



5-я сессия Агрегирование и анализ данных, индикаторы

Юлиус Сантос
Консультант ИМЭК

Семинар по методологии измерения и мониторингу
эффективности коридоров ЦАРЭС
29-30 октября 2024 г., г. Ташкент, Узбекистан

Рекомендации по методологии ИМЭК

1. Индикаторы (5-я сессия)

2. Выборка (2-я сессия)

3. Сбор данных (3-я сессия)

4. Агрегирование данных (5-я сессия)

5. Распространение данных и результатов ИМЭК
(8-я сессия)

Действующие партнеры ИМЭК

Ассоциация	Страна
Ассоциация транспортно-экспедиторских компаний Афганистана (AAFFCO)	Афганистан
Синьцзян-Уйгурская логистическая ассоциация (XULA)	Китайская Народная Республика
Грузинская ассоциация международных автомобильных перевозчиков (GIRCA)	Грузия
Монгольская логистическая ассоциация (MLA)	Монголия
Ассоциация международных экспедиторов Пакистана (PIFFA)	Пакистан
Ассоциация автомобильных перевозчиков Республики Таджикистан (ABBAT)	Таджикистан
Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Узбекистана (AIRCUZ)	Узбекистан

Выборка и доли

ВАЖНЫЕ ВОПРОСЫ:

Как определяется выборка? Является ли она репрезентативной для торговли в ЦАРЭС? Меняется ли она из года в год?

ИДЕАЛЬНЫЙ СЦЕНАРИЙ:

Полные и всеобъемлющие данные о региональном трансграничном торговом потоке доступны для влияния на выборку и назначения долей.

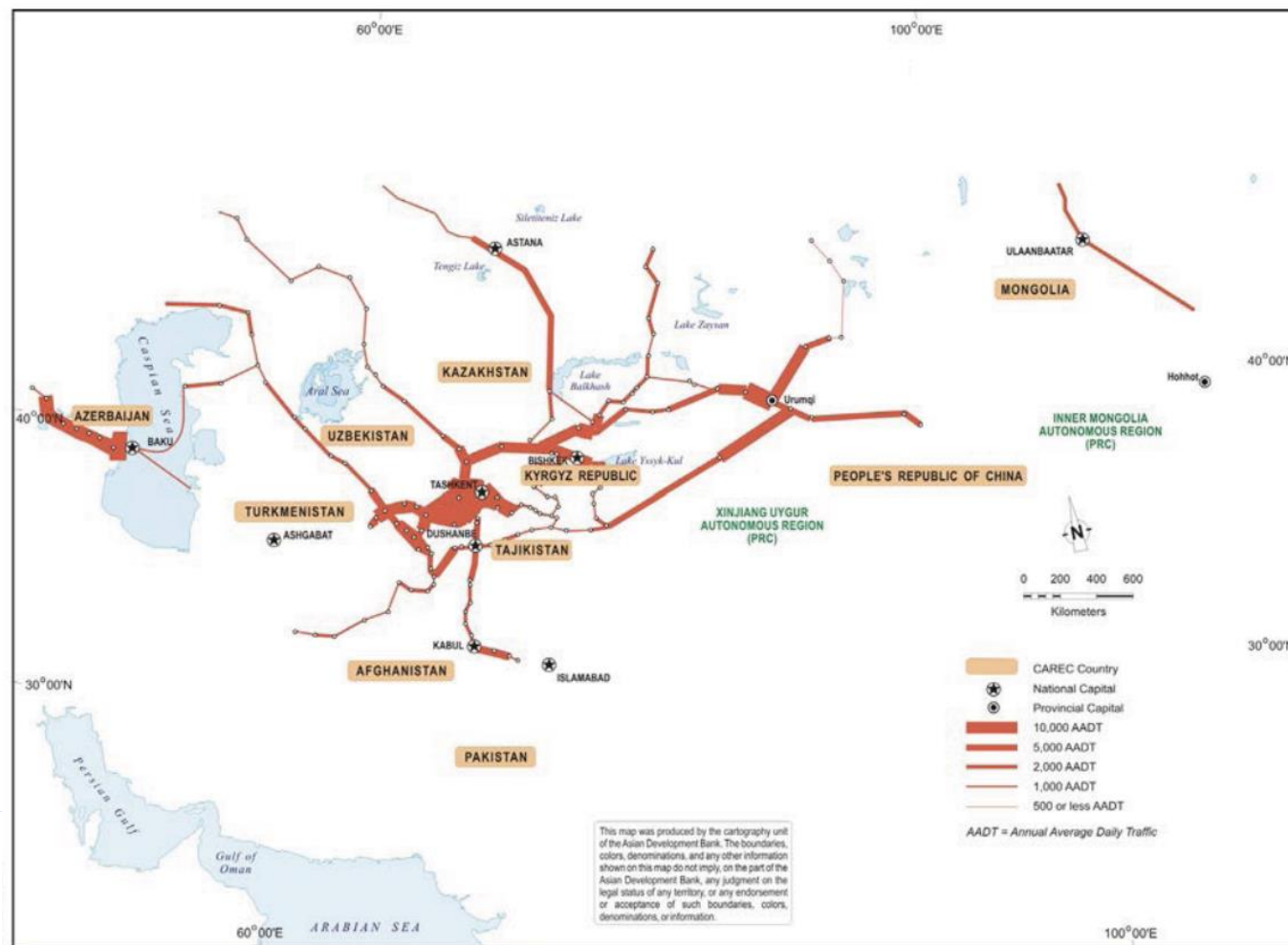
- **Отсутствие полного и всеобъемлющего регионального трансграничного торгового потока, который являлся бы идеальной основой для оценки репрезентативности выборки, ограничивает оценку и назначение долей.**
- **Текущая методология не назначает фиксированных долей от одной выборки к другой. Предполагается, что данные представляют торговый поток за каждый год.**

