ИЗМЕРЕНИЕ И МОНИТОРИНГ ЭФФЕКТИВНОСТИ КОРИДОРОВ ЦАРЭС ГОДОВОЙ ОТЧЕТ ЗА 2020 ГОД КОРОНАВИРУСНАЯ БОЛЕЗНЬ И ЕЕ ВЛИЯНИЕ

ДЕКАБРЬ 2021 ГОДА

ИЗМЕРЕНИЕ И МОНИТОРИНГ ЭФФЕКТИВНОСТИ КОРИДОРОВ ЦАРЭС ГОДОВОЙ ОТЧЕТ ЗА 2020 ГОД КОРОНАВИРУСНАЯ БОЛЕЗНЬ И ЕЕ ВЛИЯНИЕ

ДЕКАБРЬ 2021 ГОДА

Лицензия «Creative Commons Attribution 3.0 IGO» (CC BY 3.0 IGO)

© 2021 Азиатский банк развития
6 ADB Avenue, Mandaluyong City, 1550 Metro Manila, Philippines
Tel +63 2 8632 4444; Fax +63 2 8636 2444
www.adb.org

Некоторые права защищены. Опубликовано в 2021 году.

ISBN 978-92-9269-395-4
Номер тиража: TCS220046-3
DOI: <http://dx.doi.org/10.22617/TCS220046-3>

Изложенные в данной публикации взгляды выражают мнение авторов и могут не совпадать с мнениями и политикой Азиатского банка развития (АБР) или его Совета управляющих, а также правительств тех стран, которые они представляют.

АБР не гарантирует точность данных, содержащихся в настоящей публикации, и не несет ответственность за какие-либо последствия их использования. Упоминание конкретных компаний или продуктов изготовителей не означает, что они одобряются или рекомендуются АБР в качестве предпочтительных, по сравнению с другими подобными продуктами, которые не были упомянуты.

Использование каких-либо обозначений или ссылок на конкретную территорию или географическую зону, равно как и использование в настоящем документе термина «страна», не означает выражение позиции АБР относительно правового или иного статуса такой территории или зоны.

Данная работа доступна на условиях лицензии «Creative Commons Attribution 3.0 IGO» (CC BY 3.0 IGO) <https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/igo/>. Использование Вами содержания данной публикации означает Ваше согласие соблюдать условия указанной лицензии. Для получения ссылок на источник, переводов, адаптаций и разрешений, пожалуйста, предварительно ознакомьтесь с положениями и условиями пользования на <https://www.adb.org/terms-use#openaccess>.

Вышеозначенная лицензия CC не распространяется на содержащиеся в данной публикации материалы, не защищенные авторскими правами АБР. Если материал относится к другому источнику, пожалуйста, свяжитесь с владельцем авторских прав или издателем этого источника для получения разрешения на его воспроизведение.

АБР не может привлекаться к ответственности в связи с какими-либо претензиями, вытекающими из использования Вами таких материалов.

Если у Вас имеются вопросы или комментарии в отношении содержания, либо если Вы желаете получить разрешение владельца авторских прав на использование публикации в целях, не предусмотренных настоящими условиями, или разрешение на использование логотипа АБР, пожалуйста, свяжитесь с pubsmarketing@adb.org.

С исправленными опечатками в публикациях АБР можно ознакомиться по ссылке <http://www.adb.org/publications/corrigenda>.

Примечания:

В данной публикации символом «\$» обозначены доллары США, символом «€» обозначены евро и символом «CNY» обозначены юани.

АБР признает «Китай» как Китайскую Народную Республику и «Россию» как Российскую Федерацию.

На обложке: Методология Измерения и мониторинга эффективности коридоров ЦАРЭС (ИМЭК) собирает данные о времени и затратах, связанных с грузовыми перевозками в регионе ЦАРЭС, в частности, в пунктах пропуска (ПП), с целью повышения операционной эффективности и сокращения «узких мест» в коридорах ЦАРЭС, и, таким образом, с целью улучшения международных и региональных торговых потоков. Это издание содержит тематическое исследование о влиянии коронавирусной болезни на содействие торговле в ЦАРЭС.

Настоящий документ переведен с английского языка для охвата более широкой аудитории читателей. Несмотря на предпринятые Азиатским банком развития (АБР) усилия для проверки точности перевода, английский язык является официальным языком АБР, и единственной официальной версией данного документа является его версия на английском языке. При цитировании необходимо давать ссылку на оригинал данного документа на английском языке.

Содержание

Таблицы, рисунки и вставки	v
Выражение признательности	vii
Сокращения	viii
Веса и меры	viii
Резюме для руководства	ix
1 Введение	1
Исходная информация	1
2 Ключевые результаты за 2020 год	6
Автомобильные перевозки	6
Железнодорожные перевозки	8
3 Данные Измерения и мониторинга эффективности коридоров 2020 года	12
Профиль данных	12
Перемещение грузов	13
4 Автомобильные перевозки в 2020 году	18
Индикаторы содействия торговле	18
Эффективность коридоров	22
5 Железнодорожные перевозки в 2020 году	28
Индикаторы содействия торговле	28
Эффективность коридоров	29
6 Результаты по странам	32
Афганистан	32
Азербайджан	36
Китайская Народная Республика	37
Грузия	41
Казахстан	44
Кыргызская Республика	48
Монголия	51
Пакистан	54
Таджикистан	57
Туркменистан	60
Узбекистан	63
7 Тематическое исследование: коронавирусная болезнь и ее влияние	67
Общее влияние на торговлю и перевозки	67
Влияние санитарно-карантинных мер	71
Адаптация к среде после COVID-19	73
8 Заключение	76

Приложения

1	Методология Измерения и мониторинга эффективности коридоров	78
2	Ассоциации-партнеры 2020 года	81
3	Индикаторы содействия торговле	82
4	Действия при прохождении через пункт пропуска	89
5	Пограничные пункты пропуска Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества	93
6	Сводная статистика индикаторов содействия торговле	95
7	Действия в автомобильных пунктах пропуска	97
8	Действия в железнодорожных пунктах пропуска	105

Таблицы, рисунки и вставки

Таблицы

3.1	Расположение коридоров ЦАРЭС и ключевые ПП	14
4.1	Среднее время и затраты на прохождение ПП	19
4.2	Средние затраты в автомобильных ПП по действиям	19
4.3	Расчетные неофициальные платежи по видам действий для автомобильных перевозок в 2020 году	20
4.4	Средние затраты и скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС	21
4.5	Ключевые индикаторы для грузовых перевозок из Поти (Грузия) в Центральную Азию	24
4.6	Сравнение индикаторов содействия торговле между субкоридорами 3a и 3b в 2020 году	25
4.7	Сравнение автомобильных и автомобильно–железнодорожных перевозок по субкоридору 4b	26
5.1	Среднее время и затраты при прохождении через ПП	29
5.2	Средние затраты и скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС	29
6.1	Индикаторы содействия торговле для Афганистана	33
6.2	Эффективность пересечения границы в Афганистане	34
6.3	Индикаторы содействия торговле для Азербайджана	37
6.4	Эффективность пересечения границы в Азербайджане	37
6.5	Индикаторы содействия торговле для Китайской Народной Республики	39
6.6	Эффективность пересечения границы в Китайской Народной Республике	39
6.7	Индикаторы содействия торговле для Грузии	42
6.8	Эффективность пересечения границы в Грузии	42
6.9	Индикаторы содействия торговле для Казахстана	44
6.10	Эффективность пересечения границы в Казахстане	45
6.11	Индикаторы содействия торговле для Кыргызской Республики	49
6.12	Эффективность пересечения границы в Кыргызской Республике	50
6.13	Индикаторы содействия торговле для Монголии	52
6.14	Эффективность пересечения границы в Монголии	52
6.15	Индикаторы содействия торговле для Пакистана	55
6.16	Эффективность пересечения границы в Пакистане	55
6.17	Индикаторы содействия торговле для Таджикистана	58
6.18	Эффективность пересечения границы в Таджикистане	59
6.19	Индикаторы содействия торговле для Туркменистана	61
6.20	Эффективность пересечения границы в Туркменистане	61
6.21	Индикаторы содействия торговле для Узбекистана	64
6.22	Эффективность пересечения границы в Узбекистане	65
7.1	Грузовой тоннаж при различных видах перевозок, 2016–2020 гг.	69
7.2	Влияние дополнительного санитарно-карантинного контроля в автомобильных ПП (убытие), 2019–2020 гг.	71
7.3	Влияние дополнительного санитарно-карантинного контроля в автомобильных ПП (прибытие), 2019–2020 гг.	72

A2	Ассоциации-партнеры по Измерению и мониторингу эффективности коридоров в 2020 году	81
A3.1	Статистическое выведение индикатора содействия торговле 1	86
A3.2	Статистическое выведение индикатора содействия торговле 2	86
A3.3	Статистическое выведение индикатора содействия торговле 3	87
A3.4	Статистическое выведение скорости без задержки	88
A3.5	Статистическое выведение индикатора содействия торговле 4	88
A5	Пограничные пункты пропуска на коридорах ЦАРЭС	93
A6	Сводная статистика индикаторов содействия торговле	95
A7.1	Время и затраты при пересечении пунктов пропуска, убытие	97
A7.2	Время и затраты при пересечении пунктов пропуска, прибытие	101
A8	Время и затраты в железнодорожных пунктах пропуска, прибытие и убытие	105

Рисунки

A	Индикаторы содействия торговле для автомобильных и железнодорожных перевозок в 2020 году	x
1.1	Шесть транспортных коридоров Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества	2
1.2	Методология Измерения и мониторинга эффективности коридоров	3
2.1	Время, затраченное на прохождение ПП, автомобильные перевозки	6
2.2	Затраты, понесенные при прохождении ПП, автомобильные перевозки	7
2.3	Затраты, понесенные на перевозку по участку коридора, автомобильные перевозки	8
2.4	Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС, автомобильные перевозки	8
2.5	Время на прохождение ПП, железнодорожные перевозки	9
2.6	Затраты на прохождение через ПП, железнодорожные перевозки	9
2.7	Затраты на перевозку по участку коридора, железнодорожные перевозки	10
2.8	Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС, железнодорожные перевозки	10
3.1	Профиль данных образцов измерения и мониторинга эффективности коридоров в 2020 году	12
3.2	Количество грузов по типу товаров	13
4.1	Сравнение эффективности коридоров: скорость по сравнению с затратами, 2020 год	18
A1	Блок-схема измерения и мониторинга эффективности коридоров	79
A2	Измерение индикаторов содействия торговле	84

Вставка

7.1	Трансграничное перемещение грузов в ПП в Китайской Народной Республике	68
-----	--	----

Выражение признательности

Настоящий технический отчет был подготовлен командой по измерению и мониторингу эффективности коридоров (ИМЭК) Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) Азиатского банка развития (АБР) под руководством Зульфии Каримовой, главного специалиста по региональному сотрудничеству; с участием в качестве членов команды Макса Ие Хонг Ки, международного консультанта АБР; Энди Цзе, международного консультанта АБР, и Джулиуса Сантоса, национального консультанта АБР. Генеральный директор М. Тереза Хо, советник Садар Парвез и директор Сяоцинъ Фань осуществляли общее руководство. Команда Института ЦАРЭС по ИМЭК предоставила ценные комментарии к отчету, в том числе Искандар Абдуллаев, второй заместитель директора Института ЦАРЭС; Ханс Хольцхакер, главный экономист; Тамар Бердзенишвили, старший специалист по управлению знаниями, и Гулам Самад, старший специалист по исследованиям.

Юебин Чжан, главный специалист по региональному сотрудничеству; Олег Самухин, старший специалист по транспорту, и Киджин Ким, экономист, были рецензентами проекта отчета.

Страновыми партнерами ИМЭК ЦАРЭС являются признанные национальные ассоциации перевозчиков и экспедиторов в странах-членах ЦАРЭС, которые имеют важное значение для успешной реализации механизма ИМЭК. В отношении публикации ИМЭК за 2020 год, АБР выражает признательность следующим национальным ассоциациям: Ассоциация экспедиторских компаний Афганистана; Чунцинская ассоциация международных экспедиторов, Ассоциация логистики Автономного района Внутренняя Монголия и Ассоциация логистики Синьцзян-Уйгурского Автономного района (Китайская Народная Республика); Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Грузии; Ассоциация национальных экспедиторов Республики Казахстан; Ассоциация перевозчиков Кыргызстана (Кыргызская Республика); Торгово-промышленная палата Монголии и Национальная ассоциация автомобильного транспорта Монголии; Пакистанская ассоциация международных экспедиторов; Ассоциация автомобильных перевозчиков Республики Таджикистан и Ассоциация международного автомобильного транспорта Таджикистана; Ассоциация по развитию бизнес-логистики Узбекистана и Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Узбекистана.

Команда благодарит сотрудников АБР в штаб-квартире и постоянных представительствах в странах ЦАРЭС за их поддержку и вклады. Мы хотели бы отметить значительные вклады в процесс подготовки отчета со стороны Эдит Джоан Накпил, Акико Терада-Хагивара, Софии Кастильо-Плаза, Генни Мабунга, Принципи Никдао, Черри Зафаралла, Леви Лустеро, Джесс Макасае и Ма. Сесилла Абеллар.

Мероприятия и публикации по ИМЭК финансируются в рамках технической помощи, предоставляемой Фондом регионального сотрудничества и интеграции, администрирование которого осуществляет АБР.

Сокращения

АБР	—	Азиатский банк развития
АЗЕ	—	Азербайджан
АФГ	—	Афганистан
ВЗР	—	время/затраты-расстояние
ГРУ	—	Грузия
ЕАЭС	—	Евразийский Экономический Союз
ИМЭК	—	Измерение и мониторинг эффективности коридоров
ИСТ	—	индикатор содействия торговле
КАЗ	—	Казахстан
КГЗ	—	Кыргызская Республика
КНР	—	Китайская Народная Республика
МДП	—	Международные дорожные перевозки
МОН	—	Монголия
ОТ-ПЦР	—	полимеразная цепная реакция с обратной транскрипцией
ПАК	—	Пакистан
ПП	—	пограничный пункт пропуска
РОС	—	Российская Федерация
СБЗ	—	скорость без задержки
СНГ	—	Содружество Независимых Государств
ССЗ	—	скорость с задержкой
СТСТ	—	Стратегия в области транспорта и содействия торговле
ТАД	—	Таджикистан
ТКМ	—	Туркменистан
УЗБ	—	Узбекистан
УЭО	—	уполномоченный экономический оператор
ЦАРЭС	—	Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество

Веса и меры

ДФЭ	—	двадцатифутовый эквивалент
км	—	километр
км/ч	—	километров в час
м	—	метр
мм	—	миллиметр
тонн-км	—	тонн-километр

Резюме для руководства

Механизм измерения и мониторинга эффективности коридоров (ИМЭК) – это эмпирический инструмент, разработанный Программой Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) для оценки и отслеживания времени и затрат, связанных с перемещением товаров через границы и по шести коридорам ЦАРЭС, охватывающий 11 участвующих стран: Афганистан, Азербайджан, Китайскую Народную Республику, Грузию, Казахстан, Кыргызскую Республику, Монголию, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

Этот Годовой отчет по Измерению и мониторингу эффективности коридоров ЦАРЭС за 2020 год оценивает индикаторы времени и затрат с целью оценки общей годовой эффективности коридоров ЦАРЭС. Показатели содействия торговле (ИСТ) включают: (i) время, затрачиваемое на прохождение через пограничный пункт пропуска (ПП), (ii) затраты на прохождение через ПП, (iii) средние затраты на перевозку по данному коридору; (iv) среднюю скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС. Эти индикаторы дают сравнительную картину, которая позволяет оценить и подтвердить влияние инициатив в области транспорта и торговли в регионе.

В этом отчете за 2020 год описывается влияние пандемии коронавирусной болезни (COVID-19), в частности различные последствия для автомобильных и железнодорожных перевозок. В 2020 году COVID-19 негативно повлиял на оценочные показатели времени и стоимости автомобильных перевозок. В 2019 году время и затраты, понесенные при прохождении через ПП, увеличились на 23,7% и на 22,8% в 2020 году. Скорость без задержки (СБЗ) снизилась на 1,6%, а скорость с задержкой (ССЗ) выросла на 3,8%. Железнодорожный транспорт привлек значительные объемы автомобильных и воздушных грузоперевозок, поэтому это было учтено при оценке ИСТ. В период с 2019 по 2020 годы время прохождения через ПП увеличилось на 11,3%, а затраты на прохождение через ПП снизились на 2,5%. Общие расходы на перевозку выросли на 1,9%. Зарегистрировано снижение СБЗ на 6,2%, а ССЗ – на 11,5%.

Автомобильные перевозки

- (i) Среднее время прохождения через ПП увеличилось с 12,2 часа в 2019 году до 15,1 часа в 2020 году.
- (ii) Затраты на прохождение через ПП увеличились с \$161 в 2019 году до \$199 в 2020 году.
- (iii) Общие затраты на перевозку по участку коридора увеличились с \$901 в 2019 году до \$918 в 2020 году.
- (iv) ССЗ осталась относительно неизменной, увеличившись с 22,6 км/ч в 2019 году до 22,7 км/ч в 2020 году; СБЗ немного снизилась с 43,6 км/ч в 2019 году до 42,9 км/ч в 2020 году.

Железнодорожные перевозки

- (i) Среднее время прохождения через ПП увеличилось с 20,6 часов в 2019 году до 23,0 часов в 2020 году.

Рисунок А: Индикаторы содействия торговле для автомобильных и железнодорожных перевозок в 2020 году

- (ii) Средние затраты на прохождение через ПП снизились с \$198 в 2019 году до \$193 в 2020 году.
- (iii) Общие затраты увеличились с \$820 в 2019 году до \$836 в 2020 году.
- (iv) Средняя CB3 в 2020 году составила 42,2 км/ч, что ниже, чем 45,0 км/ч в предыдущем году, а средняя CC3 снизилась с 19,0 км/ч в 2019 году до 16,8 км/ч в 2020 году.

Результаты по странам

В этом отчете за 2020 год продолжается описание ежегодного анализа четырех индикаторов содействия торговле ИМЭК на национальном уровне для всех 11 стран ЦАРЭС, разделенных по автомобильным и железнодорожным перевозкам, и далее разложенных по направлениям прибытия и убытия, с учетом времени и затрат на пересечение границы. Эти данные дополнены средним временем пересечения границы и оценочными затратами в ПП вдоль соответствующих коридоров ЦАРЭС. Также описаны изменения и проблемы на уровне стран,

чтобы помочь национальным политикам определить направленность государственных стратегий для решения национальных и региональных проблем в сфере транспорта, торговли и содействия торговле.

- (i) **Афганистан.** Все еще требовалось много времени на прохождение через ПП с высокой интенсивностью движения в Торхаме, Спин-Булдаке и Шерхан-Бандаре. Соображения безопасности увеличили время и затраты, связанные с перевозками в целом, которые оставались относительно высокими по сравнению с другими странами. Для грузовиков оценочная СБЗ составила 33,7 км/ч, что является самым низким показателем в регионе. Положительным моментом является то, что соседние страны Пакистан и Узбекистан активно обсуждали с Афганистаном строительство железной дороги, соединяющей Мазари-Шариф и Пешавар, чтобы создать железнодорожный коридор между тремя странами.
- (ii) **Азербайджан.** В 2020 году все оценочные показатели ИСТ снизились. Значительно увеличились время и затраты на прохождение через ПП для въезжающих АТС. Несмотря на трудности, Азербайджан тесно сотрудничал со странами на Каспийском море для поддержания трансграничной торговли. Например, Бакинский международный морской торговый порт продолжал содействовать торговле в условиях строгого санитарного контроля с карантинными зонами. Страна также активизировала усилия по диверсификации своей сильной зависимости от экспорта энергоносителей посредством принятия национального генерального плана по торговле и логистике и модернизации нового терминала Алят к югу от Баку.
- (iii) **Китайская Народная Республика.** В 2020 году в КНР значительно увеличились как продолжительность времени, так и затраты, понесенные при прохождении через ПП. Как автомобильные, так и железнодорожные перевозки пострадали из-за дополнительных проверок и санитарного контроля, но автомобильные перевозки пострадали в большей степени из-за закрытия автомобильных ПП, в то время как железнодорожные перевозки продолжали работать и привлекали грузы от других видов транспорта. Начиная с октября 2020 года, казахстанские грузоотправители сообщали о длинных очередях в Алашаньюоу, когда китайские государственные органы ввели более строгий санитарный контроль в отношении всех ввозимых товаров, перевозимых в обычных вагонах, которые подвергались физическому досмотру. С другой стороны, контейнерные перевозки осуществлялись без особых проблем, что привело к увеличению интереса казахстанских грузоотправителей к рассмотрению возможности использования контейнеров для экспорта в КНР.
- (iv) **Грузия.** В Грузии время на прохождение через ПП несколько увеличилось. Как в отношении затрат при прохождении через ПП, так и общих затрат на перевозку, отмечались улучшения по сравнению с 2019 годом. Скорость продемонстрировала различные показатели: скорость движения поездов увеличилась, но общая скорость снизилась из-за увеличения времени при пересечении границы. Для грузов, следующих из морского порта Поти в Центральную Азию, в основном задержки наблюдались при переправе через Каспийское море. Продолжительность ожидания судов и фактической переправы составила половину от общего времени, потраченного на всю поездку.
- (v) **Казахстан.** В 2020 году при автомобильных перевозках время прохождения через ПП немного сократилось, но расходы увеличились. С другой стороны, при железнодорожных перевозках отмечалось заметное увеличение времени прохождения через ПП для

- поездов. Когда в последнем квартале 2020 года КНР ввела очень строгий санитарный контроль и обязала проводить тщательную проверку неконтейнерных грузов, в автомобильных и железнодорожных ПП стали образовываться длинные очереди. Страна отреагировала на это, откорректировав и запустив такие меры, как «elicense.kz» (Электронное лицензирование Республики Казахстан) для автоматизации подачи заявок и выдачи электронных бизнес-лицензий. Продолжались предприниматься усилия по модернизации видов транспорта для автомобильных и железнодорожных перевозок, такие как пересмотр Закона о железных дорогах, при этом также уделялось внимание развитию внутренних водных путей.
- (vi) **Кыргызская Республика.** В стране отмечено ухудшение по всем ИСТ, особенно увеличение стоимости автомобильных перевозок, что привело к скачку общих транспортных расходов. Кыргызские транспортные операторы сообщили, что в начале пандемии пограничный контроль был очень строгим, даже на границе между Казахстаном и Кыргызской Республикой, несмотря на то, что обе страны являются членами Евразийского экономического союза. В этот период среднее время прохождения через ПП составляло 3–6 дней, а неофициальные сборы за ускорение пересечения границы могли варьироваться от \$300 до \$2 500. Многократные обращения и переговоры в конечном итоге привели к нормализации ситуации.
- (vii) **Монголия.** В 2020 году показатели ИСТ в целом были хуже, чем в 2019 году. Монголия быстро ввела строгие меры, чтобы остановить распространение COVID-19. В то время как общие меры были объявлены в феврале, конкретные меры были реализованы в марте 2020 года. Пострадали как автомобильные, так и железнодорожные перевозки, когда КНР приняла новые меры по минимизации физических контактов между сотрудниками в ПП, что потребовало обременительной перевалки грузов отдельными группами рабочих, транспортными средствами и погрузочно-разгрузочным оборудованием. Как и в других странах, железнодорожные перевозки привлекли автомобильные и воздушные грузы, в результате чего железнодорожная сеть работала почти на полную мощность.
- (viii) **Пакистан.** По сравнению с 2019 годом все показатели ИСТ заметно ухудшились. ПП с интенсивным движением, такие как Торхам и Чаман (на границе с Афганистаном), установили новые рекорды по времени прохождения через ПП. В ответ на COVID-19, ПП, включая Торхам и Чаман, были полностью закрыты с 16 марта по 9 апреля 2020 года. По мере того, как они стали постепенно открываться во втором квартале 2020 года, было оказано негативное воздействие на контейнерные перевозки в и из Афганистана, так как контейнеры застревали или в ПП, или вдоль маршрута от Карачи до ПП.
- (ix) **Таджикистан.** В целом показатели ИСТ в 2020 году ухудшились, хотя и незначительно. В ПП Дусти все также требовалось много времени на прохождение процедур, за ним следовали Панджи Поён и Фотехобод. В начале пандемии правительство быстро ввело временные меры и положения в отношении международного транзита, признав необходимость поддерживать торговлю и приняв соответствующие меры контроля. Реализация программы уполномоченных экономических операторов в 2020 году также была своевременной для содействия торговле в сложных условиях.
- (x) **Туркменистан.** Туркменистан продемонстрировал сокращение времени прохождения через ПП и снижение общих расходов на перевозку, хотя затраты на прохождение через ПП увеличились, а СБЗ и ССЗ в 2020 году были немного медленнее. Для

железнодорожных перевозок отмечалось резкое увеличение времени прохождения через ПП. Страна закрыла свои границы в марте 2020 года, а впоследствии открыла некоторые ПП. В целом, иностранные грузовые АТС должны перегружать грузы на границе на грузовые АТС, имеющие национальную регистрацию. По этой причине многим пришлось прекратить работу. Железная дорога продолжала работать и грузы перенаправлялись на поезда, в результате чего отмечалось резкое увеличение спроса.

- (xi) **Узбекистан.** В 2020 году в Узбекистане зарегистрированы более низкие оценочные показатели ИСТ по сравнению с 2019 годом, поскольку все оценочные данные по времени и затратам выросли. В 2020 году рейтинг ПП, где тратится больше всего времени, возглавили два ПП: Яллама и Сарыюсий. В марте правительство приняло быстрые меры по борьбе с распространением COVID-19, закрыв границы 15 марта, когда был выявлен первый случай COVID-19, но впоследствии они были вновь открыты с использованием более строгого регулирования, что существенно увеличило время для проведения санитарных проверок. Страна также модернизирует свой транзитно-таможенный режим наряду с внедрением риск-ориентированного управления.

Тематическое исследование

В данной публикации 2020 года в качестве тематического исследования представлена тема «COVID-19 и его влияние». По оценкам ИМЭК, в годовом сравнении изменение показателей времени прохождения через ПП для автомобильного транспорта составило +38% (коридор 1), +35% (коридор 2), +36% (коридор 3), +62% (коридор 4), +44% (коридор 5) и –4% (коридор 6). Для железнодорожных перевозок, оценочные показатели составили +35% (коридор 1), +410% (коридор 2), +216% (коридор 3), –42% (коридор 4) и –1% (коридор 6). Дополнительные и более строгие меры контроля привели к увеличению продолжительности санитарно-карантинных процедур.

Затраты, понесенные при прохождении через ПП, также увеличились. В некоторых приграничных районах ЦАРЭС выросли тарифы на автомобильные грузовые перевозки. Синьцзян-уйгурская логистическая ассоциация, партнер ИМЭК в КНР, сообщила, что стоимость грузовых перевозок из Хоргоса в Алматы увеличилась с \$2 000 до \$12 000 в июне 2020 года. В целом, средние затраты на прохождение через ПП увеличились со \$162 в 2019 году до \$199 в 2020 году, или на 23% в годовом сравнении.

