

## КОРИДОРЫ ЦАРЭС: ИЗМЕРЕНИЕ И МОНИТОРИНГ ЭФФЕКТИВНОСТИ

### I. Введение

1. Стратегия по транспорту и содействию торговле (Стратегия) Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) и его Плана действий сосредоточены на развитии шести коридоров ЦАРЭС, которые будут содействовать транспорту и торговле в рамках и через регион ЦАРЭС и обеспечивать важные связи между быстро развивающимися мировыми рынками вокруг региона ЦАРЭС (карта коридора представлена в Приложении 1). Этими коридорами являются:

ЦАРЭС 1: Европа – Восточная Азия (КАЗ, КЫР, СУАР)

ЦАРЭС 2: Средиземноморье – Восточная Азия (АЗЕ, КАЗ, КЫР, ТАД, УЗБ, СУАР)

ЦАРЭС 3: Российская Федерация – Ближний Восток и Южная Азия (АФГ, КАЗ, КЫР, ТАД, УЗБ)

ЦАРЭС 4: Российская Федерация – Восточная Азия (МОН, АРВМ, СУАР)

ЦАРЭС 5: Восточная Азия – Ближний Восток and Южная Азия (АФГ, КЫР, ТАД, СУАР)

ЦАРЭС 6: Европа – Ближний Восток и Южная Азия (АФГ, КАЗ, ТАД, УЗБ)

АФГ=Афганистан, АЗЕ=Азербайджан, КАЗ=Казахстан, КЫР=Кыргызская Республика, АРВМ=Автономный район Внутренняя Монголия, МОН=Монголия, ТАД=Таджикистан, УЗБ=Узбекистан, СУАР=Синьцзян-Уйгурский автономный район.

2. В той же стратегии и плане действий также требовалось, чтобы периодически проводились измерение и мониторинг эффективности, чтобы определить текущую ситуацию по всем соединениям и узловым пунктам каждого коридора ЦАРЭС, выявить слабые места и определить направления действий для разрешения таких проблем. Для ЦАРЭС рассматривалось три метода измерения и мониторинга показателей эффективности, каждый из которых направлен на определенный компонент коридора. Метод анализа времени/затрат-расстояния будет предусматривать сбор данных по времени и затратам, связанным с процессами транзитного транспорта для выявления препятствий вдоль определенного маршрута, изучая подробную разбивку затрат и времени на каждом участке такого маршрута. По собранным данным будет предусмотрена дальнейшая работа с использованием анализа времени выпуска для оценки правового и регуляторного компонента и/или индекса эффективности логистики, чтобы дать оценку эффективности логистических услуг.

### II. Индикаторы эффективности

3. При разработке индикаторов эффективности и механизмов мониторинга, отмечается, что эксплуатация или функционирование коридора связаны с: (i) физической инфраструктурой, (ii) правовой основой, регулирующей торговлю и оказание торговых услуг, также как и межправительственные договора или международные соглашения, (iii) логистическими услугами, которые вводят в действие политики и программы по управлению и контролированию потоков и хранения товаров с пунктов происхождения до пунктов потребления.

4. Индикаторы эффективности представляют собой количественную и периодическую оценку процесса (в данном случае движение товаров), которые помогают определить и измерить прогресс в достижении поставленной цели. Они отражают

эффективность или качество компонентов коридора по отдельности или в сочетании. Важно, чтобы индикаторы были сопоставимыми по всем маршрутам, видам транспорта, остановкам, пограничным постам и узлам или сегментами между остановками.

5. Эффективность может измеряться итоговыми индикаторами времени и затрат. Время означает количество времени, затрачиваемое на перемещение товара от начала до конца маршрута, включая задержки из-за пробок или качества обслуживания. Затраты состоят из платежей, связанных с перемещением товаров и транспортных средств.

