

**Протокол Семинара
по измерению и мониторингу эффективности коридоров ЦАРЭС
23-24 февраля 2009 г., Гуанчжоу, КНР**

Введение

1. Стратегия ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле и ее План действий фокусируются на шести транспортных и транзитных коридорах, проходящих через регион Центральной Азии. Эти коридоры будут связывать основные и быстро растущие рынки в рамках региона ЦАРЭС и с остальной глобальной экономикой, таким образом, оптимизируя для стран-членов ЦАРЭС выгоды от транзита, стимулируя увеличение экономической деятельности и генерируя более высокие доходы для населения в регионе.

2. Размышления по поводу эффективности и результативности требуют регулярного осуществления изменений и мониторинга вдоль этих шести коридоров с целью определения узких мест, препятствующих эффективной торговле, поездкам и осуществлению перевозок вдоль маршрутов, и чтобы помочь определить характер действий, которые необходимы для устранения таких узких мест. Именно по этой причине ЦАРЭС, при поддержке от Азиатского банка развития (АБР), осуществляет реализацию программы по измерению и мониторингу эффективности коридоров ЦАРЭС (ИМЭК).

3. С ноября 2008 года эксперты АБР по содействию торговле и транспорту посетили регион и провели консультации, как с государственным, так и частным сектором, по методикам, которые будут использоваться при сборе данных для ИМЭК. Они также помогли определить возможных партнеров: ассоциации грузовых экспедиторов и транспортных перевозчиков, которые будут заниматься сбором данных для ИМЭК, и разработали формы для водителей и пересмотренные шаблоны.

4. **Г-н Йинг Чен**, АБР, сделал обзор 2-дневного семинара и целей семинара по ИМЭК: (i) более подробное обсуждение технических вопросов по реализации методики «времени-затрат-расстояния» (ВЗР) и обновленной информации; (ii) оценка приемлемости отобранных коридоров ЦАРЭС; и (iii) доработка графика проекта, механизмов партнерства и процедур по консолидации данных.

Резюме презентаций и поднимавшихся вопросов

5. **Г-н Макс Ее**, консультант, ознакомил с методикой ВЗР и подробно объяснил форму водителей и важные аспекты, на которые необходимо обратить внимание; использование шаблонов ВЗР в формате Excel, и графики, которые автоматически генерируются после заполнения форм. Он также кратко остановился на основном анализе, который приводится при толковании графиков.

6. Ассоциация международных автоперевозчиков **Азербайджана (ABADA)** провела обзор целей, структуры ассоциации, двухсторонних соглашений по международным автотранспортным перевозкам и международным конвенциям, к которым присоединился Азербайджан.

7. **Кыргызская ассоциация перевозчиков (КАП)** представила результаты по сбору данных, с использованием методики ВЗР, включая первоначальные результаты по коридорам 1с, 2а, 2б, и 5. Общие проблемы, встречавшиеся вдоль трех маршрутов, включают: (i) задержки в основном вызваны слишком большим количеством контролирующих органов, расположенных вдоль коридоров, включая ГАИ; и (ii) таможенные процедуры, такие как использование сопровождения и раннее закрытие

офисов на пунктах пересечения границы (ППГ) становятся причинами значительных задержек и ненужных затрат. КАП также указала на преимущества методики ВЗР: (i) сравнимость данных в результате использования общих индикаторов; (ii) графики составляются автоматически и четко показывают «узкие места»; и (iii) методика предоставляет возможность создать базу данных на уровне страны и на региональном уровне для более сложного и статистического анализа. В качестве недостатка методики была названа необходимость проведения интенсивного обучения для водителей по правильному заполнению форм.

8. Одно интересное наблюдение КАП заключается в том, что иногда китайским водителям приходится платить в 10 раз больше в виде неофициальных платежей по сравнению с кыргызскими водителями. Перевозчики по системе МДП также привлекают намного больше внимания со стороны ГАИ.