Тематическое исследование включает описание процедур пересечения границы, а также перенаправление грузов на железные дороги. Оно завершается рекомендациями в отношении преодоления текущих ограничений, а также долгосрочных планов в условиях после COVID-19, содействия тесному и более сильному региональному сотрудничеству, и мотивации стремления к большей автоматизации, а также гармонизации и оптимизации политики, стандартов и администрирования.

1 Введение

Исходная информация

Механизм измерения и мониторинга эффективности коридоров (ИМЭК) – это эмпирический инструмент, разработанный Программой Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) для оценки эффективности ее шести приоритетных транспортных коридоров (рисунок 1.1).¹ Коридоры ЦАРЭС связывают ключевые экономические центры региона друг с другом и соединяют страны ЦАРЭС, не имеющие выхода к морю, с евразийским и глобальным рынками.²

Цели ИМЭК включают: (i) выявить причины задержек и ненужных затрат для грузов, перемещаемых по участкам и узлам каждого коридора ЦАРЭС – в том числе, в пунктах пропуска (ПП) и на промежуточных остановках; (ii) помочь национальным государственным органам ЦАРЭС определить, каким образом устранять выявленные «узкие места»; (iii) оценить влияние инициатив регионального сотрудничества, реализуемых странами-членами вдоль коридоров ЦАРЭС.³

Запущенный в 2009 году механизм ИМЭК использует методологию и процесс сбора данных, который собирает различную информацию на местах посредством измерения и регистрации фактических грузовых перевозок вдоль коридоров ЦАРЭС и в 36 парах ПП, которые определены и приоритизированы странами-членами ЦАРЭС. Методология включает в себя четырехэтапный подход, обобщенный на рисунке 1.2 и более подробно описанный в Приложении 1. Созданный пул национальных партнеров в составе грузовых экспедиторов и перевозчиков собирает данные вдоль коридоров и в ПП.⁴

ИМЭК оценивает набор индикаторов содействия торговле (ИСТ) для иллюстрации общей годовой эффективности коридоров ЦАРЭС.⁵ Индикаторы, измеряемые на протяжении времени и по всем коридорам, представляют сравнительную картину, которая позволяет оценивать и подтверждать воздействие транспортных и торговых инициатив в регионе. Четыре агрегированных ИСТ включают:

- (i) **ИСТ1: Время на прохождение ПП.** Этот ИСТ относится к средней продолжительности времени (в часах), требуемого для перемещения грузов через границу от пункта выезда в одной стране до пункта въезда в другой. Пункты въезда и выезда, как правило, являются основными центрами контроля, где осуществляются

¹ Программа ЦАРЭС – это партнерство 11 стран (Афганистан (АФГ), Азербайджан (АЗЕ), Китайская Народная Республика (КНР), Грузия (ГРУ), Казахстан (КАЗ), Кыргызская Республика (КГЗ), Монголия (МОН), Пакистан (ПАК), Таджикистан (ТАД), Туркменистан (ТКМ) и Узбекистан (УЗБ), работающих вместе с целью продвижения развития посредством сотрудничества, ведущего к ускоренному экономическому росту и сокращению бедности. См. ЦАРЭС. www.carecprogram.org. АБР приостановил оказание помощи в Афганистане с 15 августа 2021 года.

² Годовой отчет ИМЭК – это технический документ, и в интересах читателей в него включены стандартные пояснения и определения. Части Введения содержат стандартные и повторяющиеся описания исходной информации ИМЭК ЦАРЭС, методологию, названия пограничных пунктов пропуска и приложения и должны соответствовать предыдущим годовым отчетам.

³ С подробным описанием каждого коридора ЦАРЭС можно ознакомиться на сайте: www.carecprogram.org/?page_id=20.

⁴ Перечень национальных партнерских ассоциаций экспедиторов и перевозчиков представлен в Приложении 2.

⁵ ИСТ подробно объясняются в Приложении 3, включая статистические выводы.

Рисунок 1.1: Шесть транспортных коридоров Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества

ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество.
Источник: Азиатский банк развития.

Рисунок 1.2: Методология Измерения и мониторинга эффективности коридоров

Источник: Азиатский банк развития.

таможенные, иммиграционные и карантинные процедуры. Наряду со стандартными формальностями оформления, это измерение включает время ожидания, время разгрузки или погрузки, время, необходимое для смены колеи, помимо прочих индикаторов. Задача состоит в том, чтобы отразить как сложность, так и недостатки, характерные для процесса пересечения границы.

- (ii) **ИСТ2: Затраты на прохождение через ПП.** Это – средние общие затраты в долларах США (\$), связанные с перемещением грузов с момента въезда до момента выезда из ПП. Они включают как официальные, так и неофициальные платежи.
- (iii) **ИСТ3: Затраты на перевозку по участку коридора.** Это включает в себя средние общие затраты в долларах США (\$), понесенные из расчета на одну единицу груза, перемещаемую по участку коридора внутри страны или через границы. Одна «единица груза» означает грузовое АТС или поезд, перевозящий 20 тонн грузов. «Участок коридора» определяется как отрезок дороги длиной 500 километров (км). Включает в себя как официальные, так и неофициальные платежи. Однако на практике, из-за трудностей со сбором данных, цифры по затратам на перевозку, включаемые в ИМЭК, относятся к тарифам за перевозку для грузовых АТС, или к железнодорожным тарифам для поездов.⁶
- (iv) **ИСТ4: Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС.** Это – средняя скорость в километрах в час (км/ч), с которой единица груза перемещается по участку коридора внутри страны или через границы. «Единица груза» означает грузовое АТС или поезд, перевозящий 20 тонн груза, а «участок коридора» означает отрезок дороги длиной 500 км. Скорость рассчитывается путем деления общего пройденного расстояния на продолжительность поездки. Показатели измерения расстояния и времени включают в себя пересечение границ.

⁶ «Затраты на перевозку» рассматриваются с точки зрения грузоотправителя и/или получателя. Они представляют собой рыночный тариф, оплачиваемый за перемещение груза, а не затраты перевозчика на предоставление услуги.

ИМЭК использует два показателя скорости: скорость без задержки (СБЗ) и скорость с задержкой (ССЗ). СБЗ – это отношение пройденного расстояния к времени, потраченному транспортным средством между пунктом отправления и пунктом назначения (фактическое время в пути). ССЗ – это отношение пройденного расстояния к общему времени, затраченному на поездку, включая время, в течение которого транспортное средство находилось в движении, и время, в течение которого оно не перемещалось. В рамках ИМЭК водители ведут учет всех действий, вызывающих задержку (таможенный контроль, инспекции, погрузка и разгрузка, а также полицейские контрольно-пропускные пункты и др.). СБЗ представляет собой измерение состояния физической инфраструктуры (например, автомобильных и железных дорог), а ССЗ – это показатель эффективности работы ПП вдоль коридоров.

Для ИСТ 1 и 2, которые измеряют время и затраты в ПП, рассматриваются три компонента: (i) начиная с момента, когда груз на грузовике или поезде становится в очередь за шлагбаумом, до момента, когда он въезжает в ПП; (ii) действия внутри ПП, которые обычно включают таможенную, иммиграционную и транспортную проверки; и (iii) время, когда грузу разрешается покинуть ПП. Чтобы проиллюстрировать это, используем пример: предположим, что грузовик должен пересечь ПП «А» в стране отправления, чтобы въехать в прилегающий ПП «В» в стране транзита. «А» называется ПП на выезд, а «В» – ПП на въезд, в зависимости от последовательности движения транспортного средства. Когда в ИМЭК указывается, что ИСТ1 для «А» составил 5 часов, а ИСТ2 \$200, это относится только к времени и затратам в ПП «А». Сюда не включаются время или затраты в ПП «В», который будет иметь отдельный набор значений показателей.

Показатели времени и затрат также измеряются по действиям в ПП ЦАРЭС и на других промежуточных остановках, таких как пункты взимания сборов, проверки на безопасность и прочее,⁷ чтобы помочь определить не только местоположение, но и характер задержек во время прохождения по определенному коридору.

Центральную роль для успеха и устойчивости ИМЭК играют следующие аспекты:

- (i) **Участие частного сектора.** Национальные транспортные ассоциации официально участвуют в обучении отобранных национальных транспортных операторов или экспедиторов использованию инструмента ИМЭК, а также сбору и ведению учета данных. Каждый образец данных добросовестно отражает перемещение грузов по транспортным коридорам ЦАРЭС в Центральной Азии.
- (ii) **Выводы, основанные на фактах и данных.** Данные ИМЭК составляются на основе фактических транспортных перевозок и представляются ежемесячно национальными транспортными ассоциациями в каждой стране ЦАРЭС. Полученные результаты агрегируются и анализируются ежеквартально и ежегодно. Охватывая протяженный период времени, инструмент ИМЭК может показать, улучшаются или ухудшаются показатели времени и затрат.
- (iii) **Адаптация для стран, не имеющих выхода к морю.** Поскольку большинство стран-членов ЦАРЭС не имеют выхода к морю, их показатели времени и затрат, связанные с перевозками, нельзя сравнивать на равных условиях со странами, имеющими морские

⁷ Действия охватывают все ожидаемые проверки и процедуры – как в пограничных пунктах пропуска (ПП), так и на промежуточных остановках на протяжении транзитного коридора – и представлены в Приложении 4. Список ПП ЦАРЭС, охваченных ИМЭК, представлен в Приложении 5.

порты. Методология ИМЭК ориентирована на автомобильный и железнодорожный транспорт, которые представляют собой два основных вида транспорта в Центральной Азии. Особое внимание уделяется времени и затратам при пересечении границы, которые часто называются в качестве основных причин задержек при перемещении грузов через границу. Иными словами, инструмент ИМЭК адаптирован таким образом, чтобы соответствовать физическому контексту стран-членов ЦАРЭС, в согласовании с коридорами ЦАРЭС.

2 Ключевые результаты за 2020 год

В этой главе содержится анализ данных ИМЭК, собранных в течение 2019 года, который отражает последние показатели ИСТ для автомобильных и железнодорожных перевозок в отдельных ПП,⁸ и вдоль коридоров ЦАРЭС.⁹ В ней представлен обзор изменений на региональном и местном уровнях в регионе ЦАРЭС, а затем описывается оценка эффективности четырех ИСТ и шести коридоров ЦАРЭС.¹⁰

Автомобильные перевозки

Анализ данных ИМЭК за 2020 год показал, что все четыре ИСТ оказались ниже оценочных уровней, рассчитанных в 2019 году. Увеличились как время, так и затраты на прохождение через ПП, а также общие транспортные расходы, при этом также снизилась скорость. Сбои, вызванные пандемией коронавирусной болезни (COVID-19), привели к временному закрытию границ, увеличению времени досмотра из-за ужесточения контроля после открытия границ, а также к сложностям с консолидацией грузов и поиском водителей, что усугубило трудности, с которыми столкнулись транспортные операторы. Подробные результаты представлены в Главе 4.

ИСТ1: Время на прохождение через ПП. На рисунке 2.1 показано, что среднее время на прохождение через ПП в 2020 году составляло 15,1 часа, что значительно больше по сравнению с 12,2 часа в 2019 году. В последние годы в долгосрочной медиане также неуклонно наблюдалось увеличение. Что касается выезжающих АТС, то в ПП Чаман и Торхам

⁸ Индикаторы времени и затрат на прохождение через ПП по действиям и по направлениям отгрузки в ключевых ПП вдоль коридоров ЦАРЭС, обобщены в Приложении 7 для автомобильных ПП и в Приложении 8 для железнодорожных ПП.

⁹ Сводная статистика и сопоставление индикаторов содействия торговле за 2019 и 2020 годы по видам транспорта и по коридорам приведены в Приложении 6.

¹⁰ Годовой отчет ИМЭК – это технический документ, и в интересах читателей в него включены описания маршрутов, результатов и выводов в стандартном формате во всех отчетах. Для справки, смотрите АБР. 2019. *Годовой отчет по Измерению и мониторингу эффективности коридоров ЦАРЭС за 2018 год*. Манила; и АБР. 2020. *Годовой отчет по Измерению и мониторингу эффективности коридоров ЦАРЭС за 2019 год*. Манила.

(два ПП в Афганистане и Пакистане), а также Курык¹¹ (морской порт на Каспийском море), где также были отмечены длительные задержки при пересечении границы. В Узбекистане АТС, въезжающие через ПП Яллама и Сарыюsie, сообщали о высоких затратах. Строгий контроль в этих ПП привел к значительному увеличению времени, требуемого для пересечения границы.

ИСТ2: Затраты на прохождение через ПП. Средние затраты, понесенные при прохождении через ПП в 2020 году, по оценке составили \$199, увеличившись с \$162 в 2019 году (рисунок 2.2). В ПП Китайской Народной Республики (КНР) были зарегистрированы значительно более высокие затраты, понесенные при пересечении границы в таких ПП, как Алашанькоу, Хоргос и Такешикент. Затраты на прохождение через ПП Хоргос–Нур Жолы (КНР–Казахстан [КАЗ]) были особенно высокими. Другими выделяющимися ПП являются Торхам и Шерхан-Бандар, расположенные вдоль Коридора 5. Увеличение затрат на прохождение через ПП было вызвано дополнительными платежами за санитарно-карантинные услуги после того, как пограничные органы ввели более строгий контроль, такой как обязательное сканирование температуры и тестирование на COVID-19 на границе для национальных и иностранных водителей до их въезда в страну.

ИСТ3: Затраты на перевозку по участку коридора. Общие затраты на перевозку груза по участку коридора в среднем составили \$917 в 2020 году по сравнению с \$901 в 2019 году. Оценочные затраты по субкоридору¹² 1b достигли \$2 251, что отчасти обусловлено увеличившимися затратами на прохождение через ПП Хоргос на стороне КНР. В субкоридоре 5b средние оценочные затраты достигли \$4 755, что связано с более высокими тарифами на грузовые автомобильные перевозки на этом участке (рисунок 2.3).

ИСТ4: Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС. Грузовые АТС зарегистрировали среднюю СБЗ 42,9 км/ч по сравнению с 43,6 км/ч в 2019 году; ССЗ осталась относительно неизменной на уровне 22,7 км/ч. Коридор 1 был самым быстрым, а коридор 5 — самым медленным. В целом

¹¹ Название Торхам заменяет Пешавар, которое использовалось в предыдущем годовом отчете. Торхам — это правильное название для обозначения этого конкретного международного пограничного пункта пропуска между Афганистаном и Пакистаном.

¹² Субкоридор обозначает участок внутри коридора ЦАРЭС. Это связано с тем, что коридор ЦАРЭС включает в себя более одного маршрута. Например, коридор ЦАРЭС 1 имеет три различных маршрута: 1a, 1b и 1c. Все вместе они называются субкоридорами.

Рисунок 2.3: Затраты, понесенные при прохождении ПП, автомобильные перевозки

км = километр.

Источник: Азиатский банк развития.

Рисунок 2.4: Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС, автомобильные перевозки

ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, км/ч = километров в час, ССЗ = скорость с задержкой, СБЗ = скорость без задержки.

Источник: Азиатский банк развития.

разрыв между СБЗ и ССЗ остается большим, что указывает на значительные препятствия, в основном связанные с пограничными процедурами (рисунок 2.4).

Железнодорожные перевозки

В 2020 году, изменив положительную тенденцию с 2014 года, среднее время, затраченное на прохождение ПП, затраты на перевозку по участку коридора, а также оценочные СБЗ и ССЗ, снизились. Кроме того, с 2015 года средние затраты на прохождение через ПП продолжали снижаться. Подробные результаты представлены в Главе 5.

ИСТ1: Время, затраченное на прохождение ПП. В отношении железнодорожных перевозок на прохождение ПП в среднем уходит 23 часа по сравнению с 20,6 часами в 2019 году. В коридорах 1 и 3 отмечается увеличение показателя. Основные причины задержек включают резкое увеличение количества скоростных контейнерных поездов (которые имели более

высокий приоритет, чем обычные поезда, что вынуждало последние дольше ожидать на границах), переход с автомобильного транспорта на железнодорожный и дополнительные меры санитарной обработки с целью борьбы с распространением COVID-19. Множество факторов создавали заторы на отдельных участках железнодорожной сети, а также «узкие места» в таких ПП, как Алашанькоу-Достык. Однако, на рисунке 2.5 показаны расхождения между средним и медианным значениями в 2020 году, что предполагает наличие чрезвычайно длительных задержек в 2020 году.

Рисунок 2.5: Время на прохождение ПП, железнодорожные перевозки

Источник: Азиатский банк развития.

ИСТ2: Затраты на прохождение через ПП. Средние затраты на прохождение через ПП немного снизились с \$198 в 2019 году до \$193 в 2020 году. В коридоре 1 наблюдался рост, который был нивелирован снижением затрат в коридорах 3 и 4 (рисунок 2.6).

Рисунок 2.6: Затраты на прохождение через ПП, железнодорожные перевозки

Источник: Азиатский банк развития.

ИСТ3: Затраты на перевозку по участку коридора. На рисунке 2.7 показано, что общие средние затраты на перевозку увеличились с \$820 в 2019 году до \$836 в 2020 году, при этом также увеличились медианные значения. Тарифы на железнодорожные грузовые перевозки

Рисунок 2.7: Затраты на перевозку по участку коридора, железнодорожные перевозки

км = километр.

Источник: Азиатский банк развития.

(за 20 тонн и 500 км) в среднем выше в коридорах 4 и 6 по сравнению с коридором 1. Ожидается, что ИСТЗ вырастет в 2021 году, так как большинство, если не все субсидии правительства КНР, предоставляемые операторам скоростных контейнерных поездов, будут отменены,¹³ что, в свою очередь, приведет к резкому росту тарифов на перевозку. Кроме того, резкий скачок тарифов на морские и воздушные перевозки в последнем квартале 2020 года позволил некоторым операторам скоростных контейнерных поездов поднять свои грузовые тарифы почти на 50%.

ИСТ4: Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС. СБЗ снизилась с 45 км/ч до 42,2 км/ч, а ССЗ с 19,0 км/ч до 16,8 км/ч, как показано на рисунке 2.8. Вдоль всех коридоров в 2020 году были зарегистрированы более низкие показатели скорости, так как железнодорожный транспорт привлекал больше грузов во время пандемии, вызывая заторы и увеличивая время обработки. Дезинфекция также увеличила задержки в ПП. В ПП Алашанькоу–Достык

Рисунок 2.8: Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС, железнодорожные перевозки

ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, км/ч = километров в час, ССЗ = скорость с задержкой, СБЗ = скорость без задержки.

Источник: Азиатский банк развития.

¹³ Национальная комиссия КНР по развитию и реформам планирует отменить все субсидии для скоростных контейнерных поездов в 2021 году.

периодически возникали заторы, что вынуждало Китайскую железную дорогу несколько раз блокировать регулярные грузовые поезда в Алашанькоу. Несмотря на то, что эмбарго на скоростные контейнерные поезда не вводилось, время оформления на границе увеличилось. Чтобы разгрузить Алашанькоу–Достык, поезда Чунцин–Москва были переведены в ПП Маньчжурия–Забайкальск¹⁴ для прямого выхода на Российские железные дороги (РЖД), что является значительно более длинным и кружным маршрутом. Однако, в отличие от маршрута Чунцин–Алашанькоу–Достык–Москва, маршрут Чунцин–Маньчжурия/Забайкальск–Москва не является частью коридора ЦАРЭС, поэтому мониторинг грузовых перевозок вдоль него не осуществляется в рамках ИМЭК.

¹⁴ Контейнерные поезда Чунцин–Москва стали снова следовать через Алашанькоу–Достык в феврале 2021 года.

Данные по измерению и мониторингу эффективности коридоров за 2020 год

Данные ИМЭК получены на основе коммерческих грузовых перевозок, осуществляемых в рамках Центральной Азии. Хотя большинство этих грузовых перевозок по месту отправления начинаются из стран-членов ЦАРЭС, некоторые из них начинаются за пределами региона – например, в России, Иране или Турции. Точно так же, конечный пункт назначения большинства грузовых перевозок, охваченных мониторингом, находится в Центральной Азии, хотя некоторые из грузов следуют в более отдаленные пункты назначения – в частности, в Европу и Российскую Федерацию.

В приведенном ниже обсуждении используются данные ИМЭК за 2020 год для отображения перемещения грузов в каждой стране-члене ЦАРЭС. Как и в предыдущих отчетах, описания товаров и маршрутов из года в год существенно не меняются, поскольку товары в основном являются товарами первой необходимости, отправляемыми по установившимся каналам. Эта последовательность отражена в распределении выборки и профиле данных, представленных следующим образом:

Профиль данных

В 2020 году 13 ассоциаций (Приложение 2) в девяти странах собрали 2 999 образца трансграничных поставок. Товары перевозились по автомобильной дороге (61%), железной дороге (24%) и мультимодальным транспортом (15%); перевозки скоропортящихся товаров составили 30% от общего объема и преимущественно осуществлялись грузовыми АТС (рисунок 3.1). Из всех образцов, 24% использовали в качестве транзитного механизма книжки МДП.

Рисунок 3.1: Профиль данных образцов измерения и мониторинга эффективности коридоров в 2020 году

МДП = Международные дорожные перевозки.
Источник: Азиатский банк развития.

На рисунке 3.2 показаны пять основных категорий перевозимых товаров: овощные продукты — 30,0%; машины и механические приборы — 15,3%; партия груза меньшая, чем грузоподъемность контейнера или меньшая, чем грузоподъемность грузового АТС — 8,3%; химическая продукция — 7,3%; и текстиль — 7,3%.

Перемещение грузов

Механизм ИМЭК сосредоточен на автомобильных, железнодорожных и мультимодальных перевозках вдоль шести коридоров ЦАРЭС и ПП, которые расположены вдоль них. Каждый собранный образец данных включает пункты отправления и назначения, которые находятся, в основном, в регионе ЦАРЭС, хотя некоторые образцы происходят или заканчиваются за пределами региона. В таблице 3.1 представлен список основных ПП вдоль коридоров ЦАРЭС. Один ПП может появляться в более чем одном коридоре ЦАРЭС из-за общих участков коридоров.

Афганистан

В рамках ИМЭК зарегистрированы следующие виды **автомобильных** грузовых перевозок через Афганистан: (i) контейнерные перевозки из морского порта Карачи (Пакистан) в Джелалабад; (ii) контейнерные перевозки из морского порта Карачи в Кандагар; (iii) транзитные перевозки из Пешавара в Душанбе (Таджикистан); (iv) транзитные перевозки из Пешавара в Ташкент (Узбекистан). **Железнодорожные** перевозки включали мультимодальные транзитные перевозки из Кветты (Пакистан) в Ашхабад (Туркменистан) или Ташкент (Узбекистан). **Основными товарами**, перевозимыми автомобильным и железнодорожным транспортом, были свежие фрукты и овощи.

Таблица 3.1: Расположение коридоров ЦАРЭС и ключевые ПП

Страна	Коридоры ЦАРЭС	Ключевые ПП в ИМЭК
Афганистан	2, 3, 5, и 6	Хайратан, Шерхан-Бандар, Спин-Булдак, Торгунди и Торхам
Азербайджан	2	Баку (морской порт), Боюк Кесик и Красный мост
Китайская Народная Республика	1, 2, 4, и 5	Алашанькоу, Эренхот, Еркешитан, Хоргос, Хунджераб, Кара Суу, Такешикент, Торугарт и Зуун Хатавч
Грузия	2	Гардабани, Сарпи и Цители Хиди
Казахстан	1, 2, 3, и 6	Алтынколь, Достык, Нур Жолы, Конысбаева и Тажен
Кыргызская Республика	1, 2, 3, и 5	Ак-Тилек, Чалдовар, Гулистан, Иркештам, Карамык и Торугарт
Монголия	4	Алтанбулаг, Бичигт, Сухэ-Батор, Ярант и Замын-Ууд
Пакистан	5 и 6	Чаман и Торхам
Таджикистан	2, 3, 5, и 6	Дусти, Гулистан, Карамык, Кульма, Пахтаабад и Панджи Поён
Туркменистан	2, 3, и 6	Фарап, Сарахс и Серхетабад
Узбекистан	2, 3, и 6	Алат, Даутота, Хайратан, Дустлик, Ойбек, Сарыосиё, Термез и Яллама

ПП = пограничный пункт пропуска, ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, ИМЭК = Измерение и мониторинг эффективности коридоров.
Источник: Азиатский банк развития.

Азербайджан

В рамках ИМЭК зарегистрированы следующие виды **автомобильных** грузовых перевозок через Азербайджан: (i) контейнерные перевозки из Потти или Батуми в Баку-Курьк, завершающиеся в Казахстане; (ii) контейнерные перевозки из Таджикистана в Грузию; (iii) транзитные перевозки из Турции в Казахстан. В ИМЭК за 2020 год нет данных о **железнодорожных** перевозках. **Основными товарами**, перевозимыми автомобильным транспортом, были электрооборудование и техника, а также фармацевтические препараты.

Китайская Народная Республика

В 2020 году собирались данные и по автомобильным, и по железнодорожным грузовым перевозкам. **Автомобильные** перевозки включали: (i) экспорт потребительских и промышленных товаров в Казахстан и Кыргызскую Республику; (ii) экспорт строительной техники и строительных материалов в Афганистан и Таджикистан; (iii) экспорт минерального топлива, потребительских товаров, строительных материалов и продовольственных товаров в Монголию; (iv) экспорт пластиковых труб в Пакистан по субкоридору 5b; (v) импорт угля и полезных ископаемых из Монголии по субкоридорам 4a и 4c; (vi) импорт лесоматериалов из Российской Федерации по субкоридору 4b; (vii) перевозки по книжкам Международных автомобильных перевозок или МДП из КНР в Европу. Образцы **железнодорожных** перевозок включали: (i) экспорт потребительских товаров в Алматы и Нур-Султан в Казахстане по коридору 1; (ii) экспорт техники и оборудования в Туркменистан через территорию Казахстана и Узбекистана; (iii) экспорт электроники из Чунцина в Дуйсбург (Германия) скоростными контейнерными поездами; и (iv) экспорт стеклянных бутылок, мотоциклов и автозапчастей

из Чунцина в Улан-Батор (Монголия). **Основные товары**, перевозимые автомобильным транспортом, включали смешанный ассортимент потребительских товаров, одежды, изделий из железа или стали, электрооборудование и механическое оборудование. Товары, отправляемые по железной дороге, включали химикаты, электронику, электрооборудование, пассажирские автотранспортные средства, автозапчасти, механическое оборудование, товары народного потребления и пластмассовые изделия.

Грузия

Все грузовые перевозки через Грузию осуществляются **автомобильным** транспортом вдоль коридора 2, и в основном это были неконтейнерные перевозки. Они включали: (i) экспорт техники и оборудования из Турции в Центральную Азию; (ii) экспорт промышленных и потребительских товаров из Украины и других стран на судах, причаливающих в Потти или Батуми, которые затем перевозятся на грузовых АТС в Центральную Азию; (iii) экспорт фармацевтических препаратов из Грузии в республики Центральной Азии; (iv) экспорт сухофруктов и орехов из Узбекистана в Грузию (Тбилиси); (v) экспорт хлопка из Таджикистана в Грузию. Эти маршруты пересекают Каспийское море в Баку–Курык (АЗЕ–КАЗ). **Основными товарами**, перевозимыми автомобильным транспортом, были фрукты и орехи, переработанные пищевые продукты, хлопок, транспортные средства, электрооборудование и техника, а также фармацевтические препараты.