6. Индикаторы логистики, которые будут важны для измерения и мониторинга эффективности коридора, включают:

- Общее количество времени на процедуры, связанные с торговлей
  - Время на таможенный осмотр
  - Время на технический контроль
  - Время на обработку товарной документации
  - Время на внутреннюю перевозку
- Время въезда транспортного средства до получения пропуска на пограничных постах
- Время на рейс транспортного средства
- Время на разрешение апелляций по таможенным делам
- Общие затраты на процедуры, связанные с торговлей
  - Платежи, связанные с портом и терминалом
  - Стоимость обработки товарной документации
  - Затраты на пограничный контроль
  - Затраты на внутренние перевозки

7. Эффективность также можно измерять с точки зрения сложности, и следующие индикаторы могут быть полезными при выявлении узких мест или риска задержек:

- Количество документов и количество подписей для одной операции
- Критерии таможенного осмотра
- % контейнеров, сканированных электронными средствами, и % прошедших физический осмотр; количество осмотров грузов; уровень осмотра
- Число инспектирующих ведомств
- Повреждение или хищение в % от стоимости контейнера
- Количество дней в году, когда пост закрыт в связи с последствиями природных явлений и трудовых споров
- Частота прибытия транспортных средств на пост

8. Кроме того, отсутствие выхода к морю у стран ЦАРЭС увеличивает сложность, которая может быть представлена следующими индикаторами:

- Время ожидания на пересечении границы
- Стоимость перевозки внутри страны (через транзитную страну)
- Гармонизация документов с транзитной страной
- Количество пересекаемых транзитных стран

- Количество пересекаемых границ
- Наличие (или отсутствие) свободного транзитного доступа для транспортных средств через границы

9. Двумя дополнительными параметрами являются надежность и гибкость. Надежность связана с изменением времени транзита при определенном сочетании услуг и пары происхождения - назначения. Чем выше вариативность, тем труднее предсказать фактическое транзитное время, и в свою очередь, скоординировать последовательные действия в цепи поставок, что влияет на средний объем времени для цикла выполнения заказа и ведет к нагромождению прибытий и отправок. Гибкость относится к различным сочетаниям стоимости, времени и надежности, которые позволяют поставщикам удовлетворять изменяющиеся потребности потребителей.

### III. Методы мониторинга эффективности

#### A. Методология анализа времени/затрат – расстояния

10. «Метод анализа времени/затрат – расстояния ЭСКАТО» является графическим изображением данных затрат и времени, связанных с транспортными процессами. Цель модели состоит в том, чтобы выявить недостатки и изолировать узкие места вдоль определенного маршрута, изучая характеристики затрат и времени каждого участка вдоль маршрута. Методология позволяет лицам, принимающим решения,

- анализировать факторы, которые воздействуют на затраты и время, требуемые для транспортировки товаров, используя определенные маршруты;
- сравнивать (по мере истечения времени) изменения в затратах и/или времени, требуемых для транспортировки товаров на определенном маршруте;
- сравнивать и оценивать конкурирующие виды транспорта, действующие на одном и том же маршруте;
- рассматривать альтернативные транзитные маршруты.

11. Вся методология размещена на одном файле в формате Excel. У методологии две части – Вопросник (Части А и В) и Анализ, состоящий из диаграмм, которые создаются автоматически по мере заполнения вопросников.

#### Часть А – Общие вопросы

- *Дата заполнения вопросника:* Введите фактическую дату
- *Описание маршрута:* Если анализируемый маршрут не представлен, введите подробную информацию, начиная с места отправки по главным городам маршрута, количеству мест соединений или магистралей до конечного пункта назначения.
- *Товары:* Введите вид перевозимых товаров (т.е. один вид товара или несколько видов товаров)
- *Количество:* Введите количество перевозимых товаров. (Если товары нескольких видов, пожалуйста, укажите количество по видам товаров.)
- *«Гражданство водителя»* и *«Страна регистрации транспортного средства»* относятся только к дорожному транспорту. В случае использования нескольких видов транспорта по маршруту, пожалуйста, укажите гражданство всех участвующих водителей и транспортных средств.

- «*Фактическая дата начала транспортировки*» и «*Фактическая дата доставки товаров*» относятся к датам, когда транспорт физически покидает место отправки, и когда товары физически прибывают к своему месту назначения.
- «*Была ли транспортировка выполнена по международной транзитной системе (н-р, TIR, NCTS)?*»: Дайте ответ «да» или «нет». Пожалуйста, также укажите, какая международная транзитная система была применена.
- *Общее расстояние маршрута*: Ввод данных не требуется, так как значение автоматически подсчитывается как сумма расстояний отдельных участков маршрута (на основе данных Части В).