Выборка и доли

ИДЕАЛЬНЫЙ СЦЕНАРИЙ:

Обновленные, полные и всеобъемлющие данные о региональном трансграничном торговом потоке доступны для влияния на выборку и назначения долей.

Включают статистику экспорта, импорта и транзита на уровне границы.



AADT = annual average daily traffic, CAREC = Central Asia Regional Economic Cooperation.
Source: TERA International Group.

Агрегация данных

Нужны ли ИМЭК оценки на уровне страны?
А что насчет уровня коридора?



Новое

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	Входящие, исходящие и все транспортные перевозки в выборке	Все транспортные перевозки в выборке	Входящие, исходящие и все транспортные перевозки в выборке
Регион ЦАРЭС	Все транспортные перевозки в выборке				
Конкретные маршруты (пункт отправления-пункт)					

Пробелы и ограничения

На всех этапах агрегирования данных ИМЭК используются простые средние значения, что вызвано отсутствием данных, необходимых для получения средневзвешенных значений. Это приводит к значительным погрешностям в измерениях и колебаниям ИСТ из-за: (i) значительных различий в продолжительности и стоимости многих процедур пересечения границы для грузов разных типов и (ii) сквозных различий и межвременных изменений в размере и составе выборки грузов в случае отдельных ПП и участков коридора.

Рекомендации

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).