Казахстан

Автомобильные перевозки включали: (i) импорт потребительских и промышленных материалов из Урумчи (КНР) в Алматы на грузовых АТС по субкоридору 1b; (ii) импорт свежих фруктов и овощей из Кыргызской Республики и Узбекистана; (iii) транзитные перевозки сельскохозяйственной продукции из Кыргызской Республики и Узбекистана через Казахстан в Российскую Федерацию. В данных ИМЭК были зарегистрированы **железнодорожные** перевозки, включая: (i) импорт автотранспортных средств и промышленных товаров из крупных городов КНР – таких как Чунцин и Шэньчжэнь – на поездах в Алматы; (ii) импорт транспортных средств и товаров народного потребления иностранного происхождения с использованием морских контейнеров в города Казахстана; (iii) импорт химикатов, оборудования и техники из Урумчи в Алматы и Нур-Султан в Казахстане на поездах вдоль субкоридоров 1a или 1b; (iv) транзитные перевозки техники и оборудования из Урумчи в Узбекистан и Туркменистан. **Товары**, обычно перевозимые автомобильным транспортом, представляли собой смешанный ассортимент потребительских товаров, одежды, электрооборудования и техники. Товары, перевозимые по железной дороге, включали в себя электроприборы, электрооборудование и технику, текстиль и строительные материалы.

Кыргызская Республика

В 2020 году были представлены образцы данных ИМЭК только по **автомобильным** перевозкам. Они включали: (i) импорт потребительских товаров из КНР; (ii) импорт бумаги из Казахстана; (iii) экспорт свежих и сушеных фруктов и текстиля в Казахстан и Российскую Федерацию; (iv) транзитные перевозки оборудования и техники из КНР в Таджикистан. Данные о **железнодорожных** перевозках не были зарегистрированы в рамках ИМЭК в 2020 году. **Товары**, обычно перевозимые автомобильным транспортом, включали овощи, фрукты и орехи, небольшие электроприборы, одежду, а также электрооборудование и технику.

Монголия

В 2020 году в рамках ИМЭК в Монголии собраны данные как по автомобильным, так и по железнодорожным перевозкам. Образцы данных по **автомобильным** перевозкам, включали: (i) импорт химикатов и дизельного топлива из КНР в Монголию, а также экспорт сырой нефти в КНР из Монголии через Бичигт вдоль субкоридора 4с (ПП Бичигт был закрыт в марте 2021 года из-за COVID-19 и до сих пор не открыт); (ii) импорт смешанного ассортимента потребительских товаров и продуктов питания из КНР в Улан-Батор через Замын-Ууд по субкоридору 4b; (iii) импорт потребительских товаров и напитков из Российской Федерации в Улан-Батор через Алтынбулаг по субкоридору 4b; (iv) экспорт угля из Монголии в КНР через Ярант по субкоридору 4с; (v) импорт напитков, электрооборудования и смешанных грузов через Боршоо. Все товары перевозились неконтнерными грузовыми АТС. **Железнодорожные** перевозки включали: (i) импорт в Улан-Батор контейнерных грузов из Японии, Южной Кореи и некоторых частей КНР, таких как Тяньцзинь; (ii) экспорт мяса и полезных ископаемых в контейнерах из Улан-Батора в Тяньцзинь для реэкспорта; (iii) транзитные поставки российских пиломатериалов в КНР. **Товары**, обычно перевозимые автомобильным транспортом, представляли собой смешанный ассортимент потребительских товаров, продовольственных товаров и дизельное топливо. Товары, перевозимые по железной дороге, включали химикаты, электрооборудование и технику, а также пластиковые изделия.

Пакистан

Автомобильные перевозки включали: (i) экспорт фруктов и овощей в Таджикистан и Узбекистан через Афганистан; (ii) экспорт фруктов и овощей из Кветты в Ашхабад (Туркменистан) через Афганистан; (iii) транзитные перевозки контейнерных грузов в Джелалабад или Кандагар из Карачи. Данные о **железнодорожных** перевозках не были зарегистрированы в рамках ИМЭК в 2020 году. **Товарами**, обычно перевозимыми автомобильным транспортом, были, преимущественно, свежие фрукты и овощи, некоторое электрооборудование и техника, а также керамические изделия.

Таджикистан

Автомобильные перевозки включали: (i) импорт строительного оборудования в контейнерах из КНР в Душанбе; (ii) импорт потребительских и промышленных товаров в контейнерах из Российской Федерации в Душанбе (через Казахстан и Узбекистан); (iii) двустороннюю торговлю с Кыргызской Республикой через Карамык; (iv) импорт фруктов и овощей из Пакистана через Афганистан. В 2020 году в рамках ИМЭК не было зарегистрировано данных о **железнодорожных** перевозках.

Туркменистан

Автомобильные перевозки включали транзитные перевозки контейнерных грузов грузовыми АТС в обоих направлениях между Ираном и Узбекистаном. **Железнодорожные** перевозки включали: (i) импорт оборудования и техники из КНР; (ii) импорт фруктов и овощей из Пакистана. **Товарами**, обычно перевозимыми автомобильным транспортом, были ковры и изделия из меди. Товары, перевозимые по железной дороге, включали сельскохозяйственную продукцию, электрооборудование и технику.

Узбекистан

Автомобильные перевозки включали: (i) экспорт сельскохозяйственной продукции в Российскую Федерацию через Казахстан и импорт промышленных товаров и морепродуктов через российские порты в обратном направлении; (ii) экспорт фруктов и овощей в Казахстан; (iii) импорт фруктов и овощей из Пакистана через Афганистан; (iv) транзитные перевозки промышленных товаров и оборудования из Российской Федерации в Таджикистан.

Железнодорожные перевозки включали транзитные перевозки техники и оборудования из КНР в Туркменистан. **Товарами**, обычно перевозимыми автомобильным транспортом, были фрукты и овощи, текстиль, потребительские товары и автозапчасти. Товары, перевозимые по железной дороге, включали электрооборудование и технику.

4 Автомобильные перевозки в 2020 году

Индикаторы содействия торговле

По сравнению с предыдущим годом, данные ИМЭК за 2020 год показали следующее:

- (i) среднее время на прохождение через ПП увеличилось с 12,2 часа в 2019 году до 15,1 часа в 2020 году;
- (ii) затраты на прохождение ПП увеличились с \$161 в 2019 году до \$199 в 2020 году;
- (iii) общие затраты на перевозку по участку коридора увеличились с \$901 в 2019 году до \$918 в 2020 году;
- (iv) ССЗ осталась относительной неизменной, увеличившись с 22,6 км/ч в 2019 году до 22,7 км/ч в 2020 году, в то время как СБЗ немного снизилась с 43,6 км/ч в 2019 году до 42,9 км/ч в 2020 году.

Индикаторы содействия торговле для автомобильных перевозок в 2020 году обобщены в таблицах 4.1 и 4.4. Результаты ИСТ по коридорам представлены в Приложении 6.

Индикатор содействия торговле 1: Среднее время на прохождение через ПП

В 2020 году данные ИМЭК определили продолжительное время прохождения через ПП автомобильным транспортом в ПП Чаман (70,7 часа), Курык (69,7 часа) и Торхам (50,0 часов) для выезжающих АТС. Эти три ПП также занимали первые три места в том же порядке в 2019 году, но среднее время в 2020 году было заметно больше. Для въезжающих АТС, наиболее затратными по времени были ПП Яллама (30,0 часов), Сарыюsie (25,7 часа) и Торхам (4,2 часа).

Во всех коридорах было зарегистрировано увеличение ИСТ1, за исключением коридора 6, в котором было отмечено небольшое снижение. Коридор 5 был наиболее затратным по времени, и показатель составил 40,2 часа по сравнению с 28,0 часа в 2019 году, поскольку длительное закрытие границ, дополнительный санитарный контроль и без того длительное время ожидания повлияли на водителей. Следующий самый высокий показатель был отмечен в коридоре 6 (13,5 часа), за ним следовал коридор 2 (10,6 часа). Самое короткое время наблюдалось в коридоре 4 – 6,3 часа.

Индикатор содействия торговле 2: Средние затраты на прохождение через ПП

Основной причиной значительного увеличения затрат было повышение платы за проезд в коридоре 1. Грузовые АТС, пересекающие ПП на границе КНР-Казахстан, должны были платить значительно более высокие сборы, увеличившиеся с \$173 в 2019 году до \$638 в 2020 году, т. е. в 3,7 раза больше, из-за мер, связанных с COVID-19, которые приводят к перевалке материалов, так как грузы выгружаются, а затем загружаются на другие АТС с целью

сдерживания распространения вируса. Перевалка грузов в ПП стала более обременительной и будет подробно описана при последующем обсуждении коридора 1.

Таблица 4.2 иллюстрирует разброс затрат, понесенных в ПП вдоль коридоров ЦАРЭС в 2020 году. Основные платежи взимались за погрузочно-разгрузочные работы и таможенный контроль. Традиционно стоимость погрузки и разгрузки в коридоре 1 была самой дорогой операцией и стоила в среднем \$316 долларов, но впервые в 2020 году она достигла \$1 487.

Таблица 4.1: Среднее время и затраты на прохождение ПП

Индикатор	Описание	2019	2020	Изменение, %
ИСТ1	Время прохождения через ПП (часы)	12,2	15,1	+23,7
ИСТ2	Затраты на прохождение через ПП (\$) ^a	162	199	+22,8

ИСТ = Индикатор содействия торговле.

^a Затраты рассчитываются путем суммирования сборов и платежей за каждое действие в ПП для расчета общей суммы платежей. Кроме того, были включены «чаевые» или «сборы за содействие», которые выходили за пределы официальной суммы, подлежащей оплате.

Источник: Азиатский банк развития.

Таблица 4.2: Средние затраты в автомобильных ПП по действиям

		Вероятность (%)	Средние затраты (\$)					
			Коридоры					
Автомобильные перевозки (\$)			1	2	3	4	5	6
i	Пограничный контроль безопасности	15	14	11	10	34	18	14
ii	Таможенный контроль	107	212	64	23	69	221	62
iii	Коммерческий контроль	39	83	3	18	18	189	—
iv	Санитарный и карантинный контроль	11	13	35	8	7	9	9
v	Фитосанитарный контроль	17	39	8	8	—	32	11
vi	Ветеринарный контроль	6	—	13	6	—	—	6
vii	Виза и/или иммиграция	23	16	78	9	—	48	13
viii	Соответствие требованиям к транзиту	18	10	38	15	—	—	9
ix	ГАИ и/или дорожная инспекция	8	5	3	4	—	10	8
x	Полицейский КПП или пост	11	—	6	15	—	11	11
xi	Транспортная инспекция	12	16	10	8	—	20	13
xii	Весогабаритный контроль	20	11	26	15	46	10	14
xiii	Регистрация транспортного средства	10	40	9	8	—	—	12
xiv	Срочный ремонт	84	—	9	22	—	88	—
xv	Сопровождение и/или конвой	84	—	201	65	—	—	—
xvi	Погрузка и разгрузка	286	1 487	38	8	161	101	112
xvii	Дорожный сбор	28	25	65	200	10	10	11
xviii	Ожидание или очередь	12	4	6	—	9	17	30

Условные обозначения: Более \$100

— = данные отсутствуют, ГАИ = Государственная автомобильная инспекция.

Примечание: В выделенных ячейках указаны значения равные или превышающие \$100.

Источник: Азиатский банк развития.

В коридорах 4, 5 и 6 также было зарегистрировано увеличение затрат на погрузку и разгрузку, что позволяет предположить, что такие пограничные меры, как санитарный и карантинный контроль, могут привести к обязательной перевалке грузов с иностранного грузового АТС на местное грузовое АТС, чтобы минимизировать риски перекрестного заражения.

ИМЭК проанализировал неофициальные платежи в регионе ЦАРЭС (таблица 4.3).¹⁵ То же самое ренто-ориентированное поведение наблюдалось в течение 2019 года, что и в 2018 году, в следующих действиях, ранжированных по вероятности: (i) регистрация АТС (48%), (ii) фитосанитарные меры (28%), (iii) таможенный контроль (24%), (iv) транспортная инспекция (21%) и (v) весогабаритный контроль (18%). По всем этим пяти ведущим действиям было зарегистрировано снижение вероятности неофициальных платежей в 2020 году по сравнению

Таблица 4.3: Расчетные неофициальные платежи по видам действий для автомобильных перевозок в 2020 году

Автомобильные перевозки (\$)		Вероятность (%)	Коридоры					
			1	2	3	4	5	6
i	Пограничный контроль безопасности	1	—	4	—	—	—	—
ii	Таможенный контроль	24	32	78	28	52	88	30
iii	Коммерческий контроль	1	8	—	—	—	3	—
iv	Санитарный и карантинный контроль	17	8	3	4	0	—	4
v	Фитосанитарный контроль	28	6	5	6	—	—	5
vi	Ветеринарный контроль	5	—	3	2	—	—	—
vii	Виза и/или иммиграция	6	—	4	3	—	—	—
viii	Соответствие требованиям к транзиту	1	—	5	5	—	—	—
ix	ГАИ и/или дорожная инспекция	0	—	—	—	—	—	—
x	Полицейский КПП или пост	0	—	—	—	—	—	—
xi	Транспортная инспекция	21	6	3	5	—	—	6
xii	Весогабаритный контроль	18	10	4	5	—	2	6
xiii	Регистрация транспортного средства	48	3	4	4	—	—	5
xiv	Срочный ремонт	1	—	4	7	—	—	—
xv	Сопровождение и/или конвой	1	—	—	102	—	—	—
xvi	Погрузка и/или разгрузка	0	—	—	—	—	—	3
xvii	Дорожный сбор	1	—	3	—	—	—	—
xviii	Ожидание или очередь	0	—	—	—	—	—	—

Условные обозначения: Более \$100

— = данные отсутствуют, ГАИ = Государственная автомобильная инспекция).

Примечание: В выделенных ячейках указаны значения равные или превышающие \$100. Неофициальные платежи не ограничиваются одним действием при пересечении границы и могут одновременно включать несколько видов действий. Поэтому проценты не обязательно в сумме составляют 100.

Источник: Азиатский банк развития.

¹⁵ Неофициальный платеж определяется как сумма, выплачиваемая сверх официально признанной законом суммы, с целью получения взамен какого-либо одолжения. Официальные квитанции при этом не выдаются, поэтому отслеживание неофициальных платежей затруднено, по своей сути, из-за скрытого характера сделки. Водители, участвующие в ИМЭК, обучены распознавать неофициальные платежи и регистрировать их отдельно. Неофициальные платежи различались по коридорам и, как правило, были более значительными в коридорах с интенсивным движением, где заторы приводили к увеличению времени ожидания в очереди, а водители платили «чаевые», чтобы сократить время ожидания. Неофициальные платежи были зарегистрированы в ПП и за их пределами: например, в таможенных службах внутри страны или при взаимодействии с дорожной полицией на дорогах.

с предыдущим годом. Что касается величины неофициальных платежей за грузовое АТС, то самые большие суммы взимались при (i) погрузке и разгрузке (\$212), (ii) ожидании (\$212), (iii) прохождении таможенного контроля (\$126), (iv) сопровождении и конвоировании (\$83) и (v) оплате дорожного сбора (\$83). Расчетная сумма неофициальных платежей в 2020 году увеличилась вдвое за погрузку и разгрузку, что произошло после июня, когда открылись границы и увеличилось производство товаров, что привело к увеличению трансграничной торговли. Увеличение неофициальных платежей также наблюдалось во время ожидания. Это указало на то, что транспортные операторы увеличивали неформальные платежи, чтобы быстрее завершить процедуры при пересечении границы. С другой стороны, перевозчики отмечали, что в начале пандемии, когда многим сотрудникам, работающим на границе, пришлось вернуться домой или работать на дому, неофициальная оплата была фактически меньше. Это показало, что сокращение числа вмешательств со стороны сотрудников в процесс может быть полезным для управления неформальными платежами. Это может быть достигнуто за счет внедрения цифровизации и цифровых инструментов для автоматизации процессов.

Индикатор содействия торговле 3: Общие затраты на перевозку

Средние общие затраты на перевозку по участку коридора увеличились с \$901 в 2019 году до \$918 в 2020 году. Картина для этого индикатора непростая из-за двух противодействующих факторов. В то время как тарифы на автомобильные грузовые перевозки выросли из-за трудностей с поиском доступных мощностей, особенно в первой половине года во время вспышки пандемии, вмешательство правительств помогло в некоторой степени снизить рост операционных расходов (например, нехватка водителей) из-за COVID-19. Например, правительство КНР отменило дорожные сборы на ограниченный период, в то время как другие страны предоставили различные меры поддержки. Коридор 1 имел самые высокие затраты: \$1 788 в 2020 году по сравнению с \$1 092 в 2019 году. Затраты на перевозку в коридорах 3 и 4 также увеличились, но в меньшей степени, в то время как в остальных коридорах они уменьшились.

Таблица 4.4: Средние затраты и скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС

Индикатор	Описание	2019	2020	Изменение, %
ИСТ3	Затраты на перевозку по участку коридора, (\$ на 500 км на 20 тонн)	901	918	+1,8
ИСТ4	Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (км/ч)	22,6	22,7	+0,44
СБЗ	Скорость без задержки (км/ч)	43,6	42,9	-1,6

ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, км/ч = километров в час, СБЗ = скорость без задержки, ИСТ = индикатор содействия торговле.

Источник: Азиатский банк развития.

Индикатор содействия торговле 4: Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС

Коридор 1 оставался самым быстрым коридором для грузовых АТС, достигнув показателя средней скорости 69,5 км/ч, за ним следует коридор 2 – 46,6 км/ч. Самая медленная СБЗ зарегистрирована вдоль коридора 5 – 28,4 км/ч. Что касается ССЗ, коридор 1 оставался самым быстрым (41,1 км/ч), за ним следует коридор 2 (24,7 км/ч). Коридор 5 был самым медленным – 8,6 км/ч.

Эффективность коридоров

На рисунке 4.1 показана относительная эффективность шести коридоров ЦАРЭС с использованием СБЗ и затрат на прохождение ПП. Цифры в матрице обозначают коридор ЦАРЭС (коридор ЦАРЭС 1, 2, 3, 4, 5 или 6). Коридор 5 имеет самые высокие относительные показатели времени и затрат, сохраняя эту тенденцию уже седьмой год.¹⁶

Коридор 1 – автомобильные перевозки

Являясь основным торговым маршрутом между Восточной Азией и Центральной Азией, коридор 1 обслуживает значительный объем торговли между республиками Центральной Азии и КНР. Хоргос–Нур Жолы (КНР–КАЗ)¹⁷ обрабатывает преобладающую долю автомобильных грузов, и по этой причине первая партия грузов МДП из Германии в КНР в 2019 году прошла через этот ПП.¹⁸ В 2020 году грузовые АТС тратили больше времени на прохождение через ПП Алашанькоу–Достык (КНР–КАЗ) в субкоридоре 1а, в то время как грузовые АТС платили больше в Хоргос–Нур Жолы в субкоридоре 1b. Высокие сборы, особенно в Хоргос–Нур Жолы, отчасти объяснялись неофициальными платежами под прикрытием формальных пограничных процедур. Транспортным операторам приходилось платить дополнительные

¹⁶ Пакистан был включен в ИМЭК в 2014 году. Включение ПП на границе между Афганистаном и Пакистаном привело к задержкам при пересечении границы, которые превышали средние значения.

¹⁷ Обновленная информация о коридоре доступна на Eurasianet.org. <https://www.eurasianet.org>. Например, см. А. Куменов. 2020. ИТ-система на границе с Китаем увеличивает коррупцию и очереди. Eurasianet. 16 ноября.

¹⁸ Новый ПП Нур Жолы впервые включен в ИМЭК в 2019 году. Станция Хоргос, ранее использовавшаяся для обработки грузов, закрыта и теперь функционирует как специальная экономическая зона. Нур Жолы находится в нескольких километрах к югу от Хоргоса, работает ежедневно и может обслуживать 2 500 грузовых АТС в обоих направлениях. Транспортно-логистический центр в Нур-Жолы включает в себя площадь 3 500 квадратных метров, рассчитанную на обработку 18 миллионов тонн грузов в год.

сборы так называемым таможенным брокерам за содействие при пересечении границы или подвергаться длительным опросам и становиться последними в очередь на досмотр и оформление. Как правило, неофициальные сборы за транспортный контроль и со стороны Государственной автомобильной инспекции (ГАИ или дорожная инспекция) были небольшими, а таможенные формальности обходились в более высокие суммы. Кроме того, размер неофициальных сборов варьируется в зависимости от характера груза. Срочные грузы и опасные грузы стоят дороже обычных грузов из-за срочности или большей сложности получения разрешений на перевозку опасных грузов.

В ноябре 2020 года КНР ввела новое правило, которое привело к резкому увеличению затрат при пересечении границы. Зарегистрированные в Казахстане прицепы и грузовые АТС, которые ранее могли въезжать на таможенные склады в ПП Хоргос в КНР, больше не допускаются. Грузовое АТС с товарами из Урумчи или городов внутреннего Китая останавливалось в Хоргосе, и товары выгружались на временный таможенный склад. Работники склада дезинфицировали товары, укладывали их на поддоны (при необходимости), а затем обтягивали поддон и товар пленкой, чтобы обеспечить их сохранность. Затем вилочный погрузчик перемещал поддон на прицеп, который перевозился уполномоченным перевозчиком на «нейтральную полосу» между Хоргосом в КНР и Нур Жолы в Казахстане. Там грузы ожидали другой парк вилочных погрузчиков и водители вилочных погрузчиков, которые перегружали грузы с китайских грузовых АТС на казахстанские грузовые АТС или прицепы. Эта мера сводит к минимуму потенциальное заражение вирусом COVID-19, но значительно увеличивает затраты¹⁹ и задержки при перевозке грузов. Такая же процедура соблюдалась в ПП на границе между КНР и Монголией.

К концу 2020 года была внедрена пересмотренная процедура с учетом высокой стоимости этого метода. Это включало отказ от использования обтягивающей пленки и использование специальных прицепов большой грузоподъемности (которые могут перевозить больше грузов) для доставки товаров непосредственно на таможенные склады КАЗ. К сожалению, низкая температура не позволяла распылять дезинфицирующие средства для соблюдения требований санитарного надзора для возврата этих прицепов-«челноков» в Хоргос. К апрелю 2020 года в Хоргосе накопилось более тысячи прицепов-«челноков».

Коридор 2 – автомобильные перевозки

Коридор 2 связывает экономики стран Восточной и Центральной Азии, Кавказа и Средиземного моря посредством четырех субкоридоров, и все они начинаются в КНР и ведут в Грузию (субкоридоры 2a, 2b и 2c) и Иран (субкоридор 2d).

В 2020 году из Поти в Центральную Азию перевозились такие грузы, как оборудование, техника, фармацевтические препараты и пищевые продукты. Все грузы перевозились с использованием книжек МДП и редко транспортировались в контейнерах. В таблице 4.5 отражены показатели времени и затрат для выборочных перевозок неконтейнерных грузов грузовыми АТС из морского порта Поти в Казахстан, Кыргызскую Республику, Таджикистан и Узбекистан, с переправой по Каспийскому морю через морские порты в Баку и Курык. Расчетное время перевозки составило 10 дней в Таджикистан и Узбекистан и 13 дней в Казахстан и Кыргызскую Республику. Примерно половина всего времени перевозки была затрачена в Баку–Курык на пересечение Каспийского моря в связи с ожиданием судов, получением

¹⁹ Партнер ИМЭК сообщил о дополнительных затратах в размере \$6 000 долларов за прицеп.

разрешения на въезд, страхованием, дезинфекцией грузовых автомобилей и тестированием водителей на COVID-19. Затраты при автомобильных перевозках варьировались от \$1 800 до \$2 150. Дополнительные платежи взимались за стандартное таможенное и пограничное оформление, а также ряд дорожных сборов. Тяжелое оборудование и ценные предметы²⁰ подлежали таможенному сопровождению и получению специального разрешения, что увеличило сборы еще на \$200. Неофициальные платежи были выявлены в Курые за проверку веса (\$100) и в Тажене при таможенном контроле (\$ 20–30).

Таблица 4.5: Ключевые индикаторы для грузовых перевозок из Поти (Грузия) в Центральную Азию

Страны	Казахстан	Кыргызская Республика	Таджикистан	Узбекистан
Маршруты	Поти–Алматы	Поти–Бишкек	Поти–Душанбе	Поти–Ташкент
Расстояние (км)	4 978,00	5 169,00	3 325,20	3 361,17
Время транзита (ч)	111,25	122,58	83,75	80,50
Время на действия (ч)	196,42	200,08	174,50	194,17
Всего время (ч)	307,67	322,67	258,25	274,67
Стоимость перевозки (\$)	2 120,00	2 150,00	1 800,00	1 860,00
Затраты на действия (\$)	802,00	588,50	1 101,50	816,50
Общие затраты на поездку (\$)	2 922,00	2 738,50	2 901,50	2 676,50
СБЗ (км/ч)	44,75	41,46	39,40	40,91
ССЗ (км/ч)	16,18	15,75	12,78	11,99
Затраты на перевозку (\$/500 км)	212,94	211,53	272,73	282,42
Затраты на действия (\$/500 км)	80,55	57,50	166,89	123,98
Всего затраты на поездку (\$/500 км)	293,49	269,43	439,62	406,39

ч = часы, км = километр, км/ч = километров в час, СБЗ = скорость без задержки, ССЗ = скорость с задержкой.

Источник: Азиатский банк развития.

Коридор 3 – автомобильные перевозки

Этот коридор север–юг соединяет восточную часть Российской Федерации с Ближним Востоком через Центральную Азию. Северный участок в Казахстане делится на два субкоридора в Мерке: субкоридор 3a ведет в Узбекистан и Туркменистан, заканчиваясь в Иране; субкоридор 3b ведет на юг в сторону Кыргызской Республики, Таджикистана и Афганистана, и также заканчивается в Иране.

В 2020 году процедуры пересечения границы в субкоридоре 3a заняли больше времени и были более дорогостоящими (таблица 4.6). Хотя грузовые АТС могли перемещаться со скоростью 53 км/ч в субкоридоре 3a по сравнению со скоростью 38 км/ч в субкоридоре 3b, показатели ССЗ были относительно схожими, поскольку более длительное время пересечения границы повлияло на значения, что привело к аналогичным показателям ССЗ. Средние затраты на прохождение через ПП в субкоридоре 3a, в таких ПП как Яллама–Коньсабаева (Узбекистан [УЗБ]–КАЗ), Алат–Фарап (УЗБ–Туркменистан [ТКМ]) и Сарахс–Сарахс (ТКМ–Иран [ИРН]), были

²⁰ В Казахстане таможенное сопровождение требуется в случаях, когда стоимость груза превышает стандартное покрытие МДП. В Азербайджане негабаритные грузы (например, более 5 метров в ширину) также подлежат таможенному сопровождению за плату. В качестве альтернативы грузоотправитель может обратиться за разрешением на перевозку негабаритных грузов, что стоит \$800. По этой причине перевозка негабаритных грузов обходится сравнительно дороже, чем перевозка обычных грузов.

Таблица 4.6: Сравнение индикаторов содействия торговле между субкоридорами 3а и 3б в 2020 году

Индикаторы содействия торговле	Субкоридор 3а	Субкоридор 3б
ИСТ1	12,2 часа	5,6 часа
ИСТ2	\$116	\$88
ИСТ3	\$776	\$712
ИСТ4	53,0 км/ч	38,0 км/ч
СБЗ	21,3 км/ч	21,5 км/ч

км/ч = километров в час, СБЗ = скорость без задержки, ИСТ = Индикатор содействия торговле.
Источник: Азиатский банк развития.