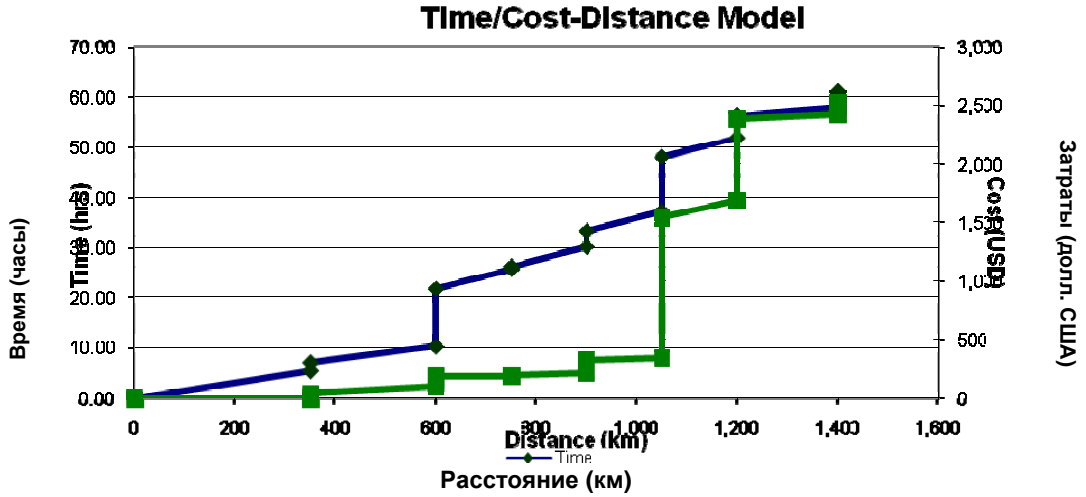
### **Часть В – Маршрут**

- *Место отправки*: Укажите название города и название страны.
- *Вид транспорта*: Выберите из раскрывающегося меню, если вид используемого транспорта «автомобильный», «железнодорожный» или «морской».
- *Расстояние до следующей остановки*: Это расстояние (в километрах) от места отправки до первой остановки по маршруту.
- *Продолжительность пути*: она относится к продолжительности проезда–время, затрачиваемое на поездку от места отправки до первой остановки. Пожалуйста, укажите часы и минуты.
- *Затраты на часть пути*: Затраты на часть пути (или каждый участок общего пути) относятся к затратам на определенную часть пути. Пожалуйста, введите затраты, связанные с транспортом по маршруту, на определенном участке, исключая затраты на остановках.
- Повторяйте шаги по мере необходимости для представления информации по всему маршруту, включая все остановки.
- *Место следующей остановки*: Введите название места (например, город или село, соединения или км автодороги) и страны.
- *Причина остановки*: Выберите самую подходящую причину из раскрывающегося меню. (К «Промежуточной остановке» относятся все остановки, кроме места отправки, пересечений границ и конечного назначения.)
- *Описание остановки*: Дайте краткое описание отдельных видов деятельности на остановке, включая продолжительность и связанные с ней затраты.
- *Описание действий*: Представьте дополнительную подходящую информацию.