9. **Китайская ассоциация международных грузовых экспедиторов (CIFA)** представила свой анализ информации, собранной по международным железнодорожным грузовым перевозкам из Тианджина (КНР) до Достыка (Казахстан). Г-н Лин Жонг перечислил основные трудности, связанные с реализацией ИМЭК в КНР: данные, которые должны собираться, включают конфиденциальную бизнес информацию и компании не испытывают желания участвовать, сбор данных охватывает несколько стран, и потребует хорошего сотрудничества между этими странами, и ограничения, налагаемые некоторыми странами, не позволят водителям или сотрудникам ассоциации осуществить полный сбор данных от места отправления до конечного пункта назначения.

10. **Ассоциация логистики Автономного Региона Внутренней Монголии** представила различные проблемы, с которыми сталкиваются транспортные ассоциации и ассоциации логистики в ППГ Эренхот, включая отсутствие основных вспомогательных служб для работы с большими грузами, в частности с древесиной, отсутствие оборудования и обученного персонала для работы с опасными материалами, большое скопление товаров в вагонах из-за положений, которые позволяют частному сектору злоупотреблять взиманием оплаты за использование таких вагонов, и необоснованно высокие платежи за проведение контроля и сборы.

11. **Компания «Экономтрансконсалтинг» из Казахстана** представила хорошие перспективы для развития основных железнодорожных коридоров в Казахстане, и необходимость разрешения проблем на ППГ Достык, которые были определены в качестве одного из основных препятствия для развития железнодорожных перевозок. Выражена надежда, что ИМЭК поможет определить основные причины этих препятствий.

12. **Ассоциация логистики Синьзянь-Уйгурского Автономного Региона** смогла получить только одну заполненную форму водителя в результате глобального экономического спада и закрытия границ на праздники, большинство грузовиков все еще простаивают, или пока еще не вернулись со своей первой поездки в этом году.

13. **Ассоциация грузовых экспедиторских компаний Афганистана (AAFFCO)** выступила с презентацией о трудностях, с которыми сталкиваются транспортные компании в Афганистане, и предложила рекомендации относительно того, как можно разрешить или преодолеть трудности, которые препятствуют и сдерживают торговые потоки, в частности – это предоставление услуг логистики и наращивание потенциала в таможенных органах.

14. **Ассоциация автоперевозчиков Узбекистана (AIRCUZ)** проинформировала участников о ситуации в секторе перевозок в Узбекистане и планах по улучшению

автотранспортной инфраструктуры и вспомогательных сооружений для содействия торговле.

15. **Национальная торгово-промышленная палата Монголии (MNCCI)** представила обзор относительно статуса транспортной сети Монголии и предварительных результатах обследования ВЗР. Асфальтированные дороги в Монголии относительно новые, но большинство из них не подходят для транспортировки тяжелых грузов, таким образом, большой объем грузов перевозится по железным дорогам. Также было отмечено, что стоимость перевозки товаров, импортированных из Китая, намного ниже, чем стоимость транспортировки для экспортных товаров. Для Монголии будет нетрудно собрать данные по железнодорожным перевозкам, но могут возникнуть трудности в получении данных по автомобильным перевозкам, учитывая состояние дорог в стране.

16. **Ассоциация автомобильного транспорта в Таджикистане (АББАТ)** проинформировала участников о том, что 83% перевозок в стране осуществляются автотранспортом. Поэтому будущие планы по улучшению транспортного сектора и сектора торговли должны фокусироваться на усовершенствовании автодорожной инфраструктуры и гармонизации процедур пограничного контроля, снижении торговых барьеров и улучшении стандартов по безопасности. АББАТ имеет своих сотрудников на всех пунктах пересечения границы, которые собирают данные по всем автотранспортным средствам, въезжающим и выезжающим из Таджикистана, и ассоциация заверила участников семинара в том, что она будет оказывать полное сотрудничество в реализации ИМЭК.

17. **Ассоциация грузовых экспедиторских компаний Афганистана (AAFFCO)** представила обзор по стране и сфокусировала внимание на том, что слаборазвитая физическая инфраструктура является значительным препятствием для торговли. Также отсутствуют сооружения логистики, и АБР будет поддерживать развитие в этих критически важных областях. Затем делегат проинформировал о расстояниях между ключевыми городами вдоль коридоров 3, 5 и 6. Торхам является основным ППГ, связывающим с Пешаваром в Пакистане, где для импорта товаров в основном используется порт Карачи.