более высокими по сравнению с ПП в субкоридоре 3б, такими как Карамык (Кыргызская Республика [КГЗ]–Таджикистан [ТАД]) и Дусти/Пахтаабат–Сарыосиё (ТАД–УЗБ).

Пандемия COVID-19 привела к ужесточению контроля в области международной торговли, и это также было очевидно в коридоре 3. Как правило, въезжающим грузовым АТС требуется больше времени из-за дезинфекции, тестирования и карантина по сравнению с выезжающими АТС. Санитарные и карантинные проверки, которые раньше занимали 10–20 минут, теперь значительно увеличились. Например, на это действие потребовалось 26 часов в ПП Яллама и 16 часов в ПП Сарыосиё.

Коридор 4 – автомобильные перевозки

Этот трехсторонний коридор соединяет Монголию с Российской Федерацией на севере и с КНР на юге, и одновременно является жизненно важным для экономики Монголии торговым и транзитным коридором. Из трех маршрутов субкоридор 4б является наиболее важным, поскольку по нему осуществляются как автомобильные, так и железнодорожные перевозки. ПП Эрэнхот–Замын-Ууд (КНР–МОН) является основными воротами для трансграничной торговли, позволяющими Монголии получить доступ к морскому порту Тяньцзинь в КНР.

Субкоридор 4а является маршрутом для экспорта угля из Кексуэте в КНР, проходящим через ПП Такешикент–Ярант (КНР–МОН). В течение 2020 года Монголия закрывала ПП для грузовых АТС, доставляющих товары из КНР во внутренние пункты назначения Монголии. Новым изменением в 2020 году стало заметное увеличение времени прохождения через ПП в Такешикенте (31,8 часа). С октября 2020 года был введен новый метод передачи прицепов с целью минимизации контактов между людьми в ПП КНР, включая Такешикент. Сначала монгольские транспортные операторы перевозили порожний прицеп с монгольским регистрационным номером в конкретное место в «нейтральной зоне», которая является буферной зоной между границами двух стран. Китайский транспортный оператор забирает пустой прицеп на таможенный склад для погрузки товаров под таможенным контролем. Затем груженный прицеп оставляли в «нейтральной зоне», чтобы монгольский транспортный оператор забрал его и вернул в Монголию. Этот дополнительный шаг занимал 30–40 часов и увеличил общие затраты, связанные с пересечением границы, на \$634.²¹

²¹ Эти затраты включали 60 юаней за грузовое АТС в качестве платы за парковку и 40 юаней за тонну в сутки за процесс погрузки под таможенным контролем.

Субкоридор 4b является мультимодальным коридором. У грузоотправителей есть два способа, чтобы отправить груз из Эренхота в Улан-Батор. Перевозка автомобильным транспортом была быстрее и дешевле в абсолютном выражении, что также обеспечивает гибкость, поскольку некоторые грузы, такие как определенные категории опасных грузов, запрещены к перевозке по железной дороге. При автомобильно-железнодорожных перевозках основная задержка в Эренхоте связана с перевалкой грузов с АТС в вагоны, что занимало 4–5 часов (таблица 4.7). Таможенный, коммерческий контроль, санитарно-карантинные мероприятия занимали по 1–2 часа каждое. Несмотря на кажущиеся более длительные затраты по времени и более высокую стоимость, автомобильно-железнодорожные перевозки все еще используются, так как этот метод обеспечивает лучшую защиту и безопасность грузов, и меньшую вероятность повреждения в пути. Это важный фактор, особенно, например, для дорогостоящего оборудования и техники.

Таблица 4.7: Сравнение автомобильных и автомобильно–железнодорожных перевозок по субкоридору 4b

Характеристики	Эренхот–Улан-Батор (автомобильные)	Эренхот–Улан-Батор (автомобильно- железнодорожные)
Расстояние	669 км	764 км
Время транзита	17,94 ч	48,73 ч
Время на действия	3,73 ч	23,38 ч
Общее время	21,68 ч (менее 1 дня)	72,11 ч (прибл. 3 дня)
Тариф за перевозку	\$963	\$1 899
Затраты на действия	\$32	\$662
Общая стоимость	\$995	\$2 561

ч = часы, км = километры.

Источник: Азиатский банк развития.

Субкоридор 4с также обслуживал двустороннюю торговлю через ПП Зуун Хатавч–Бичигт (КНР–МОН), где интенсивность движения намного ниже по сравнению с Эренхот–Замын-Ууд. Однако с марта 2020 года эта пара ПП была закрыта для грузовых перевозок.

Коридор 5 – автомобильные перевозки

Коридор 5 соединяет Центральную и Восточную Азию с Южной Азией, обеспечивая потенциальные маршруты доступа к всепогодным морским портам в Карачи (Пакистан) для стран, не имеющих выхода к морю. Три субкоридора проходят из КНР и центральноазиатских республик на севере в направлении Афганистана и Пакистана, заканчиваясь в Карачи и новом морском порту Гвадар.

Как и в предыдущие годы, коридор 5 был наиболее продолжительным по времени с точки зрения пересечения границ, а также самым медленным коридором с точки зрения скорости движения грузовых АТС. Когда новости о COVID-19 распространились по всему миру, ПП были внезапно закрыты; в апреле Афганистан и Пакистан ввели ограничения на границе, и ПП были открыты только 3 дня в неделю. Впоследствии ограничения были ослаблены, и границы работали 5 дней в неделю с мая по июнь. К концу июня все ПП работали 6 дней в неделю, были закрыты только по субботам, но оставались открытыми только для перемещения пассажиров.

Влияние закрытия границ привело к резкому увеличению задержек в Торхаме. В очереди в Торхаме скапливались неотправленные контейнерные товары. Ситуация ухудшилась во втором квартале 2020 года, так как местные общественные беспорядки рядом с Чаманом привели к закрытию ПП Чаман. Таким образом, грузовые АТС с контейнерами, направлявшиеся в Афганистан, были вынуждены следовать в Торхам, что увеличивало и без того длинную очередь. Время, требуемое для пересечения границы, нормализовалось только в четвертом квартале 2020 года.

Коридор 6 – автомобильные перевозки

Как и коридор 5, коридор 6 обслуживает международную транзитную торговлю между экономиками Центральной и Южной Азии с Кавказом, Ближним Востоком и Российской Федерацией. Перевозчики из Узбекистана активно используют коридор 6 для перевозки товаров в Российскую Федерацию, а сельхозпроизводители из Пакистана отправляют свою продукцию в Узбекистан и Туркменистан.

Субкоридоры 6a и 6b активно использовались узбекскими перевозчиками для перевозки сельскохозяйственной продукции в Российскую Федерацию, где Казахстан является транзитной страной. Взамен экспортировались потребительские и промышленные товары. Среднее время прохождения через ПП в субкоридоре 6a составило 8,7 часа, затраты на прохождение через ПП составили \$67,90, общие затраты на перевозку – \$585, а СБЗ – 47 км/ч. Даутота–Тажен (УЗБ–КАЗ) является ПП для этого маршрута, и оценочное время прохождения через ПП составило 8,1 часа для Даутота и 7,3 часа для Тажен. В ПП Курмангазы–Красный Яр (КАЗ–Российская Федерация [РОС]) потребовалось меньше времени, так как, и Российская Федерация, и Казахстан являются членами-учредителями Евразийского экономического союза (ЕАЭС); следовательно, здесь применяются только пограничный, санитарный и фитосанитарный контроль. Оценочное время пересечения границы составило 3,3 часа для Курмангазы и 1,4 часа для Красного Яра.

В субкоридоре 6b среднее время прохождения через ПП оценочно составило 6,1 часа, затраты на прохождение через ПП – \$116,50, общие затраты на перевозку – \$601, а СБЗ – 38 км/ч. Пакистан экспортирует тропические фрукты в Таджикистан, при этом транзитной страной является Афганистан. Из-за условий безопасности в Афганистане и продолжающихся переговоров по заключению застопорившегося Соглашения о транзитной торговле между Афганистаном и Пакистаном (АРТТА) 2010 года требуется многократная смена грузовых АТС.

В субкоридоре 6c среднее оценочное время прохождения через ПП составило 18,4 часа, затраты на прохождение через ПП – \$200,90, общие затраты на перевозку – \$757, а СБЗ – 35 км/ч. Как и субкоридор 6b, этот маршрут был экспортным коридором для Пакистана для экспорта товаров в Узбекистан. В субкоридоре 6d среднее оценочное время прохождения через ПП составило 32,7 часа, затраты на прохождение через ПП – \$137,70, общие затраты на перевозку – \$1 585, а СБЗ – 42 км/ч. Гвадар — морской порт в Пакистане, расположенный в субкоридоре 6d. Этому морскому порту было разрешено обрабатывать транзитные перевозки из Афганистана в октябре 2019 года. Он был временно закрыт из-за COVID-19, но вновь открыт в апреле 2020 года для транзитных перевозок из Афганистана. В настоящее время ИМЭК не собирает образцы перевозок из Гвадара в Афганистан из-за небольшого объема грузов, перевозимых по этому маршруту.

5 Железнодорожные перевозки в 2020 году

Индикаторы содействия торговле

В целом, данные ИМЭК за 2020 год указали на то, что:

- (i) среднее время прохождения через ПП сократилось с 20,6 часа в 2019 году до 23,0 часов в 2020 году.
- (ii) средние затраты на прохождение через ПП снизились с \$198 в 2019 году до \$193 в 2020 году.
- (iii) общие затраты на перевозку увеличились с \$820 в 2019 году до \$836 в 2020 году.
- (iv) средняя СБЗ в 2020 году составила 42,2 км/ч, снизившись с 45,0 км/ч в предыдущем году, в то время как ССЗ снизилась до средней скорости 16,8 км/ч в 2020 году с 19,0 км/ч в 2019 году.

Индикаторы содействия торговле в 2020 году для железнодорожных перевозок обобщены в таблицах 5.1 и 5.2. Результаты по Индикаторам содействия торговле по коридорам представлены в Приложении 6.

Индикатор содействия торговле 1: Среднее время прохождения через ПП

Среднее время прохождения через ПП снизилось до самого низкого уровня в 2019 году, но в 2020 году увеличилось до оценочной продолжительности, зарегистрированной в 2018 году. Показатели коридора 1 ухудшились из-за увеличения продолжительности с 27,6 часов до 37,3 часов за однолетний период. В коридоре 2 было собрано только два образца, и одна партия грузов столкнулась со значительной задержкой, когда контейнер в поезде ждал 120 часов (5 дней) в ПП Фарап в августе 2020 года. Интересно отметить, что в коридоре 4 этот показатель улучшился с 15,7 часа в 2019 году до 9,1 часа в 2020 году. И в Эренхот, и в Замын-Ууд было зарегистрировано меньшее время ожидания вагонов. Одним из исключительных изменений стало увеличение времени прохождения санитарного контроля, которое раньше занимало 10–15 минут в 2019 году, а теперь требовало 1–2 часа в крупных железнодорожных терминалах.

Индикатор содействия торговле 2: Средние затраты на прохождение через ПП

Продолжая сложившуюся тенденцию, ИСТ2 для железнодорожных перевозок был стабильным. Несмотря на пандемию в 2020 году, значительного роста затрат не произошло. Коридор 1 был самым затратным участком. Это было связано с относительно более дорогостоящей операцией по смене колеи и таможенным контролем в Алашанькоу–Достык (КНР–КАЗ) и Хоргос–Алтынколь (КНР–КАЗ). Затраты на операцию по смене колеи в Достыке в среднем составили \$329. В коридоре 4 было зарегистрировано, что затраты на операцию по смене колеи в Эренхоте увеличились до \$120. В коридоре 6 в Торгунди (Афганистан [АФГ]–ТКМ) все также отмечались высокие сборы за перевалку грузов (погрузка и разгрузка). Это

Таблица 5.1: Средние время и затраты при прохождении через ПП

ИСТ1	Время прохождения через ПП (часы)	20,6	23,0	+11,6
ИСТ1	Время прохождения через ПП (часы)	20,6	23,0	+11,6
ИСТ2	Затраты на прохождение через ПП (\$)	198	193	–2,5

ИСТ = Индикатор содействия торговле.

Источник: Азиатский банк развития.

место, где товары перегружаются из грузовых АТС из Афганистана на поезда, следующие в Туркменистан.

Индикатор содействия торговле 3: Общие затраты на перевозку

Стоимость железнодорожных перевозок немного увеличилась за счет увеличения показателей вдоль коридоров 1, 3 и 4. В коридоре 6 зарегистрировано небольшое снижение. Это отражало высокий спрос на железные дороги как на вид транспорта, который продолжал работать, несмотря на резкое сокращение автомобильных и авиационных перевозок в начале пандемии, когда страны закрыли трансграничное сообщение.

Индикатор содействия торговле 4: Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС

Показатели и СБЗ, и ССЗ в 2020 году снизились. Более значительное снижение наблюдалось в отношении СБЗ из-за увеличения среднего времени прохождения через ПП на 11%. Следует отметить, что, несмотря на ухудшение показателей скорости в 2020 году по сравнению с прошлым годом, они по-прежнему превышали средние показатели скорости поездов за 10-летний период. Более совершенная инфраструктура и технологии, внедренные в железнодорожные системы, позволили увеличить скорость. Например, СБЗ поездов, осуществляющих перевозки по национальной сети внутри КНР, достигла 120 км/ч, хотя оценочные показатели СБЗ по всем коридорам ЦАРЭС были намного ниже в случае их применения к другим странам ЦАРЭС.

Таблица 5.2: Средние затраты и скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС

Индикатор	Описание	2019	2020	Изменение, %
ИСТ3	Затраты на перевозку по участку коридора (\$, на 500 км на 20 тонн)	820	836	+1,95
ИСТ4	Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (км/ч)	19,0	16,8	–11,5
СБЗ	Скорость без задержки (км/ч)	45,0	42,2	–6,2

ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, км/ч = километров в час, СБЗ = скорость без задержки, ИСТ = Индикатор содействия торговле.

Источник: Азиатский банк развития.

Эффективность коридоров

Коридор 1 – железнодорожные перевозки

Коридоры 1a и 1b обслуживают железнодорожные перевозки, как регулярные, так и контейнерные скоростные поезда. Оценочное среднее время прохождения через ПП для обоих

субкоридоров составило 27 часов в 2019 году, но увеличилось до 40,6 часа для субкоридора 1a и 31,9 часа для субкоридора 1b в 2020 году. В 2020 году были введены дополнительные меры санитарного контроля, что увеличило время прохождения через ПП. Поскольку сбор образцов ИМЭК был сосредоточен на железнодорожных грузоперевозках из КНР в Казахстан, этот пример будет использоваться в последующем обсуждении мер контроля, принятых для железнодорожных перевозок. Как правило, вагоны и контейнеры дезинфицировались на станции отправления. Затем выдавался сертификат о дезинфекции, который необходимо было предъявить санитарным и/или фитосанитарным органам в пункте назначения. После удовлетворительного результата груз выпускался. В случае упущений или ошибочных данных государственные органы просили грузополучателя предоставить необходимую информацию или документ в течение определенного срока. Казахстан не взимал плату за задержание грузов в течение определенного периода времени. Если грузополучатель не укладывался в сроки, то вагон или контейнер отправлялся на специальную стоянку, где взималась плата.

Серьезная задержка произошла в ноябре 2020 года, когда, как сообщалось, отправки ожидали более 7 000 вагонов, некоторые из них – более 42 дней. Китайские государственные органы начали обязательную санитарную проверку всех контейнеров и вагонов в китайских ПП, таких как Алашанькоу и Хоргос. Товары выгружались, досматривались и дезинфицировались пакет за пакетом. Этот процесс снизил пропускную способность до 11 поездов в день, иногда до 5 поездов, что ниже обычной ежедневной пропускной способности 18 поездов. Задержка с грузами была настолько серьезной, что правительство Казахстана при координации со стороны Министерства индустрии и инфраструктурного развития (Комитет транспорта) направило группу грузоотправителей и экспедиторов в Достык и Алашанькоу для ведения переговоров и поиска решения с китайскими государственными органами. В декабре 2020 года пропускная способность увеличилась до 15 поездов в сутки. Обычные вагоны, перевозящие сельскохозяйственную продукцию, пострадали больше всего, так как большая часть продуктов имеет ограниченный срок годности. Длительная задержка будет влиять на такие товары, как зерновые и масличные культуры, что приведет к штрафам, налагаемым китайскими покупателями на казахстанских продавцов, если товары не будут доставлены вовремя или если ухудшится качество из-за чрезмерно продолжительного времени транзита.

Коридор 2 – железнодорожные перевозки

Этот коридор соединяет КНР и Турцию с Южной Европой через Центральную Азию. Перевозчики из Азербайджана, Грузии и Казахстана способствуют развитию коридора 2 как мультимодального маршрута, соединяющего Восточную и Южную Азию с Кавказом и Европой. В настоящее время ИМЭК не собирает образцы железнодорожных грузовых перевозок вдоль коридора 2, поэтому оценки не могут быть даны. Одним из примечательных событий стало отправление первого экспортного поезда из Турции, который отправился 4 декабря 2020 года в КНР.²² Поезд отправился из Стамбула; следовал по железной дороге Баку–Тбилиси–Карс; и преодолел путь длиной 8 693 км за 12 дней. Это достижение в ноябре 2019 года представляло собой продление железнодорожного маршрута из КНР в Турцию и далее в Европу. Железнодорожные грузовые перевозки имеют хороший потенциал, поскольку железнодорожные пути доходят до ключевых морских портов в Курыке, Баку, а также в Потти. Несмотря на то, что ожидается увеличение интенсивности транзитных железнодорожных

²² Правительство Республики Турция, Министерство иностранных дел. 2020. Пресс-релиз об отправлении первого экспортного поезда из Турции в Китай. 4 декабря. https://www.mfa.gov.tr/no_-314_-turkiye-den-cin-e-gidecek-ilk-ihracat-treninin-yola-cikmasi-hk.en.mfa.

перевозок вдоль коридора 2, все еще имеются препятствия, отмеченные в Годовом отчете ИМЭК за 2019 год, такие как неблагоприятная погода на Каспийском море, которая может задержать отправку судов, высокие тарифы на морские перевозки, высокие портовые сборы и неофициальные платежи.

Коридор 4 – железнодорожные перевозки

Коридор 4 является Трансмонгольским участком Транссибирской магистрали, и за последние годы его значение в качестве транзитного маршрута между Европой, Российской Федерацией, Центральной Азией и КНР значительно повысилось. Субкоридор 4b — это магистральная железнодорожная линия протяженностью 1 100 км, соединяющая Российскую Федерацию на севере и КНР на юге. Эта однопутная инфраструктура имеет пропускную способность 25 миллионов тонн в год, а поезда движутся с максимальной скоростью 80 км/ч. Так как в Монголии используется ширина колеи 1 520 миллиметров (мм), на границе между КНР и МОН происходит остановка движения, где принимающая станция выполняет операцию по смене колеи.

В 2020 году автомобильный и железнодорожный транспорт перевезли одинаковый тоннаж грузов. Железнодорожным транспортом перевезено 29,84 миллиона тонн (46,88%), а автомобильным транспортом перевезено 30,45 миллиона тонн (50,51%). Однако роль железнодорожного транспорта была продемонстрирована в основной доле грузооборота, при этом железнодорожным транспортом было перевезено 19,16 млрд тонн-км (80,33%), по сравнению с 4,68 млрд тонн-км (19,64%) автомобильным транспортом. Воздушным транспортом перевезен незначительный объем грузов.²³

Анализ ПП Эрэнхот–Замын-Ууд (КНР–МОН) выявил различные препятствия при пересечении границы. На стороне КНР в Эрэнхоте оформление прибывающих поездов заняло 7,4 часа, а убывающих поездов – 15 часов. Основными причинами задержки были ожидание прохождения приоритетных поездов, ограничение на въезд и сортировка. На монгольской стороне оформление в Замын-Ууде заняло 11,5 часа (прибытие) и 2,1 часа (убытие). Другое наблюдение заключалось в том, что, хотя операция по смене колеи не заняла значительного времени (2,7 часа в Эрэнхоте и 3,0 часа в Замын-Ууде), задержка из-за нехватки вагонов была более серьезной (7–8 часов в каждом из двух ПП), но все же это намного короче, чем задержки на границе КНР–КАЗ.

²³ Правительство Монголии, Монгольская статистическая информационная служба. <https://www.1212.mn/default.aspx>.

6 Результаты по странам

Анализ ИМЭК основывается на непротиворечивых и сопоставимых данных по всем странам ЦАРЭС, несмотря на присущие им различия. В данной главе представлена информация об основных событиях и данные ИМЭК на национальном уровне по каждой стране-члену ЦАРЭС, чтобы помочь объяснить тенденции или конечные результаты на уровне региона или коридора. Данный анализ на страновом уровне рассматривает политику, нормативные акты, инфраструктуру и институциональные факторы, которые могут влиять на эффективность коридоров. В ней освещаются актуальные барьеры и проблемы, отмечаются основные события и достигнутый прогресс, а также представлены рекомендации высокого уровня.

В отчете ИМЭК за 2020 год представлены четыре ИСТ на страновом уровне, разделенные на автомобильные и железнодорожные перевозки, и далее разложенные по направлениям убытия и прибытия, по времени и затратам на пересечение границы (таблицы 6.1–6.22). Эти данные дополняются средним временем и затратами на прохождение через ПП вдоль соответствующих коридоров ЦАРЭС. В этой главе также представлены основные выводы ИМЭК, последние тенденции и события, а также конкретные рекомендации для каждой страны.

Афганистан

Основные выводы

- (i) Несмотря на пандемию COVID-19, показатели прохождения через ПП автомобильным транспортом относительно не изменились по сравнению с 2019 годом. Время прохождения через ПП составило 19,9 часа в 2019 году и 19,5 часа в 2020 году.
- (ii) В 2019 и 2020 годах затраты на прохождение через ПП составили \$240. Общие затраты на перевозку в 2019 году составили \$1 106 долларов США, а в 2020 году – \$ 1 002.
- (iii) СБЗ составила 33,7 км/ч, а ССЗ – 12,4 км/ч, что остается самым низким показателем в регионе.
- (iv) В **Торхаме** зарегистрирована самая значительная задержка, которая составила в среднем 24,2 часа в 2020 году, за ним следует **Спин-Булдак** (20,2 часа) и **Шерхан-Бандар** (17,3 часа).
- (v) Показатели времени и затрат на прохождение через ПП, а также общие затраты на перевозку продолжали оставаться на более высоком уровне по сравнению с другими ПП в регионе. Безопасность оставалась главной проблемой, что увеличивало стоимость грузовых перевозок, а также неофициальные сборы, взимаемые с грузоотправителей и транспортных операторов.

Тенденции и события

Афганистан активно развивал транзитные коридоры и привлекал соседние страны к заключению двусторонних или многосторонних соглашений. Участие и подписание

некоторых ключевых соглашений косвенно указывали на растущую уверенность соседних стран в развитии и перспективах Афганистана. Развитие железных дорог было особенно обнадеживающим. Например, Афганистан, Пакистан и Узбекистан обсудили возможность строительства железнодорожной ветки протяженностью 573 км, соединяющей Мазари-Шариф–Кабул–Пешавар. Маршрут проходит в горной местности Гиндукуш на высоте 3 500 м. Афганистан подтвердил принятие стандартной колеи 1 435 мм, что предполагает осуществление операции по двойной смене колеи, так как Узбекистан использует колею 1 520 мм, а Пакистан использует колею 1 676 мм.

Проект строительства железной дороги Туркменистан–Афганистан–Таджикистан протяженностью 400 км, начатый в 2013 году, демонстрирует устойчивый прогресс. Туркменистан завершил участки в Атамырате (ныне Керки), Ымамназаре и Акине (находится на афганской границе). Кроме того, Туркменистан оказал техническую и финансовую помощь Афганистану для строительства железной дороги на территории Афганистана. Афганистан и Туркменистан совместно запустили 30-километровую железнодорожную ветку между Акиной и Андхоем, расширив железнодорожное сообщение до городов внутри страны.

Помимо наземного транспорта, страна также активно продвигает другие виды перевозок. Продвигалось строительство трубопровода Туркменистан–Афганистан–Пакистан–Индия, хотя этому мешали опасения по поводу безопасности в районах, контролируемых талибами в северо-западном регионе страны. Этот проект позволит сбалансировать поставку избыточных энергоресурсов в Туркменистане в районы, испытывающие дефицит, в Индии и Пакистане. Проект морского порта в Чабахаре — это трехстороннее сотрудничество между Афганистаном, Индией и Ираном, цель которого — добавить еще одну опцию к морским портам Пакистана. Что касается авиации, Афганистан запустил Национальную программу воздушных коридоров, в рамках которой афганский экспорт, такой как сельскохозяйственная продукция и ковры, доставлялся на международные рынки, такие как Мумбаи, Нью-

Таблица 6.1: Индикаторы содействия торговле для Афганистана

Индикаторы содействия торговле		Автомобильные перевозки				Железнодорожные перевозки			
		2018	2019	2020		2018	2019	2020	
ИСТ1	Время прохождения через ПП (часы)	21,5	19,9	19,5	●	4,1	3,8	3,8	●
	Убытие	13,6	13,4	12,9		4,1	3,8	3,8	
	Прибытие	25,8	23,8	23,7		1,0	—	—	
ИСТ2	Затраты на прохождение через ПП (\$)	233	240	240	●	222	225	225	●
	Убытие	231	246	256		220	225	225	
	Прибытие	233	237	230		370	—	—	
ИСТ3	Затраты на перевозку по участку (\$, на 500 км на 20 тонн)	1 107	1 106	1 002		—	—	—	—
ИСТ4	Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (км/ч)	12,4	12,3	12,4	●	—	—	—	—
СБЗ	Скорость без задержки (км/ч)	33,1	32,5	33,7	●	—	—	—	—

Условные обозначения: ● Улучшение не менее чем на 3% ● Ухудшение не менее чем на 3%
 ● Незначительные изменения [от –3% до 3%]

— = данные отсутствуют, ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, км = километр, км/ч = километров в час, СБЗ = скорость без задержки, ИСТ = индикатор содействия торговле.

Источник: Азиатский банк развития.

Таблица 6.2: Эффективность пересечения границы в Афганистане

ПП	Коридор	Направление торговли	Длительность (часы)			Затраты (\$)		
			2018	2019	2020	2018	2019	2020
Автомобильные перевозки								
Хайратан	(3, 6)	Убытие	4,6	4,9	5,6	136	145	159
Торхам	(5, 6)	Прибытие	27,6	23,5	24,2	243	258	259
Шерхан-Бандар	(2, 5, 6)	Убытие	11,9	14,2	17,3	295	331	340
		Прибытие	12,0	20,0	–	418	392	–
Спин-Болдак	(5, 6)	Прибытие	25,7	25,3	20,5	99	143	98
Тургунди	(2, 6)	Убытие	31,5	28,2	20,2	304	311	317
Железнодорожные перевозки								
Hairatan	(3, 6)	Прибытие	1,0	–	–	370	–	–
Torghondi	(2, 6)	Убытие	4,1	3,8	3,8	220	225	225

— = данные отсутствуют, ПП = пункт пропуска.