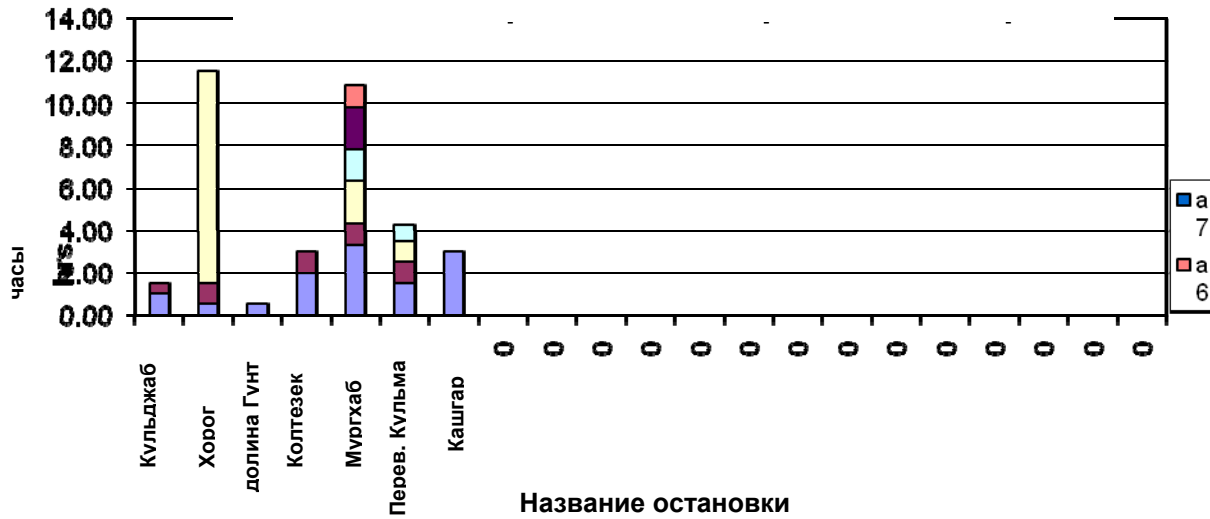
### **Анализ – Графики**

Следующие графики составлены по ответам на выше указанные вопросники (Часть А и Часть В).

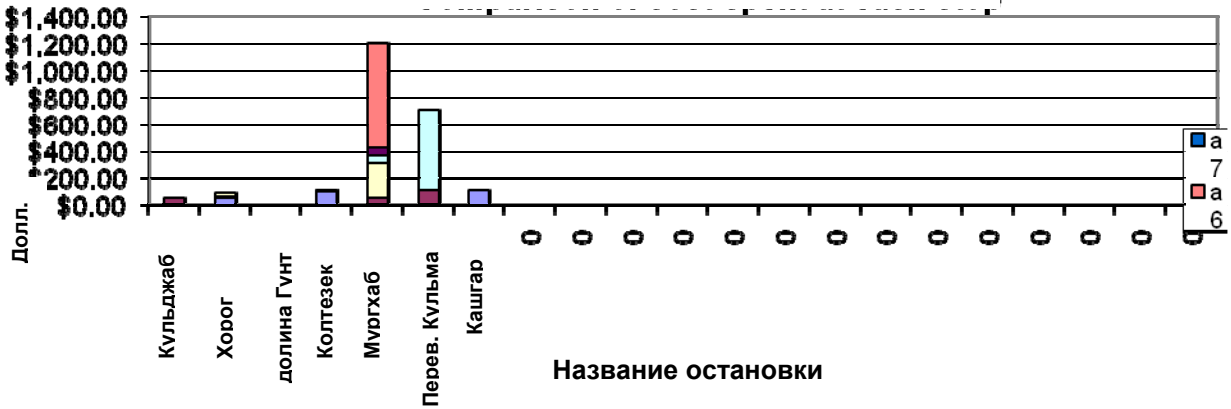
#### **Модель анализа времени/затрат- расстояния**



Сравнение времени, затрачиваемого на каждой остановке



Сравнение затрат на каждой остановке



## **В. Метод по времени выпуска**

12. На остановках пересечения границ будет использоваться метод Всемирной таможенной организации (ВТамО) по времени выпуска. Данный метод измеряет среднее количество времени, затрачиваемого с момента прибытия товаров на пограничный пост и до их выдачи импортеру /брокеру. Целью является определение мест, где в процессе существуют проблемы, причин данных проблем и возможных путей их разрешения. Он признает, что в международном перемещении товаров участвуют таможня и другие национальные органы, такие как портовые, медицинские, ветеринарные, сельскохозяйственные службы, органы по стандартам, также как и торговые сообщества импортеров, экспортеров, брокеров, экспедиторов, перевозчиков, банков и др.

13. Используя форму обследования, каждого респондента просят предоставить информацию по различным вопросам. Порядок ниже перечисленных вопросов следует из логической последовательности процедуры очистки.

- (1) Регион (используйте коды)
- (2) Таможенное учреждение (используйте коды)
- (3) Название транспортной компании
- (4) Вид транспорта (используйте коды)
- (5) Тип транспортного документа (используйте коды)  
(Авианакладная, судходная накладная, товарно-транспортная накладная, извещение об отправке товаров, декларация, мультимодальный документ, объединенные документы)
- (6) Номер транспортного документа
- (7) Номер декларации
- (8) Код декларанта (брокера, таможенного агента, или собственный)
- (9) Имя и идентификационный номер декларанта
- (10) Тип декларации
- (11) Предписанные формы, другие (счет-фактура, транспортный документ, административный документ и т.д.)
- (12) Форма декларации (заполняемая от руки или в электронной форме)
- (13) Тип груза  
(Контейнерный, FCL/Партия груза на полный контейнер, LCL/ партия груза меньшая, чем грузовместимость контейнера, не-контейнерный)
- (14) Товарные режимы  
(облагаемый таможенной пошлиной, не облагаемый таможенной пошлиной, приостановка/исключение/выпуск, преференциальный статус (двусторонний, многосторонний, Общая система преференций и т.д.), обработка товаров внутри таможенной территории, свободные зоны, транзит, и др.  
(скоропортящийся груз, товары, требующие срочной таможенной очистки, товары, поставляемые в рамках оказания помощи)
- (15) Классификация товаров  
(позиция тарифа, стоимость, происхождение товаров, брутто)
- (16) Дата и время прибытия товаров в порт/аэропорт/наземный пограничный пункт
- (17) Дата и время разгрузки – начало
- (18) Дата и время разгрузки – конец
- (19) Дата и время доставки на временное хранение
- (20) Дата и время подачи грузовой декларации