18. Г-н Игорь Рунов, постоянный делегат в регионе СНГ, **Международный союз автомобильного транспорта (IRU)**, представил презентацию по задачам IRU и сделал обзор по проекту Новой евро-азиатской автодорожной инициативы (NELTI), который был начат в 2008 году. Задачи проекта NELTI дополняют цели ИМЭК и сотрудничество между двумя проектами принесет выгоды обеим сторонам. Г-н Рунов поделился предварительными результатами проекта NELTI. Он продемонстрировал коммерческую жизнеспособность и эффективность перевозок на большие расстояния; подтвердил эффективность 3 маршрутов: (i) северный коридор: Казахстан – Российская Федерация, (ii) центральный коридор: древний Шелковый путь через Кавказ, и (iii) южный коридор: Иран - Турция. Участвующие страны оказали хорошую политическую поддержку реализации NELTI. Он не только вновь восстановит связь между Азией и Европой, но также и усилит экономические связи между странами Центральной Азии. На сегодняшний день проект NELTI продемонстрировал безопасность и надежность использования автомобильных маршрутов: было совершено 100 поездок в оба конца, при этом водители не подвергались нападениям. Проект NELTI также продемонстрировал, что существует стабильный спрос на автомобильные перевозки, несмотря на недавнее снижение объемов перевозок в результате глобального финансового кризиса, частично в силу того, что малые компании продолжают использовать автомобильные перевозки. Г-н Рунов считает, что в конечном итоге это приведет к переосмыслению маршрутов глобальных цепочек

поставок, по мере того как автомобильные перевозки станут более эффективными и когда в будущем улучшится экономическая ситуация.

Целевое обсуждение по конкретным транспортным коридорам

19. Групповая дискуссия по **Коридору 1 ЦАРЭС** была посвящена тому, будет ли в рамках СРММ учтено расширение коридора, например, от порта Лянинганг или Тяньцзинь до Алашанкоу, или будет измерен только сегмент от Синьцзяна до Алашанкоу. Участники считают, что стоит провести мониторинг расширения Коридора 1 с включением железнодорожного транспорта и мультимодельных видов транспорта. Кроме того, стоял также вопрос о том, можно ли в рамках ВЗР провести мониторинг и автомобильного и железнодорожного транспорта. Консультанты подтвердили, что методология ВЗР достаточно объемная и позволяет включить мониторинг железнодорожного транспорта.

20. Относительно **Коридора 2**, на министерской конференции ЦАРЭС ранее уже было решено, что более соответствующим маршрутом, охватываемым СРММ, будет 2a, поскольку в Туркмении для мониторинга 2b не нашлось ассоциации партнера. В результате обсуждений было решено, что большая часть работы по мониторингу 2b будет проведена силами ассоциаций партнеров в Азербайджане, Казахстане и Узбекистане, то же самое, в максимально возможной степени, они сделают и по 2a. В случае необходимости АБР попытается наладить партнерские отношения с ассоциацией(ями) по логистике или с транспортными ассоциациями в Туркмении. КНР будет проводить мониторинг не железнодорожного, а автомобильного транспорта из Урумчи до Каши вместо участка от Турфана до Каши, так как объем торговли из Урумчи намного выше, чем из Турфана. Ассоциация-партнер из Узбекистана в первую очередь проведет мониторинг автомобильного транспорта, а позднее, при помощи экспертов АБР, примет решение о том, как проводить мониторинг на железнодорожном транспорте.

21. Точно также как и в случае с Коридорами 1 и 2, действия по мониторингу **Коридоров 3 и 4** будут проведены в отношении 3a и 3b, как по автомобильному, так и по железнодорожному транспорту, в то время как по 4b - только один маршрут. Было отмечено, что 3a представляет собой главный маршрут по экспорту хлопка для Узбекистана. Казахстанская ассоциация-партнер уже готова провести мониторинг и автомобильного и железнодорожного транспорта. В Афганистане определенные участки 3b все еще находятся в стадии строительства, поэтому деятельность по мониторингу будет сконцентрирована на Мазари-Шарифе, Хайратане и на участках Термеза.