Источник: Азиатский банк развития.

Дели и Стамбул.²⁴ Новая авиационная стратегия ЦАРЭС будет полезна для страны с целью модернизации аэропортовой инфраструктуры, усиления регулятивного и процедурного контроля и улучшения связанности с международными воздушными хабами.

Страна участвует в постоянном диалоге по Соглашению о транзитной торговле между Афганистаном и Пакистаном (АРТТА) 2010 года — двустороннему соглашению между Афганистаном и Пакистаном, переговоры по которому возобновились в 2019 году. Последние обсуждения также включали изучение возможности создания приграничных рынков, приглашение Афганистана принять участие в Китайско-пакистанском экономическом коридоре (СРЕС), а также меры по борьбе с коррупцией на транзитных маршрутах.

Рекомендации

- (i) **Завершить переговоры с государственными органами Пакистана по Соглашению о транзитной торговле между Афганистаном и Пакистаном.** Это должно решить оставшиеся вопросы по транзитной торговле — краеугольному камню для других операций транзитной торговли, что могло бы привлечь других членов ЦАРЭС.
- (ii) **Начать разработку системы Уполномоченных экономических операторов (УЭО).** Как было отмечено в годовом отчете за 2019 год, эффективная система УЭО повысит доверие торгового сообщества. В настоящее время существует высокое недоверие к участникам внешнеэкономической деятельности (ВЭД) из-за опасений по поводу контрабанды, что приводит к многократным и повторяющимся физическим досмотрам в наземных пунктах пропуска и аэропортах. Правовая база, операционная процедура и использование цифровых инструментов будут способствовать запуску системы УЭО, которая повысит эффективность пересечения границ, по крайней мере, для отобранной группы экспортеров и транспортных операторов. Учитывая, что Пакистан запустил систему УЭО, для Афганистана и Пакистана было бы полезно включить

²⁴ Управление Программой осуществляла Торгово-инвестиционная палата Афганистана. Торгово-инвестиционная палата Афганистана. Афганистан открывает воздушные грузовые коридоры с Европой, Россией, Китаем и ОАЭ. <https://acci.org.af/en/538-afghanistan-opens-air-cargo-corridors-with-europe-russia-china-and-uae.html>.

ее в соглашение АРТТА и изучить возможность операционной совместимости стандартов УЭО.

- (iii) **Реализовать систему Международных автомобильных перевозок.** Система МДП была вновь активирована в сентябре 2013 года. Несмотря на усилия по продвижению МДП, уровень ее использования оставался низким, так как в 2018 году у Международного союза автомобильных перевозок (МСАТ) было приобретено всего 100 книжек МДП, а в 2019 году — 200.²⁵ Трудности с получением разрешений на перевозку и виз даже для держателей книжек МДП препятствуют широкому использованию МДП. Министерству иностранных дел необходимо будет согласовать эти вопросы с иностранными партнерами и рассмотреть упрощенные схемы для УЭО, например, для обеспечения более широкого использования МДП.
- (iv) **Присоединиться к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов.** Частные грузоотправители и транспортные операторы в Афганистане, как правило, имеют низкую квалификацию и доступ к инструментам снижения рисков, таким как страхование перевозок. Таким образом, в случае убытков или повреждений грузоотправитель, грузополучатель и перевозчик могут быть втянуты в чрезмерно длительный спор. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) дополняет Конвенцию МДП и обеспечивает страховое покрытие для операторов автомобильных перевозок. Все страны-члены ЦАРЕС, кроме Афганистана и КНР, подписали это соглашение. Присоединение к КДПГ помогло бы транспортным операторам использовать страхование.
- (v) **Внедрить режим работы 24/7 в других пограничных пунктах пропуска с высокой интенсивностью движения.** В Торхаме режим работы 24/7 был официально запущен в сентябре 2019 года. Было доказано, что это действие сразу же и значительно сократило время, требуемое для пересечения границы. Эта схема может быть распространена на другие ПП с высокой интенсивностью движения, которые имеют длительное время пересечения границы, такие как Спин-Болдак и Шерхан-Бандар.
- (vi) **Укрепление Управления железных дорог Афганистана.** Участие Афганистана в различных железнодорожных проектах требует квалифицированной рабочей силы и политиков в секторе железнодорожного транспорта. Всемирный банк усилил потенциал Управления железных дорог Афганистана (AfRA). Технический персонал из Узбекистана также оказывал помощь в прошлом, а в последнее время — технический персонал из Туркменистана. AfRA потребуются институциональный потенциал для управления политикой и операционной деятельностью по таким вопросам, как инфраструктура, проектное финансирование и управление подвижным составом.
- (vii) **Укрепление Управления гражданской авиации Афганистана.** Воздушные коридоры остаются важным каналом для перевозки продуктов, чувствительным к срокам доставки. Это особенно важно с апреля по ноябрь, когда собирают свежие фрукты, такие как черешня, виноград и гранаты, и их необходимо быстро экспортировать. В 2021 году также важное значение имеет способность политиков и технического персонала обрабатывать авиаперевозки вакцин.

²⁵ Европейская экономическая комиссия ООН. Книжки МДП. <https://unece.org/tir-Carnets-O>.

Азербайджан

Основные выводы

- (i) Показатели, связанные с пересечением границ, резко возросли с точки зрения продолжительности и сборов, а также общих расходов на перевозку. Время прохождения через ПП для грузовых АТС увеличилось с 2,7 часа в 2019 году до 6,3 часа в 2020 году из-за более длительных проверок по прибытии.
- (ii) Затраты на прохождение через ПП также увеличились с \$50 в 2019 году до \$85 в 2020 году. Общие затраты на перевозку увеличились с \$23 в 2019 году до \$45 в 2020 году.
- (iii) СБЗ немного снизилась до 52,7 км/ч, тогда как ССЗ осталась относительно неизменной на уровне 34,2 км/ч по сравнению с 2019 годом.
- (iv) В **Кирмизи Корпу** (Красный мост) были зарегистрированы самые значительные задержки: в среднем 11,9 часа в 2020 году (прибытие).

Рекомендации

- (i) **Развивать логистический парк.** Логистический парк — это зона, в которой предоставляются объекты и услуги с целью повышения эффективности цепочки поставок. Производитель может передать на аутсорсинг поставщику логистических услуг операции по хранению, транспортировке и упаковке. По этой причине логистический парк обычно располагается рядом или на территории специальной экономической зоны.
- (ii) **Развивать контейнерную грузовую станцию.** В стране отсутствует сеть современных контейнерных грузовых станций (КГС). КГС — это объект, который осуществляет консолидацию разрозненных грузов в контейнеры или расконсолидацию грузов для доставки. Обычно эти операции осуществляются под таможенным контролем и являются экономичным способом для грузоотправителей использовать контейнеризацию и отправлять товары в конечный пункт назначения. Казахстан выразил заинтересованность и оптимизм в отношении роста контейнерных перевозок, особенно при транзитных перевозках в Каспийском регионе, поэтому спрос на КГС может быть значительным.
- (iii) **Поощрять создание ассоциации экспедиторов.** Хотя в Азербайджане существует национальная ассоциация автомобильных перевозчиков, которая выступает в качестве национальной ассоциации МДП, национальной ассоциации экспедиторов нет. Таким образом, страна не имеет представительства в Международной федерации ассоциаций экспедиторов (FIATA). Наличие национальной ассоциации экспедиторов помогло бы развивать подсектор услуг, предлагающий специализированное планирование и выполнение операций для экспортеров и импортеров.
- (iv) **Участвовать в исследованиях по Измерению и мониторингу эффективности коридоров.** Ранее в исследованиях ИМЭК участвовала национальная ассоциация МДП — Ассоциация международных перевозчиков Азербайджана (ABADA). Однако, после первых нескольких лет она перестала участвовать, сославшись на низкую интенсивность перевозок в Центральную Азию. С развитием событий в ЦАРЭС и перевозок по Каспийскому морю ситуация может измениться. Национальный

Таблица 6.3: Индикаторы содействия торговле для Азербайджана

Индикаторы содействия торговле		Автомобильные перевозки			Железнодорожные перевозки			
		2018	2019	2020	2018	2019	2020	
ИСТ1	Время прохождения через ПП (часы)	3,6	2,7	6,3	●	1,7	—	—
	Убытие	4,4	1,9	2,8		—	—	—
	Прибытие	3,3	3,6	10,2		1,7	—	—
ИСТ2	Затраты на прохождение через ПП (\$)	91	50	85	●	—	—	—
	Убытие	79	34	71		—	—	
	Прибытие	94	57	97		—	—	
ИСТ3	Затраты на перевозку по участку (\$, на 500 км на 20 тонн)	369	23	45	●	—	—	—
ИСТ4	Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (км/ч)	30,2	34,0	34,2	●	—	—	—
СБЗ	Скорость без задержки (км/ч)	53,1	55,7	52,7	●	—	—	—

Условные обозначения: ● Улучшение не менее чем на 3% ● Ухудшение не менее чем на 3%
 ● Незначительные изменения [от –3% до 3%]

— = данные отсутствуют, ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, км = километр, км/ч = километров в час, СБЗ = скорость без задержки, ИСТ = индикатор содействия торговле.

Источник: Азиатский банк развития.

Таблица 6.4: Эффективность пересечения границы в Азербайджане

ПП	Коридор	Направление торговли	Длительность (часы)			Затраты (\$)		
			2018	2019	2020	2018	2019	2020
Автомобильные перевозки								
Баку	(2)	Убытие	1,6	0,9	1,7	111	23	64
		Прибытие	1,2	0,4	1,6	61	34	51
Кирмизи Корпу	(2)	Убытие	10,0	7,4	4,5	19	23	20
		Прибытие	3,2	4,6	11,9	92	63	105
Железнодорожные перевозки								
Тургунди	(2, 6)	Убытие	1,7	–	–	220	225	225

— = данные отсутствуют, ПП = пункт пропуска.

Примечание: Оценки для Баку включают только наземные операции, и они указывают на незначительные задержки. Однако задержки со стороны морских перевозок более значительны.

Источник: Азиатский банк развития.

железнодорожный оператор «Азербайджан Демир Йоллари» также приглашается к участию в исследованиях ИМЭК, чтобы можно было собирать образцы железнодорожных перевозок.

Китайская Народная Республика

Основные выводы

- (i) В 2020 году как время, так и затраты на прохождение через ПП в КНР значительно увеличились. Как автомобильные, так и железнодорожные перевозки пострадали из-за дополнительных проверок и санитарного контроля, но автомобильные перевозки пострадали в большей степени из-за закрытия автомобильных ПП, в то время как железнодорожные перевозки продолжались.

- (ii) В случае автомобильных перевозок время прохождения через ПП в среднем составляло 7,1 часа в 2020 году по сравнению с 4,3 часа в 2019 году. Затраты на прохождение через ПП выросли со \$166 в 2019 году до \$424 в 2020 году. Общие затраты на перевозку увеличились с \$1 257 до \$1 710.
- (iii) СБЗ увеличилась с 69,8 км/ч до 82,0 км/ч, а ССЗ увеличилась с 25,9 км/ч до 47,2 км/ч.
- (iv) Наибольшая продолжительность оформления (31,8 часа) для выезжающих грузовых АТС была зарегистрирована в **Такешикенте**, за ним следует **Хоргос** (16,4 часа). Сборы в **Хоргосе** выросли в четыре раза до \$1 658 долларов в 2020 году из-за необходимости раздельной обработки водителей, грузов и использования погрузочно-разгрузочного оборудования, что привело к увеличению общих затрат на перевозку. Интересно отметить, что грузовые АТС следовали со скоростью 82 км/ч в 2020 году, что намного выше, чем 69,8 км/ч в 2019 году, поскольку из-за пандемии было меньше очередей в ПП и меньше транспортных средств на дорогах. Пока неизвестно, сохранится ли такая ситуация до 2021 года, когда объемы торговли нормализуются.
- (v) В случае железнодорожных перевозок время прохождения через ПП увеличилось с 13,4 часа в 2019 году до 18,3 часа в 2020 году. Затраты на прохождение через ПП увеличились со \$104 в 2019 году до \$115 в 2020 году. Общие расходы на перевозку снизились с \$789 в 2019 году до \$678 в 2020 году. При сравнении 2019 года с 2020 годом, СБЗ снизилась с 65,1 км/ч до 62,5 км/ч, а ССЗ снизилась с 20,9 км/ч до 16,8 км/ч.
- (vi) В таких железнодорожных ПП, как **Алашанькоу**, **Эренхот** и **Хоргос**, было зарегистрировано увеличение времени прохождения через ПП. Более серьезная ситуация сложилась в **Алашанькоу**, где оценочная средняя задержка в 2020 году составила 26,9 часа. В октябре 2020 года казахстанские грузоотправители сообщили о длинных очередях, образовавшихся в **Алашанькоу**, когда китайские государственные органы ввели более строгий санитарный контроль для всех прибывающих товаров, перевозимых в обычных вагонах, которые подвергались физическому досмотру. С другой стороны, контейнерные перевозки проходили через ПП без особых проблем, что привело к увеличению интереса казахстанских грузоотправителей к рассмотрению возможности использования контейнеров для экспорта в КНР.

Тенденции и события

Когда в начале 2020 года распространились новости о COVID-19, многие страны незамедлительно закрыли свои границы с КНР. Впоследствии была реализована схема «передачи» прицепов или грузов в «нейтральных зонах», поскольку грузовики КНР не могли въезжать в соседнюю страну и наоборот. Этот новый механизм вызвал задержки на границе. Следствием COVID-19 стало увеличение времени на консолидацию грузов. В сочетании с закрытием многих компаний и логистических центров перевозка грузов в первой половине 2020 года была чрезвычайно сложной задачей.

Тем не менее, КНР добилась заметных успехов в реализации МДП. Оценочная фрахтовая ставка перевозки МДП составила \$1 300 за 500 км по сравнению с \$500 США за 500 км при перевозке скорым контейнерным поездом из КНР в Европу, хотя эта более высокая плата оправдана, так как операторы обеспечивают более быструю и надежную доставку, а водители охраняют ценные грузы, и грузовые АТС имеют большую вместимость по сравнению с 40-футовыми контейнерами в скоростных контейнерных поездах.

Таблица 6.5: Индикаторы содействия торговле для Китайской Народной Республики

Индикаторы содействия торговле		Автомобильные перевозки				Железнодорожные перевозки			
		2018	2019	2020		2018	2019	2020	
ИСТ1	Время прохождения через ПП (часы)	3,1	4,3	7,1	●	22,9	13,4	18,3	●
	Убытие	3,5	5,5	9,5		14,8	11,9	18,7	
	Прибытие	2,0	1,2	1,5		45,8	17,7	17,5	
ИСТ2	Затраты на прохождение через ПП (\$)	211	166	424	●	129	104	115	●
	Убытие	241	181	544		68	33	24	
	Прибытие	141	133	157		202	128	150	
ИСТ3	Затраты на перевозку по участку (\$, на 500 км на 20 тонн)	1 357	1 257	1 710	●	976	789	678	●
ИСТ4	Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (км/ч)	22,0	25,9	47,2	●	15,9	20,9	16,8	●
СБЗ	Скорость без задержки (км/ч)	53,7	69,8	82,0	●	50,2	65,1	62,5	●

Условные обозначения: ● Улучшение не менее чем на 3% ● Ухудшение не менее чем на 3%
 ● Незначительные изменения [от –3% до 3%]

ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, км = километр, км/ч = километров в час, СБЗ = скорость без задержки, ИСТ = индикатор содействия торговле.

Источник: Азиатский банк развития.

Таблица 6.6: Эффективность пересечения границы в Китайской Народной Республике

ПП	Коридор	Направление торговли	Длительность (часы)			Затраты (\$)		
			2018	2019	2020	2018	2019	2020
Автомобильные перевозки								
Алашаньюку	(1, 2)	Убытие	–	–	18,6	–	–	590
Такешикент	(4)	Убытие	6,6	6,3	31,8	256	309	671
		Прибытие	4,5	4,4	4,9	298	246	221
Эренхот	(4)	Убытие	3,0	6,7	6,4	164	144	117
		Прибытие	–	–	–	–	–	–
Хоргос	(1)	Убытие	10,2	11,0	16,4	588	450	1,658
		Прибытие	20,4	15,7	4,3	113	80	174
Торугарт	(1)	Убытие	1,8	1,6	2,1	–	–	–
		Прибытие	0,1	–	–	–	–	–
Еркешитан	(2, 5)	Убытие	0,3	0,2	1,4	–	–	–
		Прибытие	–	1,6	0,8	–	4	–
Карасу	(0)	Убытие	4,2	4,1	2,8	380	207	51
Зуун Хатавч	(4)	Убытие	1,3	1,3	1,4	16	16	16
Хунджераб	(5)	Убытие	1,9	1,7	2,8	–	–	–
Железнодорожные перевозки								
Алашаньюку	(1, 2)	Убытие	21,9	17,3	26,9	49	2	6
Эренхот	(4)	Убытие	11,9	11,2	15,0	113	16	–
		Прибытие	55,7	9,2	7,4	227	69	125
Хоргос	(1)	Убытие	10,9	7,6	12,7	61	14	13

– данные отсутствуют, ПП = пункт пропуска.

Источник: Азиатский банк развития.

Железнодорожные перевозки были жизненно важным звеном, которое позволяло осуществлять торговые операции в 2020 году, даже когда автомобильные и воздушные перевозки были прекращены. К концу 2020 года среднее время прохождения через ПП в **Алашанькоу** резко увеличилось с 25,0 часов в октябре до 38,5 часов в ноябре и 48,2 часов в декабре, почти удвоившись за 2 месяца. Это длительное время было связано с большими заторами в ПП из-за (i) перенаправления грузовых перевозок с морского транспорта на железнодорожный в результате резкого увеличения ставок на морские перевозки и недостаточной вместимости судов; и (ii) введения более строгого контроля в отношении COVID-19 в КНР по мере приближения зимы и ожидаемой повторной волны инфицирования. Досмотр и карантин грузов привели к снижению пропускной способности в ПП **Алашанькоу** и **Хоргос**. Следовательно, грузы начали накапливаться на таких станциях, как Ланьчжоу и Сиань, так как Китайские железные дороги периодически вводили эмбарго. Эта мера относительно не затронула скоростные контейнерные поезда, получившие более высокую приоритетность. С другой стороны, обычные грузовые поезда пострадали из-за увеличения очередей.

Рекомендации

- (i) **Сократить задержки на границе и высокие затраты в автомобильных пунктах пропуска.** В 2020 году пересечение границы через автомобильные ПП, такие как Хоргос-Нур Жолы, стало очень обременительным из-за процедурных ограничений в свете вспышки COVID-19. Чтобы минимизировать распространение вируса COVID-19, казахстанским грузовым АТС больше не разрешалось въезжать на китайские таможенные склады, чтобы забрать товары. Перевалка грузов осуществлялась в «нейтральной зоне» между границами, при этом между таможенными складами и «нейтральной зоной» использовались вилочные погрузчики и «грузовики-челноки». Это значительно увеличило расходы на прохождение через ПП, где образцы показали, что многочисленные перевалки грузов обошлись более чем в \$6 000 за одну поездку из-за этих дополнительных погрузок и разгрузок, временного хранения на складах и перевалки грузов. Хотя необходимо контролировать возможное инфицирование, это действие не является устойчивым. Пограничные органы КНР и соседних стран должны провести двусторонние обсуждения и изучить инициативы, которые бы облегчили ситуацию, такие как использование специальных зеленых полос для COVID-19 для ускорения пересечения границы.
- (ii) **Оптимизировать пограничный контроль COVID-19 в железнодорожных пунктах пропуска.** В ПП Алашанькоу–Достык и Хоргос–Алтынколь из-за нехватки пропускной способности возникали длинные очереди из вагонов и поездов. На пропускную способность железнодорожных пунктов пропуска повлияла дополнительная проверка каждого пакета, проводимая в соответствии с указаниями пограничных органов Синьцзян-Уйгурского автономного района. В связи с увеличением объема перевозок, перенаправляемых с морского на железнодорожный транспорт, эта проблема будет усугубляться и, если ее не решить, то это приведет к порче скоропортящихся продуктов, таких как зерновые и масличные культуры. Пограничные органы КНР и соседних стран могут провести двусторонние обсуждения и изучить инициативы, которые бы облегчили ситуацию. Меры, используемые для ускорения движения скоростных контейнерных поездов, следует рассмотреть и для обычных поездов.
- (iii) **Расширить перевалочные мощности в Алашанькоу и Хоргосе.** Основной причиной задержек при обмене вагонами на границе между КНР и КАЗ является необходимость

перевалки грузов между сетями железных дорог, имеющими разную ширину колеи. Для этого требуются параллельные перегрузочные пути как на Достыке (для прибывающих поездов из КНР), так и на Алашанькоу (для прибывающих поездов из КАЗ). Из-за резкого роста трансграничных перевозок возникли заторы на обеих железнодорожных станциях, которые были построены несколько десятилетий назад, когда интенсивность перевозок была намного меньше. Правительства КНР и КАЗ должны рассмотреть возможность увеличения перевалочных мощностей, как в Алашанькоу, так и в Достыке, за счет расширения пропускной способности станций; добавления количества путей для перевалки; замены устаревших кранов для обработки контейнеров на высокоскоростные краны, управляемые системами глобального позиционирования (GPS); и оптимизации операционных процедур.

- (iv) **Перенести часть операций по перевалке грузов из Достыка в Алашанькоу.** Из-за своего расположения в окружении гор станция Достык имеет ограниченные возможности для расширения. С другой стороны, Алашанькоу гораздо лучше подходит для расширения станции, и у Китайских железных дорог есть ресурсы для этого. Китайские железные дороги и «Казахстан темир жолы» могут рассмотреть возможность внесения изменений в протокол Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), чтобы Алашанькоу мог взять на себя операции по перевалке грузов в вагоны с российской шириной колеи, когда Достык перегружен работой.

Грузия

Основные выводы

- (i) В Грузии было отмечено некоторое увеличение времени на прохождение через ПП. В среднем время оформления для убывающих АТС составило 14,2 часа, а прибывающих АТС – 4,8 часа, что выше значений 2019 года. Как расходы на прохождение через ПП, так и общие расходы на перевозку улучшились по сравнению с 2019 годом. Скорость продемонстрировала различные показатели: СБЗ (46,3 км/ч) снизилась по сравнению с 2019 годом, но ССЗ увеличилась до 27,1 км/ч.
- (ii) Оценки ИСТ продемонстрировали относительную эффективность перевозок и логистики в Грузии. Для грузовых перевозок с Кавказа в Центральную Азию проблемы, возникающие в основном при пересечении Каспийского моря, могут составлять половину общего времени в пути; а также необходимость получения различных транзитных и страховых разрешений для транзита через разные страны. Эти проблемы возникали за пределами Грузии, поэтому приведенная здесь статистика не отражает проблемы таких транзитных перевозок в регионе ЦАРЭС, а отражается в показателях коридора 2.

Тенденции и события

В Грузии продолжается работа по внедрению инноваций и цифровизации, так как страна упрощает бизнес-процессы и повышает эффективность торговли и транзита. Признавая, что таможенное сопровождение является неэффективным механизмом для транзита, Грузия ввела интеллектуальную электронную пломбу с GPS-отслеживанием в режиме реального времени, которая отличается от обычной неэлектронной пломбы. Интеллектуальная пломба

Таблица 6.7: Индикаторы содействия торговле для Грузии

Индикаторы содействия торговле		Автомобильные перевозки				Железнодорожные перевозки		
		2018	2019	2020		2018	2019	2020
ИСТ1	Время прохождения через ПП (часы)	13,4	10,6	13,0	●	—	—	—
	Убытие	17,9	12,9	14,2		—	—	—
	Прибытие	8,1	2,6	4,8		—	—	—
ИСТ2	Затраты на прохождение через ПП (\$)	66	68	48	●	—	—	—
	Убытие	67	69	45		—	—	—
	Прибытие	64	49	78		—	—	—
ИСТ3	Затраты на перевозку по участку (\$, на 500 км на 20 тонн)	244	185	87	●	—	—	—
ИСТ4	Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (км/ч)	18,8	21,5	27,1	●	—	—	—
СБЗ	Скорость без задержки (км/ч)	49,3	56,8	46,3	●	—	—	—

Условные обозначения: ● Улучшение не менее чем на 3% ● Ухудшение не менее чем на 3%
 ● Незначительные изменения [от –3% до 3%]

— = данные отсутствуют, ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, км = километр, км/ч = километров в час, СБЗ = скорость без задержки, ИСТ = индикатор содействия торговле.

Источник: Азиатский банк развития.

Таблица 6.8: Эффективность пересечения границы в Грузии

ПП	Коридор	Направление торговли	Длительность (часы)			Затраты (\$)		
			2018	2019	2020	2018	2019	2020
Автомобильные перевозки								
Цители Хиди	(2)	Убытие	17,9	13,4	5,1	—	—	—
		Прибытие	1,2	2,1	3,1	67	52	43

— = данные отсутствуют, ПП = пункт пропуска.

Источник: Азиатский банк развития.

отслеживает перемещение и местонахождение АТС, перевозящих чувствительные грузы, такие как легковоспламеняющиеся продукты. Всего было закуплено 132 интеллектуальных GPS-пломб из Европы для использования в транзитных перевозках.

Грузия укрепляет тесные экономические и торговые связи с Европой. Началась работа над Углубленным и всеобъемлющим соглашением о свободной торговле и внедрением новой компьютеризированной транзитной системы.²⁶ В 2020 году Грузия также внедрила механизм уполномоченных экономических операторов (УЭО), разработанный на основе стандарта Европейского союза (ЕС), чтобы удовлетворяющие требованиям грузинские компании могли пользоваться упрощенными процедурами таможенного контроля и оформления. Помимо более короткого времени обработки, УЭО могут быть освобождены от гарантий и аналогичным образом пользоваться льготным режимом в странах, в которых имеется взаимное признание системы УЭО с Грузией.

²⁶ Консорциуму в составе Финляндии, Латвии и Польши была поручена работа по реализации усилий по интеграции с ЕС с бюджетом в 1,5 миллиона евро в течение 24 месяцев.

Несмотря на свое внимание к ЕС, Грузия также поддерживает активные торговые связи с регионом ЦАРЭС. Поти и Батуми — два черноморских порта, которые служат транзитными воротами для товаров, направляющихся в Центральную Азию. Грузовые АТС, перевозящие потребительские промышленные товары, следуют в восточном направлении и въезжают в Азербайджан через ПП Цители Хиди–Кирмизи Корпу (Грузия [ГРУ]–Азербайджан [АЗЕ]), пересекая Каспийское море. Переправа на пароме может занять 5 дней, включая время стоянки в порту, но образцы показали, что время ожидания в Бакинском международном морском торговом порту может занять 10 дней из-за погодных условий. Переправа на пароме в одну сторону стоит от \$1 200 до \$1 600. В Казахстане услуга таможенного сопровождения предоставляется тогда, когда конечный пункт назначения груза находится в пределах Казахстана, или, когда пункт назначения груза находится в пункте выезда для транзитной перевозки. Стоимость таможенного сопровождения составляет \$200.