- (21) Заполненная декларация: Да/нет  
Если нет, указать причины:  
Недостаточно информации в грузовой декларации  
Неполная документация (счет-фактура, свидетельство о происхождении, сертификат исключения/освобождения от пошлины/налога, импортная лицензия, справка о состоянии здоровья, ветеринарная справка, и др.)
- (22) Запрос таможенных служб представить заполненную грузовую декларацию: Да/Нет  
Если да: Дата и время запроса таможенных служб, Дата и время повторного представления
- (23) Дата и время приема грузовой декларации
- (24) Документальный контроль : Да/Нет
- (25) Дата и время начала документального контроля
- (26) Дата и время завершения документального контроля
- (27) Физический осмотр товаров: Да/Нет  
Если да:  
Отбор (на основе случайного отбора, целевой по анализу риска)  
Тип осмотра (выборочный/поверхностный осмотр, тщательный осмотр)
- (28) Дата и время начала осмотра
- (29) Дата и время завершения осмотра
- (30) Лабораторный анализ: Да/Нет  
Если да: Дата и время начала лабораторного анализа, завершение лабораторного анализа, полученный лабораторный анализ
- (31) Вмешательство агентств, кроме таможни: Да/Нет  
Если да, название агентства (используйте коды):  
(Ветеринарные службы, сельскохозяйственные службы, медицинские службы, другие (указать))
- (32) Дата и время начала вмешательства других ведомств
- (33) Дата и время окончания вмешательства других ведомств
- (34) Дата и время оценки пошлины – начало
- (35) Дата и время оценки пошлины – конец
- (36) Метод оплаты пошлины и налогов (используйте коды)  
(Наличные, чек, банковская тратта/банковское поручение, система электронных платежей, иной вид (указать))
- (37) Дата и время оплаты пошлины (если требуется до выпуска товаров) – начало
- (38) Дата и время оплаты пошлины – конец
- (39) Дата и время выпуска товаров
- (40) Дата и время изъятия товаров

### **С. Индекс эффективности логистики (ИЭЛ/LPI)**

14. Индекс эффективности логистики Всемирного банка использует комплексный метод измерения основных факторов эффективности торговой логистики, таких как качество инфраструктуры и логистических услуг, защита собственности от кражи и мародерства, прозрачность правительственных процедур, макроэкономических условий и приоритетная сила учреждений. Индекс ИЭЛ основан на вопроснике, который заполняется специалистами по логистике, т.е. операторами или агентами крупнейших в мире поставщиков логистических услуг, на базе Web. Респонденты оценивают уровень эффективности логистики в стране по 5-бальной шкале по следующим 7 областям:

- Эффективность очистки таможенными и пограничными органами
- Качество транспортной и информационно-технологической инфраструктуры логистики
- Простота и доступность организации международных перевозок грузов
- Компетенция местной логистической отрасли
- Способность отслеживать и определять местонахождение международных грузов
- Стоимость внутренней логистики
- Своевременность доставки груза к месту назначения

15. Каждый респондент также указывает время и данные по затратам, включая следующее:

- Коэффициент физического осмотра (%)
- Таможенная очистка (дни)
- Время на подготовку к экспорту и импорту (дни)
- Количество пограничных органов по экспорту, по импорту
- Возможность проведения контрольной процедуры
- Обычная ставка за 40-футовый контейнер (экспорт и импорт, долл. США)

16. Данные, собранные посредством проведения обследований синтезируются или агрегируются как средневзвешенное значение по 7 областям в сводном показателе, чтобы можно было выполнить сравнения примерно по 150 странам.