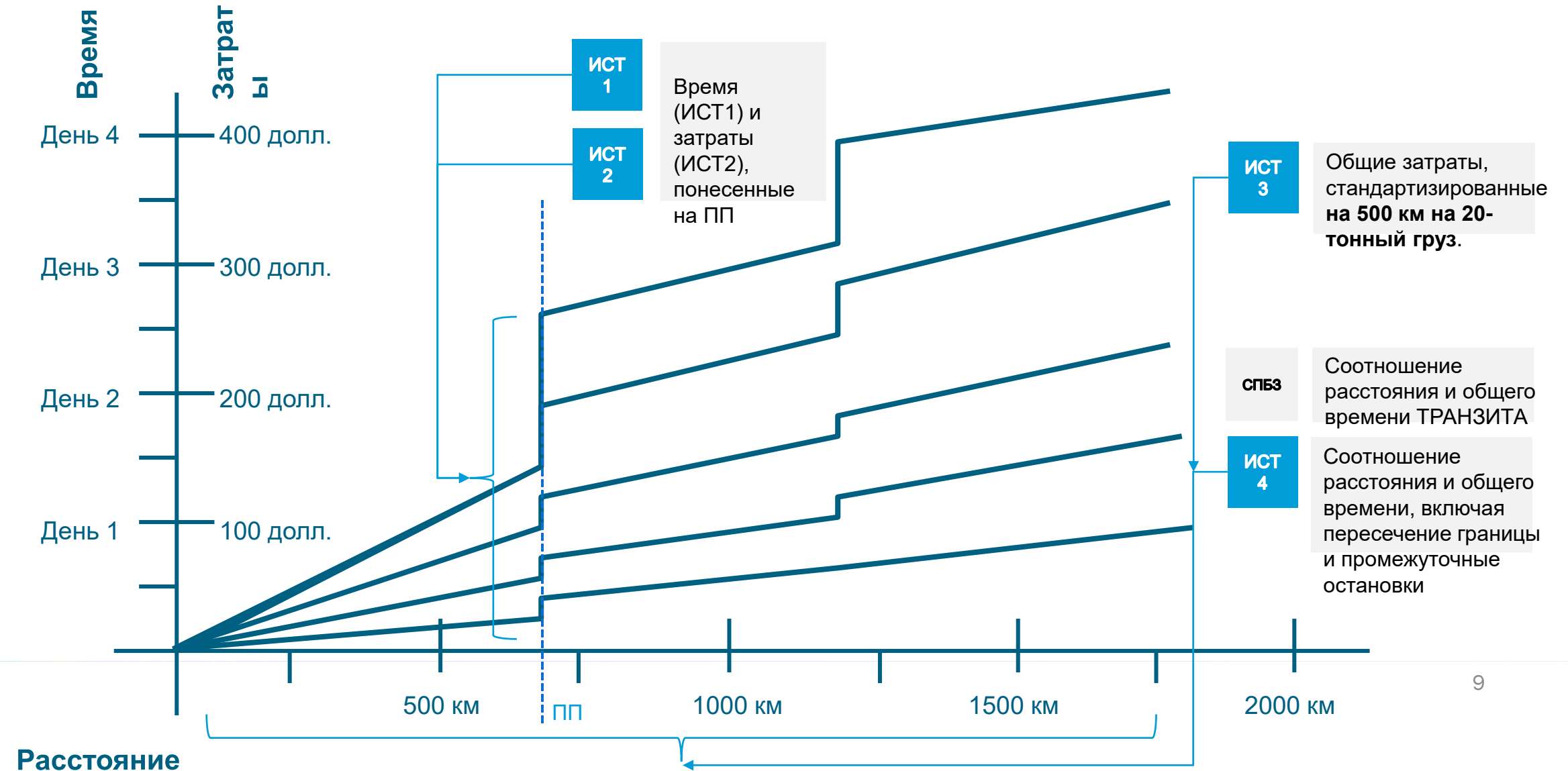
Форма сбора данных

Please select mode of transport by checking the tick-boxes. Press "FALSE". Press OK to apply changes.