Рекомендации

- (i) **Совместный таможенный контроль.** Азербайджан и Грузия предложили ввести совместный таможенный контроль в ПП Абрешумис Гза–Ипек Йолу.²⁷ Это может быть стратегической инициативой, и как только она будет реализована, ИМЭК сможет осуществлять мониторинг этого ПП и изучать проблемные вопросы, важные факторы успеха и уроки для других стран ЦАРЭС, чтобы они рассмотрели возможность внедрения совместного таможенного контроля.
- (ii) **Пилотная реализация Усовершенствованной транзитной системы ЦАРЭС.** Усовершенствованная транзитная система ЦАРЭС (УТСЦ) — это инициатива ЦАРЭС, поддерживаемая в рамках технической помощи (ТП) Азиатского банка развития (АБР). Она была разработана в качестве гармонизированной электронной системы (с использованием обмена таможенной информацией (ОТИ)), чтобы содействовать транзитному перемещению товаров через страны-члены ЦАРЭС. Цель УТСЦ: (a) оптимизировать и согласовать существующую транзитную документацию; (b) создать единую систему отправки электронных сообщений; и (c) предоставить современный, основанный на оценке рисков экономичный гарантийный механизм, приносящий выгоды участникам ВЭД, соблюдающим требования. Азербайджан, Грузия и Казахстан согласились участвовать в пилотной апробации УТСЦ/ОТИ. УТСЦ также может стать альтернативой существующей системе МДП и может подходить для коротких перевозок в пределах региона по более выгодной стоимости.
- (iii) **Железнодорожные перевозки тяжелой техники и оборудования.** В рамках ИМЭК было зарегистрировано, что грузинские операторы перевозят тяжелые грузы в Центральную Азию на грузовых АТС. В целом перевозка может занять 1–2 месяца, требует получения специальных разрешений и облагается сборами за таможенное сопровождение. Перевозка таких типов грузов по железной дороге, возможно, может быть более эффективной.

²⁷ Интегрированная программа в области торговли ЦАРЭС, Стратегический план действий на 2018–2020 гг., Приложение 3. Эта рекомендация также была предложена в годовом отчете за 2019 год.

Казахстан

Основные выводы

- (i) В 2020 году наблюдался резкий контраст между показателями автомобильных и железнодорожных перевозок, вызванный пандемией COVID-19. Грузовые перевозки переключились с автомобильного транспорта на железнодорожный в начале вспышки, чтобы сдержать распространение болезни.
- (ii) Что касается автомобильных перевозок, среднее время прохождения через ПП немного сократилось с 9,2 часа в 2019 году до 8,7 часа в 2020 году. Хотя затраты на прохождение через ПП увеличились с \$115 до \$123 за тот же период, общие затраты на перевозку выросли почти в 2,5 раза с \$715 в 2019 году до \$1 850 в 2020 году, что отражает нехватку грузовых АТС и водителей. Средний оценочный показатель СБЗ составил 52,9 км/ч, а ССЗ – 29,2 км/ч, что соответствует результатам 2019 года.
- (iii) Что касается железнодорожных перевозок, отрицательное влияние на время прохождения через ПП было более выраженным, в отличие от автомобильных перевозок. Время прохождения через ПП увеличилось с 39,9 часов в 2019 году до 48,6 часов в 2020 году, т. е. на 21%. Затраты на прохождение через ПП немного увеличились с \$327 в 2019 году до \$341 в 2020 году, а общие затраты на перевозку увеличились с \$687 до \$724. СБЗ составила 65,2 км/ч, что соответствует оценкам 2019 года, тогда как ССЗ значительно снизилась с 18,1 км/ч до 15,3 км/ч из-за увеличения времени задержки при пересечении границы. Задержка на границе была вызвана сочетанием различных причин: увеличение объема грузов, привлеченных от автомобильных перевозок, существующие ограничения пропускной способности и дополнительные санитарные меры, внедренные китайскими государственными органами в четвертом квартале 2020 года, что привело к резкому увеличению продолжительности пересечения границы по мере образования очередей на границе.

Таблица 6.9: Индикаторы содействия торговле для Казахстана

Индикаторы содействия торговле		Автомобильные перевозки			Железнодорожные перевозки		
		2018	2019	2020	2018	2019	2020
ИСТ1	Время прохождения через ПП (часы)	7,1	9,2	8,7	40,5	39,9	48,6
	Убытие	7,3	7,9	8,0	7,8	9,0	8,4
	Прибытие	7,1	10,0	9,2	49,2	46,7	56,2
ИСТ2	Затраты на прохождение через ПП (\$)	96	115	123	332	327	341
	Убытие	73	67	58	122	122	124
	Прибытие	108	139	157	358	351	356
ИСТ3	Затраты на перевозку по участку (\$, на 500 км на 20 тонн)	791	715	1 850	768	687	724
ИСТ4	Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (км/ч)	30,5	30,7	29,2	19,9	18,1	15,3
СБЗ	Скорость без задержки (км/ч)	56,3	53,2	52,9	56,4	67,8	65,2

Условные обозначения: ● Улучшение не менее чем на 3% ● Ухудшение не менее чем на 3%
 ● Незначительные изменения [от –3% до 3%]

ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, км = километр, км/ч = километров в час, СБЗ = скорость без задержки, ИСТ = индикатор содействия торговле.

Источник: Азиатский банк развития.

Таблица 6.10: Эффективность пересечения границы в Казахстане

ПП	Коридор	Направление торговли	Длительность (часы)			Затраты (\$)		
			2018	2019	2020	2018	2019	2020
Автомобильные перевозки								
Аул	(3)	Убытие	0,2	0,4	2,4	—	14	26
		Прибытие	0,2	0,4	—	—	12	—
Кайрак	(1)	Убытие	0,2	5,7	—	2	8	—
		Прибытие	0,3	2,0	4,0	16	25	30
Жайсан	(1, 6)	Убытие	0,2	1,4	3,3	9	14	11
		Прибытие	0,2	0,6	2,0	8	10	23
Тажен	(2, 6)	Убытие	12,6	11,8	10,7	104	100	94
		Прибытие	11,4	8,7	7,3	116	107	85
Курмангазы	(6)	Убытие	2,2	2,5	3,3	11	10	7
		Прибытие	2,2	2,1	2,2	10	9	9
Конысбаева	(3, 6)	Убытие	—	4,4	12,0	—	45	79
		Прибытие	12,0	11,6	12,8	130	128	123
Айша Биби	(1, 3)	Прибытие	0,7	9,5	—	12	15	—
Таскала	(1, 6)	Убытие	1,9	1,9	2,8	11	10	9
		Прибытие	—	1,5	2,4	—	12	18
Погодаево	(0)	Убытие	0,1	—	3,1	—	—	10
		Прибытие	1,8	1,9	2,0	10	10	10
Актау	(2)	Убытие	1,6	0,6	—	108	57	—
		Прибытие	3,0	1,0	—	132	130	—
Достык	(1, 2)	Прибытие	—	—	17,0	—	—	602
Хоргос	(1)	Убытие	4,5	1,1	—	220	—	—
		Прибытие	6,8	5,7	—	341	339	—
Мерке	(1, 3)	Убытие	1,5	2,7	2,5	10	12	8
		Прибытие	0,3	0,1	—	16	6	—
Кордай	(1)	Прибытие	—	—	—	11	—	—
Карасу	(1)	Убытие	0,2	1,7	4,0	7	15	32
		Прибытие	0,3	34,4	15,5	16	101	29
Курык	(2)	Убытие	—	44,7	69,7	—	204	177
		Прибытие	—	14,8	23,5	—	321	308
Железнодорожные перевозки								
Сарыагаш	(3, 6)	Убытие	9,1	9,6	8,9	122	122	124
		Прибытие	—	—	1,7	—	—	14
Достык	(1, 2)	Убытие	61,0	48,2	72,7	549	534	524
Мерке	(1, 3)	Убытие	1,6	2,5	6,0	—	—	—
Алтынколь	(1)	Убытие	—	—	9,4	—	—	—
		Прибытие	39,6	44,7	51,4	251	252	271
Сарыагаш	(3, 6)	Убытие	9,1	9,6	8,9	122	122	124
		Прибытие	—	—	1,7	—	—	14
Курык	(2)	Убытие	0,6	—	—	—	—	—

— = данные отсутствуют, ПП = пункт пропуска.

Источник: Азиатский банк развития.

- (iv) Было установлено, что в автомобильных ПП, таких как **Конысбаева** и **Тажен**, требуется значительно больше времени. Заметная проблема была выявлена в **Курыке**, где, по оценке, среднее время для выезжающих АТС составило 69,7 часа для прохождения формальностей, а для въезжающих АТС потребовалось 23,5 часа.
- (v) Зарегистрированные показатели времени прохождения ПП в железнодорожных ПП составили: в **Достыке** – 72,7 часа, за ним следует **Алтынколь** – 51,4 часа, что свидетельствует о значительном увеличении по сравнению с оценочными данными 2019 года.

Тенденции и события

2020 год был непростым для многих стран, и он не был исключением и для Казахстана. В то время как валовой внутренний продукт Казахстана сократился на 2,6%, снижение в транспортном секторе составило 17,2%. Тоннаж грузовых перевозок по всем видам транспорта сократился на 6,6%, а грузооборот снизился на 4% по сравнению с предыдущим годом. Особенно пострадал воздушный транспорт, поскольку международные и внутренние рейсы были отменены во время пандемии и восстанавливались медленно. Грузовые АТС сталкивались с длинными очередями в Нур Жолы, когда государственные органы КНР ввели строгий санитарный контроль. Парковка в сухом порту Хоргос теперь служит местом ожидания для грузовых АТС, пересекающих границу, чтобы разгрузить транспортные заторы, которые стали большой проблемой для казахстанских перевозчиков в конце 2020 года.

Железнодорожные перевозки были редким «светлым пятном» в трудные времена, поддерживая оживленную трансграничную торговлю, когда автомобильные ПП и аэропорты были закрыты. В 2020 году через Казахстан прошло 876 000 двадцатифутовых стандартных контейнеров (ДФЭ) из КНР в Европу, что на 36% больше, чем в 2019 году. Как и в случае с автомобильными перевозками, поезда столкнулись с резким увеличением времени прохождения через ПП в конце 2020 года. Хотя в декабре 2020 года и январе 2021 года КНР и Казахстан проводили диалог по устранению заторов, в настоящее время разрабатываются долгосрочные планы по модернизации железнодорожного сектора. Осуществляется реконструкция железнодорожной инфраструктуры Достык–Актогай–Моинты с пропускной способностью 1 миллиона ДФЭ. Еще одним положительным моментом стало увеличение контейнерных перевозок по Каспийскому морю. В 2020 году из Курыка в Баку было перевезено 12 434 ДФЭ, что на 32,6% больше, чем в 2019 году.

Усилия Казахстана по борьбе с COVID-19 также включали инновационные решения. Правительство быстро внедрило онлайн-доступ к основным услугам, таким как банковские услуги, чтобы свести к минимуму количество контактов между людьми. В частности, была автоматизирована обработка товаросопроводительных документов, необходимых для международной торговли и перевозок. Важным достижением является повышение осведомленности и внедрение www.elicense.kz,²⁸ позволяющего передавать и утверждать разрешения на международные автомобильные перевозки в онлайн-режиме. Также была автоматизирована уплата таможенных пошлин и налогов при транзитных перевозках, и теперь перевозчик получает электронное уведомление, подтверждающее получение платежа государственными органами.

²⁸ www.elicense.kz – это онлайн-портал, предлагающий услуги электронного правительства для автоматизации подачи, рассмотрения, утверждения заявлений и передачи лицензий в электронном виде.

Являясь самой большой страной региона ЦАРЭС, не имеющей выхода к морю, внутренние водные пути Казахстана обладают стратегическим потенциалом, который можно развивать для целей транзита. 17 ноября 2020 года Президент Казахстана Касым-Жомарт Токаев подписал Закон «О ратификации Договора о судоходстве». Этот договор направлен на стимулирование развития водного транспорта в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и упрощает процедуру лицензирования транзита судов по внутренним водным путям на территории ЕАЭС. После вступления договора в силу казахстанские перевозчики получают доступ к упрощенному транзитному режиму для использования внутренних водных путей для грузовых перевозок в Российской Федерации, что является преимуществом, которым не обладают другие прикаспийские страны (Азербайджан, Иран и Туркменистан). Это привлекло бы зарубежных операторов к работе с казахстанскими компаниями для осуществления транзита через Российскую Федерацию по внутренним водным путям, что было бы очень экономично по сравнению с автомобильными перевозками и даже железнодорожными перевозками. С этой точки зрения интересны два коридора. Первый: грузы с Черного моря доставляются в казахстанские морские порты по Волго–Донскому каналу. Договор может увеличить объем транзита через Курык. Второй коридор – река Иртыш, протекающая через КНР, Казахстан и Российскую Федерацию и впадающая в Карское море. Ожидается, что прогнозируемый объем грузовых перевозок увеличится с 879 000 тонн в 2020 году до 1,5 миллиона тонн в 2025 году.

Рекомендации

- (i) **Пересмотр Закона о железнодорожном транспорте.** Вносятся поправки в законодательство о железнодорожном транспорте. Это очень важно для решения существующих вопросов и проблем между грузополучателем, грузоотправителем, перевозчиком и собственником имущества (локомотива или вагона), которые отвечают за подачу вагона на конкретную станцию или сбор вагонов для следующей перевозки грузов. Как показали данные, собранные в рамках ИМЭК, наличие вагонов по-прежнему является проблемой для железнодорожных перевозок.
- (ii) **Пилотная реализация Усовершенствованной транзитной системы ЦАРЭС.** Как и в предыдущей рекомендации, ожидается, что страны, участвующие в пилотном апробировании УТСЦ/ОТИ, получают выгоду от проекта. Участие Казахстана также дает возможность расширения системы на других основных торговых партнеров для стран ЦАРЭС.
- (iii) **Поощрение контейнеризации.** Как описано ниже, рост контейнерных перевозок, несмотря на пандемию, был впечатляющим. Те случаи использования, в которых контейнерные перевозки были более заметными, относятся к мультимодальным перевозкам, таким как железнодорожно-водный транспорт через Каспийское море. Можно было бы разработать комплексный генеральный план «контейнеризации» с вовлечением международных и национальных экспертов, чтобы разрешить законодательные, нормативные и операционные вопросы. Во многих отчетах эксперты отмечают, что этот план может столкнуться с двумя принципиальными проблемами в Казахстане, а также и в других республиках Центральной Азии. Во-первых, транспортная экономика может не благоприятствовать контейнеризации. Если перевозка является внутренней и одномодальной, использование контейнеров может оказаться нерентабельным. 20-футовый контейнер вмещает 15 тонн, а 40-футовый контейнер вмещает 25 тонн по сравнению со стандартным вагоном,

вмещающим 60 тонн.²⁹ Стоимость использования контейнера за тонну высока. Во-вторых, сотрудники пограничных органов, такие как таможенники, должны быть знакомы с международными морскими конвенциями и документами, касающимися использования морских контейнеров. В-третьих, крупные судоходные линии требуют быстрого возврата своих контейнеров и обычно не хотят, чтобы контейнер перевозился далеко вглубь страны. Эти факторы необходимо учитывать в плане поощрению контейнеризации.

- (iv) **Анализ осуществимости и реализации е-КДПГ.** Международный союз автомобильных перевозок (МСАТ) возглавляет и координирует принятие и внедрение цифровых технологий МДП и КДПГ, и многие страны региона ЦАРЭС присоединились к этой работе. Политикам Казахстана и национальной ассоциации МДП «KazA» рекомендуется проанализировать жизнеспособность и последствия Дополнительного протокола к КДПГ 2008 (е-КДПГ) и разработать дорожную карту для его реализации. Ожидается, что это потребует интенсивной работы в области законодательства, регулирования, стандартизации, цифровизации и гармонизации, например, с точки зрения согласования этой конвенции с транзитным режимом и механизмом гарантий ответственности в ЕАЭС.
- (v) **Развитие внутренних водных путей.** Соглашение о судоходстве открывает перед терминалом Курык новые возможности с точки зрения обслуживания транзита и предлагает экономичный способ отправки грузов судами, зарегистрированными в Казахстане, до Волго–Донского канала и реки Иртыш. С другой стороны, чтобы полностью использовать эти возможности, необходимо осуществлять планирование и развитие таких ресурсов, как инфраструктура, подвижной состав, технический и операционный персонал. Может быть полезным разработать генеральный план по развитию внутреннего водного транспорта, чтобы направлять решения в области политики и привлекать частные инвестиции.

Кыргызская Республика

Основные выводы

- (i) Среднее время прохождения через ПП увеличилось с 1,6 часа в 2019 году до 2,1 часа в 2020 году, т.е. на 31%. Оценочные показатели для убывающих АТС увеличились в два раза с 0,9 часа в 2019 году до 1,8 часа в 2020 году.
- (ii) Средние затраты на прохождение через ПП немного увеличились с \$23 в 2019 году до \$27 в 2020 году. Общие затраты на перевозку увеличились с \$1 122 в 2019 году до \$1 346 в 2020 году, что также отражает заметное увеличение тарифов на автомобильные грузовые перевозки, наблюдаемое также в Казахстане.
- (iii) СБЗ составила 49,4 км/ч, а ССЗ – 26,9 км/ч в 2020 году.
- (iv) Заметные задержки на границе наблюдались в **Чалдоваре**, где убывающим грузовым АТС потребовалось в среднем 6,8 часа, а в **Иркештаме** наблюдался значительный скачок с 0,8 часа до 1,8 часа для прибывающих грузовых АТС.

²⁹ Фактический тоннаж варьируется в зависимости от типа товаров.

Тенденции и события

24 марта 2020 года Президент Кыргызской Республики объявил чрезвычайное положение в Бишкеке, Джалал-Абаде, Кара-Суу, Ноокате и Оше. С 25 марта по 15 апреля 2020 года были введены ограничения на пересечение границы, что нарушило транзитные операции. Например, многие автомобильные перевозчики в регионе не были проинформированы о внезапном закрытии сухопутных границ. Многие транспортные операторы, не зная о последнем статусе на ПП, останавливались при въезде на кыргызскую границу. Что еще хуже, многие грузовые АТС перевозили сельскохозяйственную продукцию, но не могли пересечь границу или въехать в Кыргызскую Республику. Чтобы смягчить усугубляющуюся нехватку продовольствия в крупных городах, таких как Алматы, которые зависят от импорта продовольствия, Казахстан разрешил использовать только два ПП на границе для содействия грузовым перевозкам: Ак Тилек и Чон Капка. Тем не менее, с середины мая все еще применялся строгий пограничный контроль из-за роста числа случаев заражения, поэтому пересечение границы стало очень обременительным. Это увеличило среднее время прохождения через ПП с 3 до 6 дней, и кыргызские операторы иногда прибегали к уплате неофициальных платежей в размере от \$300 до \$2 500 за грузовик. После неоднократных обращений со стороны Кыргызской Республики казахстанские пограничные органы наконец ослабили контроль, и ситуация нормализовалась. ПП Чалдовар был закрыт с 22 марта по 15 июня 2020 года. Другие ПП с Таджикистаном и Узбекистаном, такие как Достук, Карамык и Кызыл-Бель, продолжали работу, при этом санитарно-карантинные меры применялись только к водителям и грузам.

Конец лета принес некоторое облегчение, появилось ощущение, что пандемия находится под контролем, поэтому ситуация немного улучшилась. К сожалению, всплеск инфекции осенью снова привел к ограничениям на трансграничную торговлю. В этот раз соседние страны обязали водителей проводить тест полимеразной цепной реакции с обратной транскрипцией (ОТ-ПЦР). Время ожидания результатов теста в среднем составляло 3 дня, а цена колебалась

Таблица 6.11: Индикаторы содействия торговле для Кыргызской Республики

Индикаторы содействия торговле		Автомобильные перевозки				Железнодорожные перевозки			
		2018	2019	2020		2018	2019	2020	
ИСТ1	Время прохождения через ПП (часы)	1,6	1,6	2,1	●	1,2	1,2	1,7	●
	Убытие	1,1	0,9	1,8		—	—	—	
	Прибытие	2,0	2,0	2,4		1,2	1,2	1,7	
ИСТ2	Затраты на прохождение через ПП (\$)	24	23	27	●	—	—	—	—
	Убытие	23	21	24		—	—	—	
	Прибытие	25	25	30		—	—	—	
ИСТ3	Затраты на перевозку по участку (\$, на 500 км на 20 тонн)	1 219	1 122	1 346	●	434	338	—	—
ИСТ4	Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (км/ч)	29,8	30,8	26,9	●	21,6	23,5	16,2	●
СБЗ	Скорость без задержки (км/ч)	50,9	50,6	49,4	●	28,7	33,2	20,0	●

Условные обозначения: ● Улучшение не менее чем на 3% ● Ухудшение не менее чем на 3%
 ● Незначительные изменения [от –3% до 3%]

– = данные отсутствуют, ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, км = километр, км/ч = километров в час, СБЗ = скорость без задержки, ИСТ = индикатор содействия торговле.

Источник: Азиатский банк развития.

Таблица 6.12: Эффективность пересечения границы в Кыргызской Республике

ПП	Коридор	Направление торговли	Длительность (часы)			Затраты (\$)		
			2018	2019	2020	2018	2019	2020
Автомобильные перевозки								
Достук	(2)	Убытие	0,9	0,6	2,2	21	16	25
		Прибытие	0,6	1,0	1,9	17	22	18
Чалдовар	(1, 3)	Убытие	0,2	0,2	–	7	9	–
		Прибытие	1,2	1,7	6,8	8	8	8
Карамык	(2, 3, 5)	Убытие	2,1	2,1	2,2	42	45	42
		Прибытие	0,8	0,6	2,1	21	19	25
Ак-Жол	(1)	Убытие	0,3	0,2	–	8	4	–
Кенсай	(0)	Прибытие	–	1,4	1,6	–	18	22
Кызыл-Бель	(0)	Убытие	1,1	0,5	1,7	19	13	22
		Прибытие	3,3	0,9	1,7	36	23	24
Торугарт	(1)	Убытие	1,9	–	2,4	33	–	–
		Прибытие	2,3	2,2	2,3	32	28	30
Иркештам	(2, 5)	Убытие	–	1,2	3,7	–	43	6
		Прибытие	0,9	0,8	1,8	24	15	106
Чон Капка	(1, 3)	Убытие	0,3	0,3	–	10	6	–
Ак-Тилек	(1)	Убытие	0,2	0,1	1,1	9	4	6
		Прибытие	0,2	0,1	1,6	7	2	7
Железнодорожные перевозки								
Чалдовар	(1, 3)	Прибытие	1,2	1,2	1,7		–	–

– = данные отсутствуют, ПП = пункт пропуска.

Источник: Азиатский банк развития.

от \$35 до \$50 за водителя. Транспортные операторы в Кыргызской Республике столкнулись со значительными препятствиями в ПП, расположенных вдоль границы с КНР. КНР разрешала проезжать только 10–15 АТС в день через Иркештам и 5–8 АТС через Торугарт.

В 2020 году продолжилась работа по углублению интеграции страны в ЕАЭС, в частности, в сфере таможни и транспорта. Таможенный кодекс был заменен Таможенным кодексом ЕАЭС, который является наднациональным законом. Правительство приняло новый закон о переносе таможенного контроля на внешнюю границу с государствами, не входящими в ЕАЭС, такими как КНР, Таджикистан и Узбекистан. Продолжалась реализация 16 международных договоров ЕАЭС, которые согласованы с международными конвенциями и ВТО. Это включало признание цифровых документов, автоматизацию процедур регистрации и устранение ненужных требований к документации. Что касается транспорта, то правительство разработало и приняло обновленный Закон о железнодорожном транспорте. Казахстан согласился увеличить перечень товаров, разрешенных для транзита в Российскую Федерацию, на 86 товарных групп.

Рекомендации

- (i) **Финансовая поддержка для проведения теста полимеразной цепной реакции с обратной транскрипцией.** Многие страны предложили меры поддержки физическим и юридическим лицам. Пакет в Кыргызской Республике может предусматривать финансовую помощь международным транспортным операторам в виде частичного

или полного субсидирования лабораторных расходов, понесенных для проведения тестирования ОТ-ПЦР.

- (ii) **Вакцинация работников переднего фронта.** К работникам переднего фронта относятся лица, которые сталкиваются с повышенным риском заражения из-за характера или места работы. Например, к этой категории относятся водители, перевозящие международные грузы, а также персонал, работающий в ПП. Возможным следующим шагом для стран-членов в регионе ЦАРЭС является изучение взаимного принятия вакцинации, которое может начаться сначала в республиках Центральной Азии, а затем распространиться на другие соседние страны. После этого вакцинированные работники могут быть освобождены от обязательного теста ОТ-ПЦР в ПП, что позволит избежать необходимости ждать 3 дня на границе.
- (iii) **Переговоры с государственными органами КНР.** Страны-члены ЦАРЭС, особенно Казахстан, Кыргызская Республика и Таджикистан, как правило, сталкиваются с более строгими ограничениями на границе с КНР. Казахстан уже начал такое обсуждение в конце декабря 2020 года, поскольку проблема обострилась в Нур Жолы и Достыке.
- (iv) **Развитие инфраструктуры холодной цепи.** Сельскохозяйственные продукты, такие как продукты, указанные в ГС07 (овощи) и ГС08 (съедобные фрукты и орехи), являются основными статьями экспорта в регионе ЦАРЭС, включая Кыргызскую Республику. Веским мотивом является то, что чистые экспортеры, такие как Кыргызская Республика, Таджикистан и Узбекистан, как правило, собирают урожай схожей продукции в одно и то же время; таким образом, рынок наводнен большим предложением одного и того же товара, что приводит к снижению цены. В межсезонье цена значительно возрастает, но Кыргызская Республика не может производить достаточные объемы, чтобы удовлетворить внутренний и экспортный спрос. Например, Казахстану приходится импортировать яблоки из Беларуси и Польши в межсезонье, когда разница в цене с региональными поставками существенна. Эксплуатация сети объектов холодной цепи позволит Кыргызской Республике стабилизировать поставки, чтобы обеспечить стабильный экспорт в течение всего года.

Монголия

Основные выводы

- (i) В 2020 году среднее время прохождения через ПП при автомобильных перевозках увеличилось с 3,7 часа в 2019 году до 4,8 часа в 2020 году. Это было связано с длительными задержками для прибывающих АТС при прохождении санитарно-карантинного контроля.
- (ii) Средние затраты на прохождение через ПП несколько снизились с \$97 до \$87, но общие затраты на перевозку увеличились с \$1 373 в 2019 году до \$1 463 в 2020 году. Это увеличение тарифов на автомобильные грузовые перевозки повторило тенденции, наблюдаемые в других странах, поскольку грузоотправители столкнулись с проблемой поиска транспортных операторов, которым приходилось работать в условиях сократившихся мощностей и дополнительных сборов, связанных с санитарно-карантинным контролем.
- (iii) Показатели как СБЗ, так и ССЗ снизились. С 2019 года по 2020 год СБЗ изменилась с 40,8 км/ч до 33,5 км/ч, а ССЗ снизилась с 26,2 км/ч до 24,4 км/ч.