22. Относительно **Коридора 5**, консультанты сообщили участникам о возможности альтернативного конкурирующего маршрута, который, однако, проходит через Кашмир и таким образом, можно предположить, что в будущем коридор 5 станет более важным. Таджикистан и Кыргызстан оба подтвердили, что они будут в состоянии охватить Коридор 5. Афганистан выразил сильное желание открыть прямой пункт перехода границы с КНР. Однако, текущее состояние дороги (высокогорье и холодная погода) и проблемы безопасности не позволяют поддержать такую инициативу в настоящее время. Соседние страны сделали конкретные предложения о том, как Афганистан может оптимизировать торговые потоки в их страны, используя Коридор 5, за счет объединения транспортных ассоциаций и ассоциаций логистики в странах ЦАРЭС, включая КНР. Узбекистан отметил, что направление Самарканд – Термез является главным транзитным маршрутом, и его необходимо включить.

23. Делегат из Таджикистана поделился информацией о том, что в настоящее время идут ремонтные работы на Карамыке, и поэтому для коридора 5 чаще используется пункт пересечения границы в Джиргатале. Это не представляет проблемы для целей ВРЗ, поскольку два этих пункта расположены относительно недалеко друг от друга и лежат вдоль этого коридора.

24. Относительно **Коридора 6**, было сказано, что Афганистан – это единственное государство, являющееся членом ЦАРЭС, которое в то же самое время является членом Южно-Азиатской Ассоциации Регионального Сотрудничества (SAARC) и таким образом может служить воротами для других стран ЦАРЭС, заинтересованных в торговле с Южной Азией. Афганистан задал вопрос, планирует ли КНР открыть и построить инфраструктуру пункта пересечения границы, непосредственно соединяющую КНР с Афганистаном. Делегат из СУАР ответил, что в настоящее время местные органы власти не имеют планов открывать пункт пересечения границы на границе с Афганистаном. Однако, он отметил, что объем двусторонней торговли между Афганистаном и КНР увеличивается. Он предположил, чтобы афганские экспедиторы открыли представительство в Каши, чтобы установить транспортные маршруты, используя Коридор 5.

Другие направления работы

23. Узбекистан и Казахстан согласились начать два новых проекта - по созданию регионального информационного центра логистики и региональной складской сети, чтобы они предоставляли существенную информацию фирмам относительно наличия услуг логистики вдоль шести приоритетных коридоров ЦАРЭС. АБР выразил поддержку этим проектам и изучит возможности создания общей платформы для информации по логистике, которая будет предоставлена в распоряжение всем странам, участвующим в ЦАРЭС. АБР также проинформировал участников о Региональном транзитном соглашении, спонсируемом Шанхайской Организацией Сотрудничества (ШОС), которое было недавно одобрено и о том, что протоколы и приложения сейчас разрабатываются. После того, как завершится работа над протоколами и приложениями, они будут открыты для вступления даже для тех, кто не является членом ШОС.

Выводы и План работ

Процесс сбора данных

23. Участники семинара пришли к консенсусу относительно сбора данных для **автомобильных перевозок** по следующим вопросам:

- Ассоциации-партнеры проведут мониторинг, в максимально возможной степени, поездок в оба конца, поскольку сбор материала об обратной поездке может предоставить ассоциациям возможность оптимизировать и рационализировать их операции.
- Установлено, что на каждую остановку требуется минимум 15 минут, но для того, чтобы осуществить неофициальные платежи требуется менее 15 минут, поэтому такие остановки водители должны фиксировать в разделе «другое»;
- Ассоциации-партнеры могут выбрать вариант, когда они попросят своих водителей записывать недостатки в инфраструктуре в разделе «Комментарии», приведенном в форме, заполняемой водителем;

