</p> <p>ii. Публиковать сообщения с результатами ИМЭК в блогах и на платформах для обмена знаниями сразу после появления новых данных ИМЭК.</p> <p>iii. Готовить аналитические обзоры регулярно, на основе данных ИМЭК и, при необходимости, дополнительных данных, полученных из других источников.</p> <p>iv. Прекратить публикацию годовых отчетов ИМЭК.</p> <p>v. Подписать соглашение о сотрудничестве между АБР и Институтом ЦАРЭС, в соответствии с которым две организации будут тесно сотрудничать в распространении данных и выводов ИМЭК, при этом АБР будет ответственным за сбор и обработку данных ИМЭК, а Институт ЦАРЭС будет нести основную ответственность за подготовку аналитических обзоров на основе данных ИМЭК.</p>
--	--