ROAD RAIL WATER

STOP		STOP 2			STOP 3			STOP 4			STOP 5			STOP 6			STOP 7			
Place of stop	Name of city:	Kashi			Yierkeshtan			Irkeshtan			Dostyk			Dustyk			Tashkent			
	Name of country:	PRCX			PRCX			KGZ			KGZ			UZB			UZB			
	CAREC Corridor	1c			1c			1c			1c			1c			1c			
	Mode of transport	Road			Road			Road			Road			Road			Road			
	Distance from previous stop (km)	4187.52			250			7			283			3			400			
	Duration of travel (hr:min)	46 hrs 28 mins			4 hrs 28 mins			hrs 10 mins			5 hrs 50 mins			hrs 5 mins			8 hrs 36 mins			
	Transport Rate	\$5,713.39			\$340.00			\$9.52			\$384.88			\$4.08			\$544.00			
	Stop Category	Intermediate Stop			BCP			BCP			BCP			BCP			Inland Depot			
	BCP?	No			No			No			No			Yes			Yes			
	Reason for stop	Intermediate Stop			Intermediate Stop			Intermediate Stop			Intermediate Stop			Border Management			Final Destination			
ROAD Activities		Duration	Official Cost	Total Cost	Duration	Official Cost	Total Cost	Duration	Official Cost	Total Cost	Duration	Official Cost	Total Cost	Duration	Official Cost	Total Cost	Duration	Official Cost	Total Cost	
Description of stop																				
Border Security / Control		hrs	mins		hrs	10 mins	\$0.00	\$0.00	hrs	10 mins	\$0.00	\$0.00	hrs	10 mins	\$0.00	\$0.00	hrs	10 mins	\$0.00	\$0.00
Customs Controls		hrs	mins		1 hrs	45 mins	\$0.00	\$0.00	1 hrs	35 mins	\$0.00	\$0.00	2 hrs	10 mins	\$0.00	\$0.00	1 hrs	50 mins	\$0.00	\$0.00
Commercial Inspection		hrs	mins		hrs	mins			hrs	mins			hrs	mins			hrs	mins		
Health / Quarantine		hrs	mins		hrs	mins			hrs	mins			hrs	mins			hrs	mins		
Phytosanitary		hrs	mins		hrs	mins			hrs	mins			hrs	mins			hrs	mins		
Veterinary Inspection		hrs	mins		hrs	mins			hrs	mins			hrs	mins			hrs	mins		
Visa / Immigration		hrs	mins		hrs	10 mins	\$0.00	\$0.00	hrs	10 mins	\$0.00	\$0.00	hrs	10 mins	\$0.00	\$0.00	hrs	10 mins	\$0.00	\$0.00
Transit Conformity		hrs	mins		hrs	mins			hrs	mins			hrs	mins			hrs	mins		
GAI/Traffic Inspection		hrs	mins		hrs	mins			hrs	mins			hrs	mins			hrs	mins		
Police Checkpoint / Stop		hrs	mins		hrs	mins			hrs	mins			hrs	mins			hrs	mins		
Transport Inspection		hrs	mins		hrs	mins			hrs	mins			hrs	mins			hrs	mins		
Weight/Standard Inspection		hrs	mins		hrs	mins			hrs	mins			hrs	mins			hrs	mins		
Vehicle Registration		hrs	mins		hrs	mins			hrs	mins			hrs	mins			hrs	mins		
Emergency Repair		hrs	mins		hrs	mins			hrs	mins			hrs	mins			hrs	mins		
Escort / Convoy		hrs	mins		hrs	mins			hrs	mins			hrs	mins			hrs	mins		
Loading / Unloading		hrs	mins		hrs	mins			hrs	mins			hrs	mins			hrs	mins		
Road / Bridge Toll		hrs	15 mins	\$900.00	\$900.00	hrs	mins		hrs	mins			hrs	mins			hrs	mins		
Waiting/ Queue		hrs	mins		hrs	mins			hrs	mins			hrs	mins			hrs	mins		
Other Activities																				
Activity 1		hrs	mins		hrs	mins			hrs	mins			hrs	mins			hrs	mins		
Activity 1 (Specify here.)																				
Activity 2		hrs	mins		hrs	mins			hrs	mins			hrs	mins			hrs	mins		
Activity 2 (Specify here.)																				
TOTAL		0 hrs 15 mins	900	900	1 hrs 65 mins	0	0	1 hrs 55 mins	0	0	2 hrs 30 mins	0	0	1 hrs 70 mins	0	0	3 hrs 45 mins	330	330	
Description of actions taken (e.g. procedures, formalities applicable to the section of the route).		This is the cumulative highway toll from Zhengzhou to Kashgar.																		