- (iv) Для железнодорожных ПП среднее время прохождения через ПП значительно сократилось с 18 часов в 2019 году до 8,9 часа в 2020 году. В отличие от автомобильных перевозок, время оформления при прибытии сократилось с 21,4 часа в 2019 году до 10,6 часа в 2020 году.
- (v) И СБЗ, и ССЗ снизились. СБЗ снизилась с 19,1 км/ч в 2019 году до 17,1 км/ч в 2020 году, а ССЗ снизилась с 24,1 км/ч в 2019 году до 21,5 км/ч в 2020 году.
- (vi) И СБЗ, и ССЗ снизились. СБЗ снизилась с 19,1 км/ч в 2019 году до 17,1 км/ч в 2020 году, а ССЗ снизилась с 24,1 км/ч в 2019 году до 21,5 км/ч в 2020 году.

Таблица 6.13: Индикаторы содействия торговле для Монголии

Индикаторы содействия торговле		Автомобильные перевозки				Железнодорожные перевозки			
		2018	2019	2020		2018	2019	2020	
ИСТ1	Время прохождения через ПП (часы)	3,5	3,7	4,8	●	18,1	19,0	8,9	●
	Убытие	2,9	2,9	1,5		11,7	8,7	2,1	
	Прибытие	3,5	3,7	5,0		20,4	21,4	10,6	
ИСТ2	Затраты на прохождение через ПП (\$)	93	97	87	●	49	52	39	●
	Убытие	13	12	27		27	11	6	
	Прибытие	104	109	90		49	54	51	
ИСТ3	Затраты на перевозку по участку (\$, на 500 км на 20 тонн)	1 512	1 373	1 463	●	1 030	720	852	●
ИСТ4	Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (км/ч)	33,5	26,2	24,4	●	14,1	19,1	17,1	●
СБЗ	Скорость без задержки (км/ч)	50,2	40,8	33,5	●	20,9	24,1	21,5	●

Условные обозначения: ● Улучшение не менее чем на 3% ● Ухудшение не менее чем на 3%
 ● Незначительные изменения [от -3% до 3%]

ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, км = километр, км/ч = километров в час, СБЗ = скорость без задержки, ИСТ = индикатор содействия торговле.

Источник: Азиатский банк развития.

Таблица 6.14: Эффективность пересечения границы в Монголии

ПП	Коридор	Направление торговли	Длительность (часы)			Затраты (\$)		
			2018	2019	2020	2018	2019	2020
Автомобильные перевозки								
Ярант	(4)	Убытие	3,1	2,9	1,8	55	55	24
		Прибытие	3,9	3,3	2,7	201	198	202
Замын-Ууд	(4)	Прибытие	4,0	4,5	5,2	121	133	110
Алтанбулаг	(4)	Прибытие	2,2	1,9	4,7	10	12	7
Бичигт	(4)	Прибытие	1,4	1,4	1,6	6	7	7
Железнодорожные перевозки								
Сүхэ-Батор	(4)	Прибытие	7,4	6,2	4,8	8	5	5
Замын-Ууд	(4)	Убытие	11,8	8,7	2,1	27	4	4
		Прибытие	22,9	24,2	11,5	34	36	32

ПП = пункт пропуска.

Источник: Азиатский банк развития.

Тенденции и события

Так как Монголия граничит с КНР, правительство приняло меры на раннем этапе. 10 февраля 2020 года Государственная специальная комиссия объявила об общих мерах по сдерживанию распространения COVID-19, а 13 марта 2020 года Генеральное агентство государственной инспекции приняло распоряжение о дезинфекции и других мерах. Ограничения на внутреннее перемещение людей и грузов не вводились. Главное таможенное управление Монголии определило, что некоторые товары, такие как сырое и переработанное мясо, необходимо будет обрабатывать и оформлять во внутренних таможенных офисах. Соответственно, будут задействованы таможенные перевозчики для сопровождения грузовых АТС до внутренних таможенных офисов. Поскольку все коммерческие авиарейсы были отменены во время пандемии, это серьезно сократило пропускную способность воздушных перевозок для перевозки грузов в Монголию и из нее и перенаправило грузовые перевозки на наземные перевозки.

ПП с интенсивным движением в **Замын-Ууд** и **Сухэ-Батор** оставались полностью открытыми в течение первой половины 2020 года. Автодорожные ПП **Алтанбулаг**, **Боршоо** и **Замын-Ууд** продолжали работу. Однако **Бичигт** не работал, так как КНР закрыла соседнюю границу. Во время эпидемии границы для грузовых перевозок оставались открытыми, но были закрыты для проезда пассажиров. Грузовые АТС КНР не могли въехать в Монголию, поэтому товары должны перегружаться в «нейтральной зоне» на монгольские грузовые АТС.

Рекомендации

- (i) **Разработать национальный генеральный план железнодорожного сектора.** Необходимо срочно увеличить пропускную способность железнодорожных перевозок. Этот план, разработанный политиками, будет направлен на практические меры и стимулы для увеличения пропускной способности вагонов и охватывает такие области, как инфраструктура, операции, развитие потенциала, система управления качеством, экономические исследования и финансовые проекты. Например, чрезвычайно полезной будет техническая помощь со стороны АБР. Также важно будет провести анализ показателей организационной и операционной эффективности УБЖД, поскольку они являются национальным железнодорожным перевозчиком.
- (ii) **Увеличить количество грузовых вагонов.** Повышенный спрос на грузовые перевозки уже влияет на работу железных дорог. Оценочные значения СБЗ с 2017 по 2020 годы показали, что эта скорость была самой низкой и составила 18,4 км/ч в 2020 году. ССЗ была еще ниже – 13,5 км/ч из-за задержек при пересечении границы и нехватки вагонов. Существует неотложная необходимость увеличить количество грузовых вагонов за счет закупки новых вагонов и улучшения рабочего состояния существующих вагонов за счет эффективной программы технического обслуживания и ремонта.
- (iii) **Продвижение «Транзитной Монголии».** Это национальная программа, которая была запущена в начале 2000-х годов и достигла успеха в привлечении внимания и повышении осведомленности о транзитном потенциале Монголии. Тогда транзит был возможен только по железной дороге, но теперь можно использовать и автомобильные дороги, хотя первые по-прежнему играют доминирующую роль. В настоящее время существует мало детальной информации и рекламы в отношении этой программы, и даже нет функционального веб-сайта, на котором могла бы размещаться обновленная информация. Такая инициатива, так же, как и программа

«Нурлы жол» в Казахстане, играет важную роль в создании «дорожной карты» развития для страны и привлечении столь необходимых инвестиций.

- (iv) **Активизировать развитие свободной зоны Замын-Ууд.** Работа над свободной зоной Замын-Ууд, начатая в 1995 году, пошла не по плану. Необходимо устранить инфраструктурные пробелы, реформировать законодательство и модернизировать процедуры. Это особенно очевидно, так как, по оценкам ИМЭК, общие расходы на перевозку автомобильным транспортом по субкоридору 4b составили \$1 576 (третье место среди самых дорогостоящих 17 субкоридоров ЦАРЭС), а по железным дорогам – \$ 1 017 (второе место среди шести субкоридоров). АБР одобрил кредит в размере \$30 миллионов для развития этой свободной зоны и есть надежда, что затраты на ведение торговли снизятся. Тем не менее, еще предстоит многое спланировать в отношении транспортных и логистических зон, а также того, как будут осуществляться мультимодальные перевозки и складирование в этом месте.³⁰

Пакистан

Основные выводы

- (i) В 2020 году COVID-19 оказал наиболее значительное влияние на автомобильные и железнодорожные перевозки с точки зрения времени прохождения через ПП. ИСТ1 в среднем составил 55,7 часа, что намного выше, чем 28,3 часа в 2019 году.
- (ii) Затраты на прохождение через ПП и общие затраты на перевозку изменились незначительно. С 2019 года по 2020 год первый показатель изменился с \$283 до \$280, а второй остался на уровне \$704.
- (iii) СБЗ изменилась с 10,6 км/ч в 2019 году до 8,0 км/ч в 2020 году, а ССЗ изменилась с 28,2 км/ч до 28,1 км/ч.
- (iv) ПП **Торхам** и **Чаман** продолжали оставаться затратными по времени ПП, и ситуация ухудшилась из-за пандемии. Среднее время прохождения через ПП в Торхаме увеличилось с 60,1 часа в 2019 году до 70,7 часа в 2020 году, тогда как в Чамане показатель увеличился с 35,7 часа в 2019 году до 50,0 часов в 2020 году.

Тенденции и события

Пакистан продолжал проводить активную работу, направленную на повышение эффективности транзита и торговли, внедряя современные меры в области содействия торговле. Продолжалась работа по национальному «единому окну» и уполномоченным экономическим операторам. Была модернизирована таможенная управленческая система «WeBos»³¹ для осуществления мультимодального транзита с целью реализации перевозок

³⁰ Свободная зона Замын-Ууд имеет официальный сайт <https://zfs.gov.mn/w/en/>, но подробная информация о содействии торговле, логистической инфраструктуре и операциях отсутствует. Ожидается, что проект будет завершен к 2025 году, поэтому необходимо активизировать работу.

³¹ WeBOS или «Web Based One Customs»- это веб-система, которая представляет собой таможенную информационную систему, используемую Федеральным советом по доходам (FBR) для целей таможенного администрирования. Для дополнительной информации см. [https://weboc.gov.pk/\(S\(s0qp5fvv4gx3p0mkz53mggtj\)\)/Login.aspx](https://weboc.gov.pk/(S(s0qp5fvv4gx3p0mkz53mggtj))/Login.aspx).

Таблица 6.15: Индикаторы содействия торговле для Пакистана

Индикаторы содействия торговле		Автомобильные перевозки				Железнодорожные перевозки		
		2018	2019	2020		2018	2019	2020
ИСТ1	Время прохождения через ПП (часы)	36,3	38,2	55,7	●	—	—	—
	Убытие	37,8	39,6	53,3		—	—	—
	Прибытие	2,1	1,8	85,8		—	—	—
ИСТ2	Затраты на прохождение через ПП (\$)	282	283	280	●	—	—	—
	Убытие	286	287	275		—	—	—
	Прибытие	16	16	340		—	—	—
ИСТ3	Затраты на перевозку по участку (\$, на 500 км на 20 тонн)	727	704	704	●	—	—	—
ИСТ4	Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (км/ч)	13,7	10,6	8,0	●	—	—	—
СБЗ	Скорость без задержки (км/ч)	39,5	28,2	28,1	●	—	—	—

Условные обозначения: ● Улучшение не менее чем на 3% ● Ухудшение не менее чем на 3%
 ● Незначительные изменения [от –3% до 3%]

— = Источник: Азиатский банк развития.

Источник: Азиатский банк развития.

Таблица 6.16: Эффективность пересечения границы в Пакистане

ПП	Коридор	Направление торговли	Длительность (часы)			Затраты (\$)		
			2018	2019	2020	2018	2019	2020
Автомобильные перевозки								
Чаман	(5, 6)	Убытие	65,2	60,1	70,7	117	156	109
Пешавар	(5, 6)	Убытие	33,5	35,7	50,0	320	319	311
Хунджераб	(5)	Прибытие	2,1	1,8	2,3	5	5	—

— = данные отсутствуют, ПП = пункт пропуска.

Источник: Азиатский банк развития.

с книжками МДП.³² Национальная политика в области логистики была представлена на рассмотрение в Федеральный кабинет министров в начале 2021 года.

Когда COVID-19 начал вызывать тревогу во всем мире, правительство ввело мораторий на все трансграничные операции с начала марта 2020 года, что привело к прекращению всех пограничных операций в ПП **Торхам** и **Чаман**. В результате большое количество контейнеров, направлявшихся в Афганистан, застряло в морском порту, внутренних таможенных офисах и в двух ПП. К 14 марта 2020 года таможня Пакистана сообщила, что 1 587 контейнеров и 526 контейнеров оставались в Кветте и Пешаваре соответственно после того, как они были выпущены из морского порта Карачи. При этом пломбы контейнеров были целыми, и они оставались в таможенной зоне. По оценкам, к 22 апреля 2020 года в Карачи в морском порту накопилось не менее 6 000 ДФЭ, направляющихся в Афганистан.³³

Строгие меры по сдерживанию вспышки привели к экономическим трудностям, в результате чего правительство пересмотрело и приняло некоторые контрмеры. Министерство внутренних дел распорядилось частично открыть границы в апреле и возобновило шестидневную

³² Эта работа осуществлялась при поддержке проекта USAID PREIA (Мероприятия по региональной экономической интеграции Пакистана). См. <https://www.dai.com/our-work/projects/pakistan-regional-economic-integration-activity-preia>.

³³ Оценки были предоставлены Международной ассоциацией экспедиторов Пакистана — партнером ИМЭК.

работу в мае 2020 года в ПП **Торхам** и **Чаман**. Генеральная дирекция по транзитной торговле согласилась отменить плату за простой и задержку контейнеров, скопившихся в Пакистане, чтобы предоставить временное облегчение грузоотправителям и транспортным операторам.

Влияние более строгих мер по противодействию COVID-19 привело к значительному увеличению времени прохождения через ПП. Среднее время прохождения через ПП во втором квартале 2020 года для Пакистана выросло в среднем до 81 часа, что вдвое больше, чем во втором квартале 2019 года и первом квартале 2020 года. Это было обусловлено увеличением времени прохождения через ПП как в **Торхаме**, так и в **Чамане** во втором квартале 2020 года. В течение 2020 года пересечение границы оставалось сложным из-за дополнительного санитарного контроля и медицинских осмотров в дополнение к существующим трудоемким процедурам.

Рекомендации

- (i) **Утвердить Национальную политику в области грузовой логистики.** Национальная политика в области грузовой логистики (NFLP) состоит из 10 целей, 13 мер политики и 125 конкретных рекомендаций. Одобрение политики Кабинетом министров решит многие давние проблемы, которые сдерживают развитие сектора грузоперевозок и логистики, такие как перегруженность портов, неразвитость мультимодальных перевозок и высокая стоимость перевозок. Тем не менее, по состоянию на первый квартал 2021 года Кабинет министров официально не одобрил эту политику, хотя ее разработка была завершена в марте 2020 года.
- (ii) **Улучшить контроль дорожного движения с помощью «умных парковок и меток».** Государственные органы Пакистана приняли меры по закрытию незаконных частных парковок возле границы и внедрились метки («теги») с радиочастотной идентификацией (RFID) для координации движения транспортных средств, чтобы повысить эффективности пересечения границы в крупных ПП, таких как Торхам. Тем не менее, необходимы решительные действия, поскольку нехватка меток во время COVID-19 привела к дополнительным задержкам. Частных операторов парковочных мест можно поощрять в рамках государственно-частного партнерства, чтобы транспортные средства действительно перемещались скоординированным и организованным образом с использованием интеллектуальных технологий, таких как RFID. (Можно сослаться на грузинский ПП Сарпи на границе с Турцией, описанный в Годовом отчете ИМЭК за 2017 год).
- (iii) **Продвигать Гулам Хан в качестве международного пункта пропуска.** Торхам неизменно является одним из ПП, являющихся самыми затратными по времени, из-за высокой интенсивности движения, и в настоящее время ситуация усугубляется продолжающимися строительными работами в рамках проекта ЦАРЭС «Региональное усовершенствование приграничных служб» (РУПС). Пакистан уже определил Гулам Хан в качестве третьего международного ПП, что является похвальным шагом, который необходимо поддержать посредством модернизации инфраструктуры, установки оборудования и обеспечения обученного персонала. Это привлечет перевозки и разгрузит заторы в Торхаме.
- (iv) **Стимулировать грузовые железнодорожные перевозки из Карачи в Пешавар.** В настоящее время все афганские транзитные перевозки осуществляются на грузовых АТС. В 2019 году были запущены новые грузовые железнодорожные перевозки из

Карачи в Лахор. Если бы грузовые поезда могли следовать до Пешавара в качестве конечной остановки, это позволило бы найти экономически эффективное решение для содействия транзитной торговле и снижения транспортных расходов, которые в настоящее время высоки из-за исключительной зависимости от автомобильных перевозок.

Таджикистан

Основные выводы

- (i) Среднее время прохождения через ПП не изменилось и по оценкам составило 4,3 часа в 2019 году и 4,4 часа в 2020 году. Однако показатели для въезжающих и выезжающих АТС продемонстрировали разные результаты. Для выезжающих АТС показатель незначительно увеличился до 4,1 часа в 2020 году, в то время как средний показатель для въезжающих АТС составил 4,6 часа в 2020 году, что связано с более строгими мерами санитарно-карантинного контроля.
- (ii) Расходы на прохождение через ПП снизились с \$105 в 2019 году до \$90 в 2020 году. Общие затраты на перевозку увеличились с \$629 в 2019 году до \$660 в 2020 году.
- (iii) СБЗ снизилась с 39,6 км/ч в 2019 году до 37,8 км/ч, а ССЗ снизилась с 22,5 км/ч до 21,0 км/ч.
- (iv) Время прохождения через ПП **Дусти** было самым длительным: 13,8 часа для выезжающих АТС и 4,0 часа для въезжающих АТС в 2020 году. Оформление въезжающих АТС в **Панджи-Пойон** также занимало много времени и составило 4,8 часа.

Тенденции и события

Таджикистан стал главным выгодоприобретателем, когда новая администрация Узбекистана либерализовала торговые и транзитные режимы. Сотрудничество с соседними странами не прекратилось, несмотря на COVID-19, хотя пограничные органы внедрили более строгие меры. Правительство приняло временный порядок регулирования международного транзита в соответствии с распоряжением Президента от 16 марта 2020 года (№ 1к/25-2) и Премьер-министра (№ 2к/20-25) в рамках профилактики COVID-19 в Таджикистане. 2 апреля 2020 года Министерство транспорта утвердило «Временный порядок регулирования международных перевозок грузовым автотранспортом в Таджикистане». Это регулирование применяется к импорту, экспорту и транзиту товаров. Временный порядок предусматривал следующие условия:

- (i) Въезд водителей и международных автотранспортных средств разрешен только до пограничных терминалов или зон таможенного контроля.
- (ii) Доставка перевозимых товаров от границы до места назначения внутри страны будет осуществляться отечественными перевозчиками.
- (iii) Государственное унитарное предприятие автомобильного транспорта и логистических услуг, а также Государственная служба транспортного контроля и регулирования призваны обеспечить достаточное наличие отечественных АТС для перемещения товаров от границы до внутренних пунктов назначения.

- (iv) Прицепам и полуприцепам разрешено движение за пределы пограничных терминалов или зон таможенного контроля.
- (v) Перевозка стратегических грузов, таких как гуманитарная помощь, иностранными АТС может быть разрешена как исключение, но при условии сопровождения до конечного пункта назначения.
- (vi) Таможенное оформление производится в пограничных терминалах.
- (vii) Должны быть обеспечены санитарные условия для всех объектов, расположенных на границе, включая гостиницы, рестораны и кафе, туалеты и душевые комнаты.

ПП с интенсивным движением – **Братство, Фотехабд и Гулистон** – работали на протяжении всего кризиса. Перевал Кульма был закрыт с 20 марта и вновь открыт 30 мая 2020 года. ПП Кульма расположен на границе между Таджикистаном и КНР и его работа была приостановлена частично из-за зимы и высокогорья, а частично с целью предотвращения распространения COVID-19 из КНР. Резкого или серьезного воздействия на индикаторы содействия торговле не наблюдалось.

В 2020 году Таджикистан запустил программу УЭО. Эта инициатива была поддержана Международным торговым центром (ITC), которая позволяет грузоотправителям и перевозчикам использовать упрощенный процесс для трансграничной торговли. Компаниям, отвечающим требованиям, будет предоставлена возможность ускоренного прохождения процедур таможенного контроля, а также осуществления таможенного оформления в специальных помещениях, предварительно одобренных таможней.

Рекомендации

- (i) **Активизировать развитие коридора Шымкент–Ташкент–Худжанд.** В последние годы АБР оказал поддержку в проведении исследования по коридору Шымкент–

Таблица 6.17: Индикаторы содействия торговле для Таджикистана

Индикаторы содействия торговле		Автомобильные перевозки				Железнодорожные перевозки		
		2018	2019	2020		2018	2019	2020
ИСТ1	Время прохождения через ПП (часы)	3,8	4,3	4,4	●	2,3	–	–
	Убытие	4,0	4,4	4,1		–	–	–
	Прибытие	3,7	4,2	4,6		2,3	–	–
ИСТ2	Затраты на прохождение через ПП (\$)	118	105	90	●	65	–	–
	Убытие	162	65	36		–	–	–
	Прибытие	98	122	124		65	–	–
ИСТ3	Затраты на перевозку по участку (\$, на 500 км на 20 тонн)	589	629	660	●	–	–	–
ИСТ4	Скорость перевозки по коридорам ЦАРЕС (км/ч)	23,3	22,5	21,0	●	–	–	–
СБЗ	Скорость без задержки (км/ч)	39,5	39,6	37,8	●	–	–	–

Условные обозначения: ● Улучшение не менее чем на 3% ● Ухудшение не менее чем на 3%
 ● Незначительные изменения [от –3% до 3%]

– = данные отсутствуют, ЦАРЕС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, км = километр, км/ч = километров в час, СБЗ = скорость без задержки, ИСТ = индикатор содействия торговле.

Источник: Азиатский банк развития.

Таблица 6.18: Эффективность пересечения границы в Таджикистан

ПП	Коридор	Направление торговли	Длительность (часы)			Затраты (\$)		
			2018	2019	2020	2018	2019	2020
Автомобильные перевозки								
Дусти	(3)	Убытие	11,0	11,0	13,8	109	108	102
		Прибытие	3,8	3,2	4,0	105	96	91
Фотехобод	(2, 3, 6)	Убытие	1,4	–	4,8	27	–	60
		Прибытие	7,0	1,9	2,5	300	476	200
Панджи Поён	(2, 5, 6)	Убытие	3,3	3,8	2,1	175	61	20
		Прибытие	5,6	7,2	7,4	125	183	188
Карамык	(2, 3, 5)	Убытие	1,2	1,2	2,4	28	37	32
		Прибытие	1,0	0,6	2,7	1,4	0,9	3,0
Гулистон	(0)	Убытие	1,4	0,9	3,0	34	29	43
		Прибытие	1,2	0,6	2,5	27	21	33
Кульма	(0)	Прибытие	2,8	3,0	2,3	84	91	32
Жалган	(2, 3, 5)	Прибытие	0,3	0,6	0,8	42	99	153
Железнодорожные перевозки								
Наv	(2)	Прибытие	2,6	–	–	–	–	–

— = данные отсутствуют, ПП = пункт пропуска.

Источник: Азиатский банк развития.

Ташкент–Худжанд, который является важным транзитным коридором, связывающим Казахстан, Таджикистан и Узбекистан. Торговый потенциал ограничен плохим состоянием существующих второстепенных дорог (например, из Худжанда в Ашт), отсутствием испытательных лабораторий и положениями о квотах на въезд, а также сборами, препятствующими трансграничному перемещению транспортных средств. Между тремя странами может быть разработан совместный генеральный план, в котором бы были определены пробелы и предложены действия по устранению или снижению барьеров для трансграничной торговли.

- (ii) **Заменить таможенное сопровождение технологиями интеллектуального отслеживания.** Таможня Таджикистана взимает обязательные сборы за таможенное сопровождение транзитных грузов, даже при перевозках МДП. Сбор составляет \$2 за каждые 10 км. Эта плата составляет примерно \$54 от Дусти до Панджи Поёна или \$113,80 от Жалгана до Панджи Поёна. Многие страны ЦАРЭС уже отменили обязательное таможенное сопровождение (за исключением небольшого перечня наименований, таких как опасные товары или негабаритные грузы). Можно внедрить «смарт-теги» («умные метки») на таможенных пломбах, которые используют GPS и сообщают о местоположении в режиме реального времени, что потенциально уменьшит необходимость сопровождения грузов под таможенным контролем.
- (iii) **Обеспечение рентгеновских сканеров для таможни Таджикистана.** В ПП не хватает рентгеновского оборудования для досмотра товаров. Использование рентгеновских сканеров и оборудования ускорит процесс досмотра и, таким образом, сократит среднее время прохождения через ПП. Кроме того, рекомендуется, чтобы ПП Панджи Поён был приоритетным для использования такого оборудования из-за проблем, связанных с контрабандой и безопасностью грузов, которые имеют происхождение в Афганистане или следуют транзитом через Афганистан. Также предлагается придать значение в этом плане и ПП Дусти, так как средняя продолжительность

таможенного контроля составила 4 часа, что относительно больше, чем в других ПП в центральноазиатских республиках.

- (iv) **Создание зеленых полос в ПП для содействия транзитной торговле.** Таджикистан может привлечь транзитную торговлю между Центральной Азией и Южной Азией. Для перевозки грузов между Афганистаном и Казахстаном или Кыргызской Республикой грузоотправитель может выбрать маршрут либо через Таджикистан, либо через Кыргызскую Республику. Когда Международные силы содействия безопасности базировались в «Манасе», Кыргызская Республика была очень оживленным транзитным торговым маршрутом для коммерческих и военных грузов, следующих из Кыргызской Республики в Таджикистан и Афганистан. С 2016 года ситуация значительно изменилась, и Узбекистан либерализовал многие правила и нормы. Таджикистан, выгодоприобретатель этой либерализации, также столкнется с конкуренцией в области транзитной торговли, особенно с учетом запланированного проекта строительства железной дороги Узбекистан–Афганистан–Пакистан. Чтобы упростить пересечение границы, Таджикистан мог бы определить зеленые полосы в ПП Гулистон и Панджи Поён, чтобы грузы из Центральной и Южной Азии могли перемещаться быстрее. Это особенно важно, учитывая, что Афганистан нацелен на Казахстан в качестве потенциального привлекательного рынка для своей сельскохозяйственной продукции.
- (v) **Взаимное признание уполномоченных экономических операторов.** Таджикистан запустил программу УЭО в 2020 году. Следующим шагом является гармонизация критериев УЭО и согласование взаимных стандартов, чтобы таджикские компании также могли пользоваться упрощенным процессом в соседних странах. Например, удовлетворяющие требованиям транспортные операторы Таджикистана могут получить доступ к зеленым полосам в обозначенных ПП в другой стране без необходимости стоять в очереди с другими АТС.

Туркменистан

Основные выводы

- (i) Для автомобильных перевозок среднее время прохождения через ПП сократилось с 9,0 часов в 2019 году до 7,3 часов в 2020 году. Это кажущееся улучшение было частично связано с закрытием границ для иностранных грузовых АТС, что сократило время ожидания.
- (ii) Средние затраты на прохождение через ПП для автомобильных перевозок в 2020 году немного увеличились с \$211 в 2019 году до \$229 в 2020 году, в то время как общие расходы на перевозку снизились с \$1 094 до \$1 029 за тот же период.
- (iii) СБЗ достигла 53,8 км/ч в 2020 году, а ССЗ достигла 19,0 км/ч. Оба показателя скорости для автомобильных перевозок относительно не изменились по сравнению с прошлым годом.
- (iv) Железнодорожные перевозки продолжали осуществляться, несмотря на прекращение автомобильных перевозок. Увеличение объемов грузовых перевозок, перенаправленных на железные дороги, привело к заметному скачку среднего времени прохождения через ПП с 3,5 часов в 2019 году до 5,7 часов в 2020 году.