#### **IV. Институциональные механизмы, используемые при осуществлении измерения и мониторинга эффективности коридоров**

17. В каждой стране ЦАРЭС будут созданы Национальные совместные координационные комитеты по транспорту и содействию торговле (НСКК) или аналогичные организации, в состав которых войдут представители механизмов координации содействия торговле на национальном уровне. НСКК будут включать (i) представителей всех государственных ведомств, ответственных за транспорт, торговлю и деятельность по пересечению границы (например, Министерство транспорта, Министерство торговли, Министерство экономики, таможня, а также карантинная, санитарная и фито-санитарная службы, органы по стандартам продуктов, безопасности и иммиграции) и (ii) ассоциаций экспедиторов и поставщиков услуг логистики.

18. Ассоциации экспедиторов или поставщиков услуг торговой логистики в каждой стране ЦАРЭС будут привлекаться к сбору данных, необходимых для ежеквартального анализа времени/затрат-расстояния по суб-коридорам. Используя собранные данные, необходимые для ежеквартального анализа времени/затрат-расстояния по этим суб-коридорам, и с помощью АБР, НСКК проведет анализ времени/затрат-расстояния, рассмотрит результаты, оценит сдерживающие факторы, и осуществит корректирующие действия. На основе результатов анализа времени/затрат-расстояния, НСКК будет периодически давать полномочия на проведение оценок времени выпуска и/или оценки эффективности логистики. АБР будет финансировать мероприятия по мониторингу эффективности и будет помогать в усилении потенциала НСКК (или аналогичной организации) в каждой стране ЦАРЭС.

19. При поддержке АБР будет создан Региональный совместный комитет по транспорту и содействию торговле (РСК) для управления реализацией Плана действий, в сотрудничестве с НСКК или аналогичными организациями. Координационный комитет по транспортному сектору (ККТС) будет отвечать за транспортные мероприятия Плана действий, а работа Комитета по таможенному сотрудничеству (КТС) будет сосредоточена на мероприятиях по таможенному сотрудничеству. НСКК будет отчитываться по результатам анализа мониторинга эффективности перед РСК, ККТС и КТС не реже одного раза в год. До того, как начнут действовать РСК и НСКК или аналогичные организации, АБР будет напрямую управлять интегрированными мероприятиями Плана действий по содействию торговле. Такие механизмы реализации будут регулярно рассматриваться и корректироваться, при необходимости, для обеспечения успешного выполнения Плана действий.

20. При поддержке партнеров по развитию РСК, ККТС и КТС будут ежегодно оценивать прогресс в выполнении Плана действий, будут отчитываться о результатах на Заседаниях высокопоставленных официальных лиц и Министерских конференциях. Среднесрочный обзор Плана действий будет проводиться в 2013–2014 гг. При необходимости по результатам среднесрочного обзора в План действий будут вноситься корректировки, чтобы обеспечить его эффективную реализацию в оставшийся период.

#### **V. Факторы, учитываемые при разработке индикаторов эффективности для ЦАРЭС**

21. Измерение эффективности и выбор индикаторов должны соответствовать требованиям ЦАРЭС. Для этого следует четко определить цели, согласовать стратегию использования результатов, а также участники процесса должны понять и принять весь этот процесс. Индикаторы эффективности должны включать информацию о качестве услуг, надежности, результативности, использовании активов, практике финансирования и регулирования.

22. Более тщательное измерение эффективности учитывало бы, помимо шагов, предпринимаемых в рамках методики анализа времени/затрат–расстояния, метода анализа времени выпуска и индекса функционирования логистики, те требования и процедуры, которые предпринимаются еще до выезда товаров или транспортных средств на маршрут, такие как визы водителей, импортные лицензии, регистрация транспортных средств, сертификация технических стандартов и т.д.