- Ассоциации-партнеры могут еще больше упростить формы водителей в консультации с секретариатом ЦАРЭС, но не должны менять шаблон ВЗР, чтобы гарантировать соответствие данных, собранных странами участницами ЦАРЭС;
- Другая важная информация, такая как вынужденная разгрузка во время транспортировки по причинам переруза, все равно должна быть зафиксирована, даже если невозможно точно определить в какую сумму это обойдется перевозчику ;

24. Поскольку трудно стандартизировать работу железнодорожного транспорта в странах ЦАРЭС участники договорились в отношении **железнодорожного транспорта**, что каждая ассоциация-партнер сама решит как напрямую включить информацию по результатам мониторинга работы железнодорожного транспорта в стандартный шаблон ВЗР.

25. Выборка числа **наблюдений в месяц** равна 30, и каждая ассоциация-партнер выделит минимум половину (15 наблюдений) по намеченным под-коридорам 1b, 2a, 3b, 4b, 5, 6с, одобренным министерской конференцией ЦАРЭС в 2008 году, а ассоциации могут сами решить, как сделать разбивку между автомобильным и железнодорожным транспортом в зависимости от того, какой вид транспорта из этих двух представляет наибольшую важность для конкретного сегмента коридора.

Представление данных и отчетность

26. Ассоциации-партнеры будут представлять **данные в форме шаблона ВЗР** в секретариат ЦАРЭС в АБР для обобщения и анализа. Секретариат ЦАРЭС в АБР создаст базу данных, для того, чтобы анализировать эти данные и в целях отчетности.

27. На **ежеквартально** основе будет представляться **отчет** для того, чтобы СРММ обобщил полученные по результатам анализа данные. Два раза в год будет представляться **всесторонний отчет** для того, чтобы доложить о результатах на заседании высокопоставленных официальных лиц ЦАРЭС и на министерской конференции.

28. Ассоциациям-партнерам рекомендуется тщательно анализировать данные, а также сравнивать их результаты с результатами Секретариата ЦАРЭС. Прежде чем аналитические результаты Секретариата ЦАРЭС по каждому члену будут обнародованы, их рассмотрят ассоциации-партнеры, а если необходимо, то и правительства стран-членов. Аналитические отчеты будут представлены в соответствующие национальные координационные комитеты по вопросам транспорта и содействия торговле (НОК) и в Региональный комитет ЦАРЭС по вопросам транспорта и содействия торговле (РОК), если в этом возникнет необходимость.

Дальнейшие действия и график работы

29. Проект СРММ запланирован на несколько лет. Секретариат ЦАРЭС от имени АБР подпишет **Меморандум о взаимопонимании (MOU)** с каждой из ассоциаций-партнеров ЦАРЭС, в котором будут расписаны роли и обязанности обеих сторон. В Меморандуме о взаимопонимании будет охвачен один год деятельности по СРММ с возможностью дальнейшего продления еще на один год. После того как будет подписан Меморандум, ассоциации-партнеры начнут процесс сбора данных в

марте 2009 года.

30. АБР предусмотрит механизм **авансовых платежей** для того, чтобы компенсировать операционные затраты каждой из ассоциаций-партнеров, которые будут погашены по фактическим расходам на основе Статьи расходов.

Продление проекта СРММ

31. Успешная реализация проекта СРММ позволит странам-участницам ЦАРЭС и Секретариату (т.е. АБР) добиться гораздо более высокого уровня понимания вопросов содействия транспорту и торговле в регионе. Эти знания помогут правительствам в регионе и АБР совершенствовать планирование **инвестиций и технической помощи** в целях устранения узких мест и модернизации институционального потенциала по обеспечению функций и услуг в сфере торговли.

32. Данный семинар создал эффективный **форум** для ассоциаций экспедиторов и автоперевозчиков, чтобы они встретились, обсудили сферу общих интересов и предприняли инновационные проекты для их общей пользы. АБР будет поддерживать продолжение такого форума и служить посредником, чтобы собирать и помогать в решении региональных вопросов транспортной и торговой логистики в рамках и под эгидой ЦАРЭС.