Индикаторы ИМЭК



*Рассчитаны на основе ВЗР, представленных партнерами ИМЭК

Индикаторы: пропускная способность ПП и портов

Пробелы и ограничения	Текущие индикаторы	Предлагаемые индикаторы	
<p>Включение широкого спектра видов деятельности в один индикатор не позволяет определить характер задержек и причин затрат на границах.</p> <p>Время ожидания по-прежнему остается основной причиной задержек, что требует отдельного индикатора, который помог бы выявлять недостатки при управлении приграничным движением на ПП.</p> <p>Индикаторы не различают виды поставок, отнесенные к разным каналам в рамках управления рисками при пограничном контроле.</p>	<p>ИСТ1: Время, необходимое для таможенного досмотра на ПП. Данный ИСТ показывает среднюю продолжительность времени (в часах), необходимого для перемещения груза через границу от пункта въезда до пункта выезда из ПП.</p>	<p>ИСТТ1: Время ожидания до въезда на ПП/порт (в часах).</p> <p>ИСТТ3: Продолжительность пограничного контроля (в часах).</p> <p>ИСТТ5: Продолжительность операционной транспортной деятельности (в часах).</p>	
	<p>ИСТ2: Затраты, понесенные на ПП. Средняя общая стоимость перевозки груза через границу в долларах США. Учитываются как официальные, так и неофициальные платежи.</p>	<p>ИСТТ2: Платежи, связанные с ожиданием в очереди на въезде в ПП/порт (в долларах США).</p> <p>ИСТТ2а: Официальные платежи, связанные с ожиданием в очереди на въезд в ПП/порт (в долларах США).</p>	<p>ИСТТ2b: Неофициальные платежи, связанные с ожиданием в очереди на въезд в ПП/порт (в долларах США). Неофициальные платежи за сокращение времени ожидания при въезде в ПП.</p>
	<p>ИСТТ4: Платежи, связанные с пограничным контролем (в долларах США).</p>		
	<p>ИСТТ4а: Официальные платежи, связанные с пограничным контролем (в долларах США).</p>	<p>ИСТТ4b: Неофициальные платежи за пограничный контроль (в долларах США).</p>	
	<p>ИСТТ6: Платежи, связанные с операционной транспортной деятельностью (в долларах США).</p>		
	<p>ИСТТ6а: Официальные платежи, связанные с операционной транспортной деятельностью (в долларах США).</p>	<p>ИСТТ6b: Неофициальные платежи, связанные с операционной транспортной деятельностью (в долларах США).</p>	

Индикаторы: эффективность отдельных участков коридоров

Пробелы и ограничения	Текущие индикаторы	Предлагаемые индикаторы	
<p>Большую часть индикаторов составляют транспортные тарифы, что ограничивает анализ эффективности 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 пропорционально его весу.</p>	<p>ИСТ3: Затраты при проезде по участку коридора. 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 протяженностью 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 железнодорожным транспортом).</p>	<p>ИСТТ11: Платежи, связанные с досмотром и контролем на промежуточных остановках (в долларах США за 100 км).</p>	
	<p>ИСТ4: Скорость передвижения по коридорам ЦАРЭС. Представляет собой среднюю скорость в километрах в час (км/ч), с которой единица груза движется по участку коридора.</p>	<p>ИСТТ11a: Официальные платежи, связанные с досмотром и контролем на промежуточных остановках (в долларах США за 100 км).</p>	<p>ИСТТ11b: Неофициальные платежи, связанные с досмотром и контролем на промежуточных остановках (в долларах США за 100 км).</p>
	<p>Скорость прохождения без задержек (СПБЗ). Представляет собой соотношение пройденного расстояния ко времени, проведенному транспортным средством в пути между пунктом отправления и пунктом назначения (фактическое время в пути).</p>	<p>ИСТТ12: Скорость с промежуточными остановками (км/час).</p> <p>ИСТТ8: Количество остановок на аварийный ремонт (на 100 км).</p> <p>ИСТТ9: Количество промежуточных остановок для досмотра и контроля (на 100 км).</p> <p>ИСТТ10: Продолжительность промежуточных остановок для досмотра и контроля (в часах на 100 км).</p>	<p>ИСТТ7: Скорость прохождения без задержек (в км/час).</p>

Изменения в формах сбора данных

Семинар по методологии измерения и мониторингу эффективности
коридоров ЦАРЭС
29-30 октября 2024 г., г. Ташкент, Узбекистан

Наводящие вопросы

1. Какие индикаторы являются полезными для ваших Ассоциаций? Какие индикаторы бесполезны?
2. Использовали ли вы данные или выводы ИМЭК? Если да, то как и для чего?
3. Если нет, то что ИМЭК может предложить, чтобы быть полезным для Ассоциаций ИМЭК и для принятия политических решений.
4. Следует ли публиковать неформальные платежи?

Спасибо!

Семинар по методологии измерения и мониторингу эффективности коридоров ЦАРЭС
29-30 октября 2024 г., г. Ташкент, Узбекистан