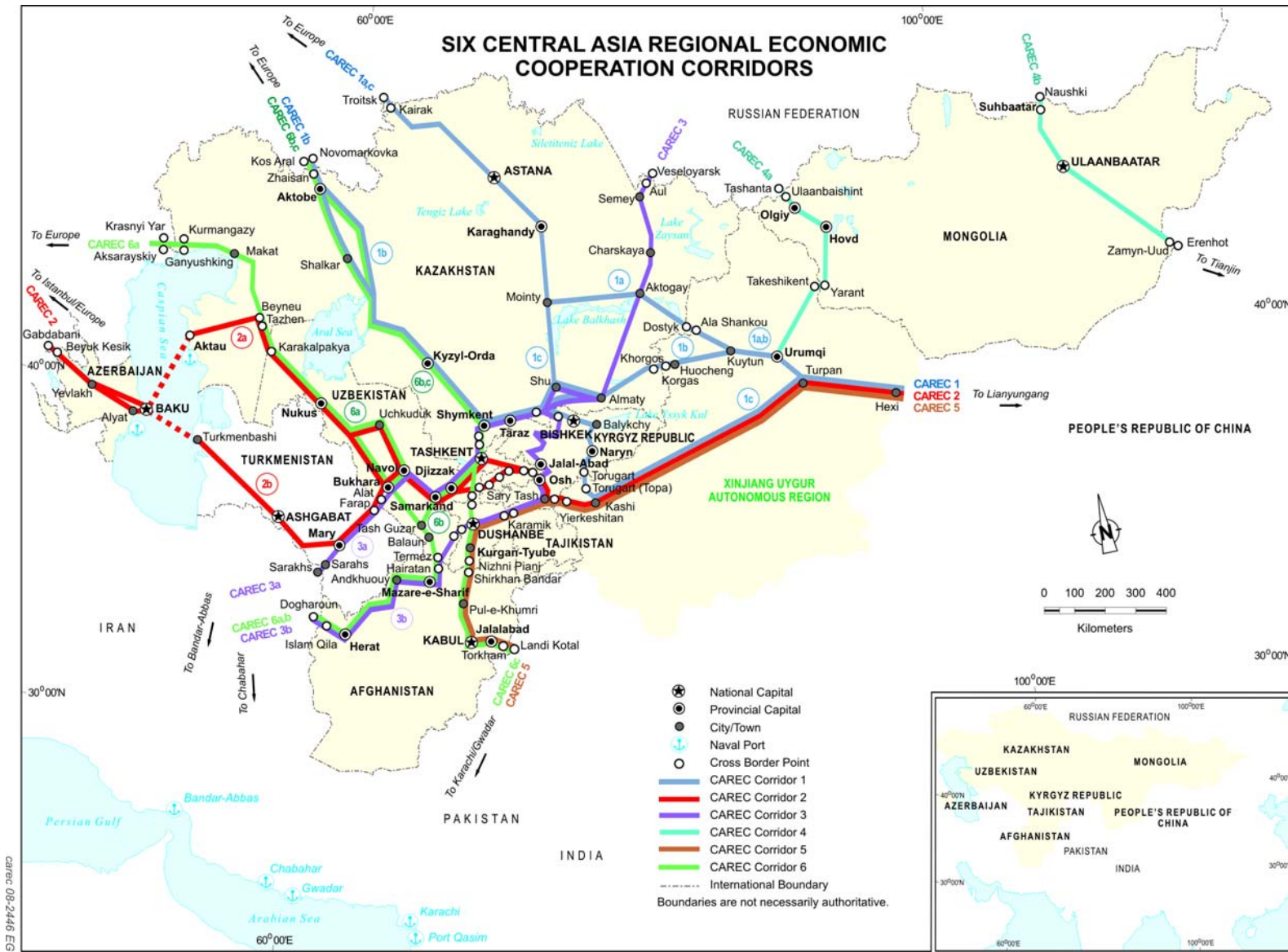
23. Целевые индикаторы эффективности могут использовать контрольные или базовые показатели. Контрольный показатель обычно получают при идеальных условиях, когда товары перемещаются беспрепятственно, т.е. качество инфраструктуры высокое, отсутствуют узкие места и самовольные действия в регулировании, а услуги логистики эффективны. В данном случае целью является стремление выполнить контрольный показатель. В отличие от этого, базовые индикаторы отражают текущее состояние, и поэтому недостатки, т.е. низкую пропускную способность, низкое качество обслуживания, и в этом случае цель состоит в отходе от базовых показателей. Так как трудно установить контрольные показатели, в практических целях используются базовые индикаторы.

24. Кроме того, для того чтобы определить узкие места в перемещении товаров, следует в форме обследования описать причины какой-либо выявленной задержки,

например, процедура, практика, системы, инфраструктура и оборудование, организация или человеческие ресурсы.

25. Возможно, будет полезным изучить эффективность на каждом пограничном посту для сравнения показателей эффективности по всем узлам.

### Приложение 1: Коридоры ЦАРЭС



CAREC 08-2416 EG

**ПРИЛОЖЕНИЕ 2: Краткое описание шести коридоров ЦАРЭС**

<b>№</b>	<b>Направление</b>	<b>Маршрут</b>
1	Европа – Восточная Азия	1a Троицк (РОС)/Кайрак (КАЗ)–Астана (КАЗ)–Достык (КАЗ)/Ала Шанкоу (КНР)–Урумчи (КНР)–Хеси (КНР)
		1b Кос Арал (РОС)/Жайсан (КАЗ)–Шымкент (КАЗ)–Алматы (КАЗ)–Коргас (КАЗ)/Хоргос (КНР)–Урумчи (КНР)–Хеси (КНР)
		1c Троицк (РОС)/Кайрак (КАЗ)–Астана (КАЗ)–Мерке (КАЗ)/Чалдовар (КЫР)–Бишкек (КЫР)–Торугарт (КЫР/КНР)–Каши (КНР)–Хеси (КНР)
2	Средиземноморье – Восточная Азия	2a Габдабани (ГРУ)/Беюк Кесик (АЗЕ)–Баку (АЗЕ)/Актау (КАЗ)– Бейнеу (КАЗ)/Каракалпакия (УЗБ)–Бекабад (УЗБ)/Нау (ТАД)–Канибадам (ТАД)/Суванобад (УЗБ)–Савай (УЗБ) / Кара Суу (КЫР)–Иркештам (КЫР)/Йеркешитан (КНР)–Каши (КНР)–Хеси (КНР)
		2b Габдабани (ГРУ)/Беюк Кесик (АЗЕ)–Баку (АЗЕ)–Туркменбаши (ТРК)–Фарап (ТРК)/Алят (УЗБ)–Бекабад (УЗБ)/Нау (ТАД)–Канибадам (ТАД)/Суванобад (УЗБ)–Савай (УЗБ)/ Кара Суу (КЫР)–Иркештан (КЫР)/ Йеркешитан (КНР)–Каши (КНР)–Хеси (КНР)
3	Российская Федерация – Ближний Восток и Южная Азия	3a Веселоярск (РОС)/Аул (КАЗ)–Сарыагаш (КАЗ)/Келес (УЗБ)–Алят (УЗБ)/Фарап (ТРК)
		3b Веселоярск (РОС)/Аул (КАЗ)–Мерке (КАЗ)/Чалдовар (КЫР)–Карамык (КЫР/ТАД)–Пахтаабад (ТАД)/Сарыазия (УЗБ)–Айратом (УЗБ)/ Хайратан(АФГ)–Ислам Кила (АФГ)/Догхароун (Иран)
4	Российская Федерация – Восточная Азия	4a Ташанта (РОС)/Улаанбайшинт (МОН)–Ховд (МОН)–Ярант (МОН)/ Такешикен (КНР)–Урумчи (КНР)
		4b Наушки (РОС)/Сукбаатар (МОН)–Улан-Батор (МОН)–Замын-Ууд (МОН)/Еренхот (КНР)
5	Восточная Азия – Ближний Восток и Южная Азия	Хеси (КНР)–Каши (КНР)– Йеркешитан (КНР)/Иркештам (КЫР)–Сары-Таш (КЫР)–Карамык (КЫР/ТАД)–Душанбе (ТАД)– Нижний Пяндж (ТАД)/Ширхан Бандар (АФГ)–Кабул (АФГ)–Торхам (АФГ)/Ланди Котал (ПАК)
6	Европа – Ближний Восток и Южная Азия	6a Аксарайская (РОС)/Ганюшкин (КАЗ)–Бейнеу (КАЗ)/ Каракалпакия (УЗБ)–Айратом (УЗБ)/Хайратан (АФГ)–Ислам Кила (АФГ)/Догхароун (Иран)
		6b Кос Арал (РОС)/Жайсан (КАЗ)–Сарыагаш (КАЗ)/Келес (УЗБ)–Айратом (УЗБ) / Хайратан (АФГ)–Ислам Кила (АФГ)/Догхароун (Иран)
		6c Кос Арал (РОС)/Жайсан (КАЗ)–Сарыагаш (КАЗ)/Келес (УЗБ)–Ташкент (УЗБ)–Хаваст (УЗБ)/Истаравшан (ТАД)–Душанбе (ТАД)– Нижний Пяндж (ТАД)- Ширхан Бандар (ТАД)/Кундуз (АФГ)–Кабул (АФГ)–Ланди Котал (ПАК)