Таблица 6.19: Индикаторы содействия торговле для Туркменистана

Индикаторы содействия торговле		Автомобильные перевозки			Железнодорожные перевозки		
		2018	2019	2020	2018	2019	2020
ИСТ1	Время прохождения через ПП (часы)	8,5	9,0	7,3	3,3	3,5	5,7
	Убытие	7,4	7,5	8,9	3,6	3,6	3,6
	Прибытие	9,1	10,0	6,9	3,2	3,5	5,9
ИСТ2	Затраты на прохождение через ПП (\$)	204	211	229	94	97	87
	Убытие	62	63	65	108	108	108
	Прибытие	284	302	311	90	93	86
ИСТ3	Затраты на перевозку по участку (\$, на 500 км на 20 тонн)	1 017	1 094	1 029	1 499	1 462	1 319
ИСТ4	Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (км/ч)	19,5	19,5	19,0	14,1	14,0	13,7
СБЗ	Скорость без задержки (км/ч)	53,9	54,3	53,8	27,8	28,5	28,2

Условные обозначения: ● Улучшение не менее чем на 3% ● Ухудшение не менее чем на 3%
 ● Незначительные изменения [от -3% до 3%]

ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, км = километр, км/ч = километров в час, СБЗ = скорость без задержки, ИСТ = индикатор содействия торговле.

Источник: Азиатский банк развития.

Таблица 6.20: Эффективность пересечения границы в Туркменистане

ПП	Коридор	Направление торговли	Длительность (часы)			Затраты (\$)		
			2018	2019	2020	2018	2019	2020
Автомобильные перевозки								
Сарахс	(3)	Убытие	7,4	7,6	7,3	64	62	60
		Прибытие	9,0	9,4	–	311	317	–
Фарап	(2, 3)	Убытие	7,4	7,5	9,4	62	63	67
		Прибытие	9,8	10,2	10,9	296	298	311
Туркменбаши	(2)	Прибытие	–	6,0	–	–	–	–
Серхетабад	(2, 6)	Прибытие	2,3	–	0,9	50	–	–
Железнодорожные перевозки								
Фарап	(2, 3)	Прибытие	2,6	2,7	21,4	119	120	120
Серхетабад	(2, 6)	Прибытие	3,5	3,7	3,7	77	82	82
Серхетяка	(5)	Прибытие	–	12,0	–	–	–	–

— = данные отсутствуют, ПП = пункт пропуска.

Источник: Азиатский банк развития.

- (v) Затраты на прохождение через ПП снизились с \$97 в 2019 году до \$87 в 2020 году, а общие затраты на перевозку снизились с \$1 462 до \$1 319.
- (vi) Для железнодорожных перевозок и СБЗ, и ССЗ относительно не изменились, достигнув 28,2 км/ч и 3,0 км/ч соответственно
- (vii) Грузовым АТС на прохождение через ПП **Фарап** потребовалось 9,4 часа (убытие) и 10,9 часа (прибытие) в 2020 году. Поездам потребовалось 21,4 часа в 2020 году, что является огромным увеличением по сравнению с 2,7 часа в 2020 году. Частично это объяснялось тем, что на станции обрабатывались увеличенные объемы железнодорожных грузов, а также одним образом, по которому задержка составила 120 часов из-за ошибок в документах.

Тенденции и события

Правительство Туркменистана закрыло границу для иностранных грузовиков 23 марта 2020 года. Впоследствии ПП Гарабогаз (на границе с Казахстаном) и ПП Фарап (на границе с Узбекистаном) были снова открыты. Однако грузы, поступающие в Туркменистан, должны были перегружаться с иностранных грузовых АТС на туркменские АТС бесконтактным способом в специально отведенных зонах на границе.

Иностранные грузовые АТС, прибывающие в Международный морской порт Туркменбаши 23 марта 2020 года или ранее, могли оставлять свои прицепы или полуприцепы в специально отведенных для этого зонах в порту, а туркменские перевозчики осуществляли их доставку внутри страны или транзит через ее территорию. После этого иностранные тягачи должны вернуться с водителем по морю в порт отправления. Однако, после 23 марта 2020 года все грузы в порт Туркменбаши должны отправляться в прицепах или полуприцепах без тягачей и водителей.

Туркменистан фактически закрыл свою границу для иностранных грузовых АТС, так как иностранные перевозчики не могут заключать договоры о совместной эксплуатации с туркменскими перевозчиками (которым они могут доверить и груз, и оборудование) в течение такого короткого адаптационного периода. Автоперевозчикам из Центральной Азии, которые ранее следовали транзитом через Туркменистан в Иран (например, в порт Бендар-Аббас), пришлось прекратить перевозки. В настоящее время железнодорожные перевозки являются единственным доступным вариантом перевозок через Туркменистан в Иран. Это привело к увеличению железнодорожных перевозок: ежедневно перевозится 30–80 вагонов.

Рекомендации

- (i) **Участие в региональных и международных органах.** С целью укрепления влияния и интеграции в международную торговлю и перевозки Туркменистан мог бы добиться большего, участвуя в учрежденных органах. В настоящее время Туркменистан не представлен в Транскаспийском международном транспортном маршруте, активными участниками которого являются Азербайджан, КНР, Грузия и Казахстан.
- (ii) **Модернизация ПП Фарап.** Фарап является важным транзитным пунктом, соединяющим грузопотоки между морскими портами, такими как Бандар-Аббас, с Узбекистаном. Кроме того, этот ПП обслуживает как автомобильные, так и железнодорожные перевозки. В рамках ИМЭК сделано наблюдение, что Фарап неизменно является одним из наиболее затратных по времени автомобильных ПП, и это связано с ограничениями в инфраструктуре, процедурах и оборудовании. Государственные органы могли бы проанализировать текущую ситуацию и определить приемлемые решения.
- (iii) **Ограниченное и постепенное ослабление визовых ограничений.** Образцы ИМЭК показывают, что грузовые перевозки с Кавказа и из Центральной Азии осуществляются через Азербайджан (Баку) в Казахстан (Курык). Транспортные операторы часто избегают Туркменистан из-за ограничительных визовых процедур и транзитного режима. Естественно, нецелесообразно ослаблять визовые требования во время пандемии COVID-19, но страна может рассмотреть возможность выборочного ослабления и принятия программ, основанных на оценке рисков, таких как взаимно признаваемые программы УЭО с соседними странами.

- (iv) **Повышение логистического потенциала посредством проведения обучающих программ.** Современная логистика — относительно новая концепция. Для достижения амбициозных целей в области мультимодальных перевозок и повышения эффективности оказания поддержки международной торговле необходимо повышать профессиональный уровень персонала, работающего в этой отрасли. Правительство могло бы оказать поддержку аккредитованным программам, проводимым фирмами, имеющими хорошую репутацию, в форме фондов развития навыков. Например, Ассоциация «Туркмен логистика» является членом Международной федерации экспедиторских ассоциаций (FIATA),³⁴ и может предлагать национальные программы сертификации в области международного экспедирования грузов, особенно по вопросам использования документов FIATA, таких как мультимодальная транспортная накладная.

Узбекистан

Основные выводы

- (i) В 2020 году время прохождения через ПП для автомобильных перевозок возросло с 7,7 часа в 2019 году до 10,1 часа в 2020 году. Въезжающие АТС должны были проходить длительный досмотр из-за строгого санитарно-карантинного контроля.
- (ii) Затраты на прохождение через ПП увеличились с \$87 в 2019 году до \$102 в 2020 году. Общие затраты на перевозку также увеличились с \$600 в 2019 году до \$648 в 2020 году.
- (iii) И СБЗ, и ССЗ для автомобильных перевозок продемонстрировали резкое падение, достигнув 46,9 км/ч и 26,6 км/ч соответственно в 2020 году.
- (iv) Что касается железнодорожных перевозок, время прохождения через ПП изменилось незначительно: с 6,2 часа в 2019 году до 6,4 часа в 2020 году.
- (v) Затраты на прохождение через ПП увеличились с \$113 в 2019 году до \$125 в 2020 году. Общие затраты на перевозку снизились с \$778 в 2019 году до \$671 в 2020 году. Поскольку затраты на прохождение через ПП увеличились, а общие затраты на перевозку снизились, можно сделать вывод, что тарифы на железнодорожные грузовые перевозки в Узбекистане снизились.
- (vi) И СБЗ, и ССЗ для железнодорожных перевозок продемонстрировали резкое падение, достигнув 21,9 км/ч и 9,7 км/ч, соответственно, в 2020 году.
- (vii) Такие автомобильные ПП, как **Яллама** (30 часов), **Сарыосиё** (25,7 часа) и **Даутота** (14,3 часа), возглавили список самых затратных по времени ПП в Узбекистане. Что касается железнодорожных перевозок, на границе в ПП **Келес** были зарегистрированы задержки на 72 часа.

Тенденции и события

Заметный прогресс достигнут в обеспечении железнодорожной связанности. 5 июня 2020 года в Ланьчжоу, административном центре провинции Ганьсу в КНР, состоялось

³⁴ FIATA — неправительственная организация со штаб-квартирой в Женеве, Швейцария. Международная федерация экспедиторских ассоциаций. <https://fiata.org/>.

открытие мультимодального скоростного контейнерного железнодорожного сообщения в Ташкент. Этот маршрут проходит через Кашгар (Синьцзян-Уйгурский автономный район КНР), Ош (Кыргызская Республика) и Андижан (Узбекистан). Совместное узбекско-китайское предприятие «Silk Road International Ltd.» перевозит контейнеры по автодороге из Кашгара до железнодорожной станции Ош в Кыргызской Республике. В Оше контейнеры загружаются КТЖ («Кыргызские железные дороги») в вагоны-платформы, чтобы сформировать маршрутный поезд, которые прицепляются к поездам УТЙ («Узбекские железные дороги»). Кроме того, Афганистан, Пакистан и Узбекистан провели серию переговоров о заключении трехстороннего соглашения о железнодорожном сообщении из Узбекистана в Пакистан через Афганистан, которое заканчивается в Пешаваре (Пакистан), недалеко от ПП Торхам.³⁵

COVID-19 оказал негативное влияние на сектор автомобильных перевозок Узбекистана, в результате чего некоторые перевозчики столкнулись с финансовыми трудностями. Когда разразилась пандемия, Узбекистан закрыл границу 15 марта 2020 года после выявления первого случая заболевания COVID-19. Впоследствии он вновь открыл свою границу для грузовых перевозок под строгим санитарно-карантинным контролем. Все водители (национальные или иностранные) должны пройти процедуру тестирования на COVID-19, при этом получение результатов занимает около 14–16 часов. Плата за такой тест не взимается. Водители остаются на специальных узбекских парковках возле ПП, ожидая результаты теста. Водителям и специальному персоналу, имеющему доступ к таким зонам, предоставляются базовые услуги. Если результат теста положительный, водитель будет помещен в карантин до подтверждения фактического статуса заражения или до полного выздоровления. Въезд в страну разрешен только здоровым водителям. Дополнительные время и затраты, связанные с усиленным медицинским обследованием, карантином и санитарной обработкой, увеличили операционные расходы узбекских перевозчиков, в то время как дисбаланс спроса и предложения не позволяет им переложить увеличение расходов на грузоотправителей, что снижает их и без того небольшую прибыль.

Таблица 6.21: Индикаторы содействия торговле для Узбекистана

Индикаторы содействия торговле		Автомобильные перевозки				Железнодорожные перевозки			
		2018	2019	2020		2018	2019	2020	
ИСТ1	Время прохождения через ПП (часы)	8,5	7,7	10,1	●	5,6	6,2	6,4	●
	Убытие	8,5	7,8	7,6		11,1	14,0	14,0	
	Прибытие	8,5	7,7	14,0		3,6	4,0	5,2	
ИСТ2	Затраты на прохождение через ПП (\$)	73	87	102	●	112	113	125	●
	Убытие	66	92	124		99	99	100	
	Прибытие	80	83	83		118	119	129	
ИСТ3	Затраты на перевозку по участку (\$, на 500 км на 20 тонн)	477	600	648	●	971	778	671	●
ИСТ4	Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (км/ч)	28,5	28,6	26,6	●	14,0	10,5	9,7	●
СБЗ	Скорость без задержки (км/ч)	50,8	49,6	46,9	●	27,9	38,2	21,9	●

Условные обозначения: ● Улучшение не менее чем на 3% ● Ухудшение не менее чем на 3%
 ● Незначительные изменения [от –3% до 3%]

ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, км = километр, км/ч = километров в час, СБЗ = скорость без задержки, ИСТ = индикатор содействия торговле.

Источник: Азиатский банк развития.

³⁵ Ожидаются изменения в реализации соглашения в связи со сменой правительства на момент написания настоящего отчета.

Таблица 6.22: Эффективность пересечения границы в Узбекистане

ПП	Коридор	Направление торговли	Длительность (часы)			Затраты (\$)		
			2018	2019	2020	2018	2019	2020
Автомобильные перевозки								
Алат	(2, 3)	Убытие	9,1	9,5	9,6	—	—	—
		Прибытие	9,8	9,8	6,8	—	—	—
Термез	(3, 6)	Убытие	—	2,3	—	—	—	—
Дустлик	(2)	Убытие	1,0	0,9	2,1	22	23	25
		Прибытие	1,1	0,6	2,4	27	20	33
Даутота	(2, 6)	Убытие	6,9	6,9	8,1	—	—	5
		Прибытие	6,1	6,2	14,3	108	96	73
Сарыюсиё	(3)	Убытие	5,1	4,6	5,3	76	101	127
		Прибытие	10,0	10,1	25,7	—	—	10
Яллама	3, 6	Убытие	10,2	10,0	9,6	—	54	—
		Прибытие	—	1,3	30,0	—	10	—
Учкурган	(0)	Убытие	—	3,0	4,3	—	—	—
Ойбек	(2, 3, 6)	Убытие	5,0	1,3	2,8	15	—	—
		Прибытие	2,8	—	1,4	32	—	50
Сарыюсиё	(3)	Убытие	5,1	4,6	5,3	76	101	127
		Прибытие	10,0	10,1	25,7	—	—	10
Яллама	(3, 6)	Убытие	10,2	10,0	9,6	—	54	—
		Прибытие	—	1,3	30,0	—	10	—
Железнодорожные перевозки								
Термез	(3, 6)	Убытие	0,6	—	—	—	—	—
		Прибытие	8,3	8,9	9,1	117	119	120
Келес	(3, 6)	Убытие	—	—	72,0	—	—	—
		Прибытие	2,4	2,4	3,5	119	119	139
Бекабад	(2)	Убытие	4,3	—	3,5	—	—	—
Ходжадавлет	(2, 3)	Убытие	15,1	15,0	12,7	100	100	100

— = данные отсутствуют, ПП = пункт пропуска.

Источник: Азиатский банк развития.

Положительным моментом является то, что Узбекистан продолжает проведение таможенных реформ, внедряя международные таможенные стандарты и перенимая передовой опыт. Упрощается оформление грузовой декларации и внедряется система управления рисками в автомобильных ПП. Государственный таможенный комитет информировал о следующем прогрессе:

- (i) Среднее время таможенного оформления экспорта сократилось с 2 часов 16 минут до 44 минут.
- (ii) Среднее время таможенного оформления импорта сократилось с 6 часов 44 минут до 2 часов 34 минут.
- (iii) 22,7% товаров проходили по «зеленому» коридору и 39% товаров по «желтому» коридору.

Рекомендации

- (i) **Установить современные сканеры для ускорения досмотра транспортных средств и грузов.** Текущие задержки на границе объясняются нехваткой оборудования и множеством «точек человеческих контактов». Например, используя оборудование для автоматического взвешивания, высокоскоростные сканеры и системы онлайн-видеонаблюдения для улучшения пограничных операций, можно увеличить пропускную способность по оформлению АТС.
- (ii) **Увеличить количество подъездных дорог к ПП.** В настоящее время потоку транспортных средств в ПП и из них препятствуют ограниченные подъездные пути, что вызывает трудности в разделении транспортного потока или разделении перемещения людей и АТС. Рекомендуется иметь как минимум три полосы движения в одном направлении, чтобы улучшить доступ к ПП.
- (iii) **Установить временное ограничение для прохождения пограничного контроля.** При использовании управления, основанного на оценке рисков, любой груз, определенный как проходящий по «зеленому» коридору (отсутствие признаков нарушений), должен пересечь ПП в течение 30 минут с момента прибытия к шлагбауму.
- (iv) **Развивать придорожные объекты и услуги для водителей.** С момента принятия курса на либерализацию Узбекистан привлекает транзитные перевозки. Об этом свидетельствует быстро растущее число книжек МДП, выдаваемых Международным союзом автомобильных перевозок (МСАТ) AIRCUZ – национальной ассоциации МДП в стране.³⁶ Это должно включать такие объекты, как кафе, мотель, общежитие, охраняемые стоянки, а также услуги технического обслуживания и ремонта для международных водителей на основных международных маршрутах или коридорах с соблюдением санитарных правил. Расположение таких объектов и услуг также может быть обозначено на картах и опубликовано в Интернете.
- (v) **Провести переговоры с Туркменистаном и Ираном о мерах контроля.** Узбекские операторы обратились с просьбой о четком и скоординированном обмене информацией между странами по вопросам соблюдения санитарно-карантинных мер, чтобы избежать случаев задержки грузовых АТС без необходимости из-за неясной политики и процедур, которые имели место, когда они проезжали транзитом через Туркменистан и Иран. Закрытие некоторых ПП и участков дорог может привести к краху важного торгового коридора, что будет особенно пагубно для Узбекистана, дважды изолированного от выхода к морю, который зависит от этих соседних стран для доступа к морским портам и зарубежным рынкам.
- (vi) **Обеспечить более высокую приоритетность грузовым поездам.** В целях развития туризма пассажирские перевозки в настоящее время имеют более высокий приоритет, чем грузовые перевозки, когда распределяются железнодорожные пути. Поскольку железнодорожные грузоперевозки приносят УТЙ гораздо больше прибыли, чем пассажирские, правительство должно позволить УТЙ постепенно определять паритетность грузовым железнодорожным перевозкам с целью получения более высоких доходов.

³⁶ Количество книжек МДП, выданных Международным союзом автомобильных перевозок AIRCUZ, увеличилось с 14 000 в 2017 году; 32 400 в 2018 году; 43 000 в 2019 году до 89 000 в 2020 году. Европейская экономическая комиссия ООН. *Общее количество книжек МДП, выданных МСАТ национальным ассоциациям в 2001–2020 гг.* <https://unece.org/sites/default/files/2021-02/TIRCarnets2001-2020.pdf>.

7 Тематическое исследование: Коронавирусная болезнь и ее влияние

Общее влияние на торговлю и перевозки

Последствия пандемии COVID-19 широкомасштабны и значительны. Краткосрочные последствия заключаются в том, что сбои негативно повлияли на показатели ИМЭК, а долгосрочные последствия могут заключаться в перестройке глобальных цепочек поставок и переосмыслении методов ведения бизнеса. Например, все большую популярность приобретает идея использования ближнего источника. А также повысилось внимание диверсификации поставщиков вместо использования одного или двух источников, которые могут поставить под угрозу поставки в эти трудные времена.

Хоть и случались внезапные закрытия границ, особенно в начале кризиса, страны в целом поддерживали поток товаров первой необходимости, таких как продукты питания и медикаменты. Производственная и коммерческая деятельность была остановлена с марта по май 2020 года, поскольку различные виды перевозок перестали осуществляться, а люди были ограничены в физических передвижениях. Для защиты здоровья и безопасности своих жителей страны-члены ЦАРЭС вводили различные меры для контроля пропуска иностранных грузовых АТС на свою территорию. Уровень контроля варьируется от ограниченного доступа для иностранных водителей, которые проходили медицинский осмотр в ПП, до полного отказа в пропуске. Когда экономическая деятельность начала возобновляться, эффективность ключевых узлов в коридорах ЦАРЭС прошла проверку через показатели пересечения границы. Во второй половине 2020 года пограничный контроль был в целом ослаблен, но ограничения были вновь ужесточены к концу 2020 года, когда возникла угроза повторного возникновения COVID-19. В данном разделе описываются два важных события, произошедшие в 2020 году, с точки зрения влияния на пересечение границ и перенаправления грузов с воздушного или автомобильного транспорта на железнодорожный.

Влияние на пересечение границ

В зависимости от страны и времени в регионе ЦАРЭС пересечения границы были либо ограничены, либо полностью запрещены. Когда возник COVID-19, многие страны сначала закрыли ПП на общей границе с КНР, а затем и с другими странами-членами ЦАРЭС. Это продолжалось в течение некоторого времени для автомобильного транспорта, в то время как железнодорожный транспорт продолжал перевозить продовольственные товары и медикаменты. Воздушное сообщение, как грузовое, так и пассажирское, было первоначально закрыто и оставалось строго ограниченным в течение всего 2020 года. В странах, которые предоставляли ограниченный пропуск иностранным грузовым АТС, их водители подвергались обязательному и дополнительному санитарно-карантинному контролю в отдельных внутренних пунктах (например, в основных пунктах въезда в центры крупных городов). Эти меры включали измерение температуры водителей и тестирование ОТ-ПЦР. В странах, запрещающих въезд иностранных грузовых АТС, грузы должны перегружаться с иностранных грузовых АТС на отечественные в пограничной зоне. Для перегрузки использовали два основных метода: Метод 1 заключался в перегрузке контейнеров, прицепов или полуприцепов между иностранными и отечественными грузовыми АТС, а Метод 2 – в поштучной выгрузке груза из въезжающего иностранного грузового АТС на отечественные грузовые АТС.

Метод 1 был наиболее эффективным и быстрым способом обмена грузами и сведения к минимуму контактов с людьми. Однако это требовало доверительных отношений между иностранной автотранспортной компанией и отечественной компанией, а также тесной координации для обеспечения наличия пустого (или груженого) прицепа для сцепления, когда отцеплялся прибывающий груженный прицеп. Метод 2 был трудоемким и требовал больше времени и затрат. Кроме того, разгрузка и перегрузка могут привести к потерям и повреждению груза.

Вставка 7.1: Трансграничное перемещение грузов в ПП в Китайской Народной Республике

Китайская Народная Республика (КНР) разработала эффективные решения со своими соседними республиками Центральной Азии для содействия грузопотокам во время пандемии коронавирусной болезни (COVID-19). К ним относятся поощрение использования контейнеров и полуприцепов, которые позволяют перевозить грузы с минимальным участием человека.

Для примера, грузовое АТС из КНР, перевозящее контейнер, проходит дезинфекцию перед въездом в Таджикистан (через специальную полосу, на которую наносится дезинфицирующее средство). В пункте обмена груженный контейнер перегружается с китайского грузового АТС на таджикское грузовое АТС, а затем заменяется пустым контейнером, привезенным на границу таджикским грузовым АТС. Когда китайское грузовое АТС возвращается на границу КНР, внешняя и внутренняя поверхность пустого контейнера дезинфицируется вместе с грузовым АТС. Независимо от их гражданства, водителям не разрешается покидать свои грузовые АТС до тех пор, пока они не вернутся в свои страны проживания.

Другим примером является международная граница в Хоргосе, где у КНР имеется перегрузочный комплекс для опломбированных грузов для обработки товаров, которые должны быть выгружены из одного грузового АТС (из КНР) и перегружены в грузовое АТС, зарегистрированное в Казахстане. Все грузовые АТС, подъезжающие к этому перегрузочному комплексу, должны пройти через полосу дезинфекции, где водителям измеряют температуру. Если температура тела превышает 37°C, их возвращают обратно. Они также должны сдать двойной тест на антитела COVID-19,³⁷ чтобы получить разрешение на въезд. Грузчики, которые разгружают и перегружают товары на перегрузочном комплексе, должны есть, отдыхать и спать в пределах карантинной зоны. Ни китайским, ни казахским водителям не разрешается покидать свои грузовые АТС, пока результаты их тестов не будут отрицательными.

Оба примера демонстрируют эффективные методы ускорения перегрузки и сведения к минимуму распространения COVID-19.

³⁷ В двойном тесте на антитела COVID-19 используется технология Double-Sandwich Elisa, результаты которого можно получить в течение 30 минут.

Источник: Управление по санитарному надзору за качеством пищевых продуктов и медикаментов США. WANTAI SARS-COV-2 Ab ELISA Instructions for Use. <https://www.fda.gov/media/140929/download>.

Однако значительная доля трансграничных грузов ЦАРЭС перевозится на жестких одиночных грузовых АТС (в основном малого или среднего размера), при этом Метод 2 был единственным способом. Некоторые страны-члены ЦАРЭС уже продвигают использование полуприцепов.³⁷

³⁷ С 2016 года КНР продвигает использование полуприцепов с протоколом «оставь и возьми». Это доминирующий вид дальних автомобильных перевозок в Западной Европе и Северной Америке.

COVID-19 будет способствовать более быстрому внедрению, поскольку Метод 1 явно быстрее и эффективнее для обработки трансграничных грузов (даже после COVID-19).

Влияние на виды транспорта: Перенаправление грузовых перевозок с воздушного и автомобильного транспорта на железнодорожный

Наземный транспорт является доминирующим способом перевозки грузов через границы, поскольку большинство стран-членов ЦАРЭС не имеют выхода к морю. Таким образом, автомобильные и железнодорожные перевозки играют важную роль для внешней торговли. Автомобильный транспорт обеспечивает большую гибкость, в то время как железнодорожный транспорт является более экономически эффективным. В 2020 году больше грузов было привлечено на железнодорожный транспорт, поскольку он продолжал функционировать в период, когда автомобильный и воздушный транспорт испытывали спад. Статистические данные, полученные из Казахстана, Монголии и КНР (таблица 7.1), поддерживают это утверждение и показывают, что тоннаж грузов, перевозимых по железной дороге, увеличивался по сравнению с предыдущими (2019 и 2020) годами, в то время как автомобильные и воздушные перевозки демонстрировали снижение в различной степени.

Преимущества железнодорожного транспорта стали еще более очевидными во время пандемии COVID-19. Помимо более высокой энергоэффективности и более низких выбросов парниковых газов, для эксплуатации поездов требуется гораздо меньше людей, что важно в период пандемии, когда контакты между людьми должны быть сведены к минимуму.

Таблица 7.1: Грузовой тоннаж при различных видах перевозок, 2016–2020 гг.

	Единица	2016	2017	2018	2019	2020	2019–2020 Изменение (%)
Китайская Народная Республика							
Железнодорожный	Млн. тонн	69,01	97,00	125,00	151,88	174,76	15,1
Автомобильный	Млн. тонн	651,40	748,00	850,00	692,90	403,05	–41,8
Воздушный	Тыс. тонн	18,22	18,74	19,19	21,69	16,06	–26,0
Казахстан							
Железнодорожный	Млн. тонн	338,90	387,20	397,90	397,00	413,30	4,11
Автомобильный	Млн. тонн	3 180,70	3 322,30	3 300,80	3 550,50	3 288,70	–7,4
Воздушный	Тыс. тонн	18,00	22,50	44,10	26,70	24,20	–9,6
Монголия							
Железнодорожный	Млн. тонн	19,99	22,77	25,76	28,14	29,84	6,0
Автомобильный	Млн. тонн	20,41	31,21	42,03	40,85	30,45	–25,4
Воздушный	Тыс. тонн	4,90	5,40	5,80	5,80	2,50	–56,1

Источник: Бюро национальной статистики Казахстана <https://stat.gov.kz/>; Ассоциация национальных экспедиторов Казахстана; Служба статистической информации Монголии. <https://www.1212.mn/default.aspx>; Ассоциация логистики Синьцзян-Уйгурского автономного района.

Для примера, чтобы перевезти через границу контейнерный маршрутный поезд с 50 контейнерами, требуется всего один машинист локомотива³⁸ в то время как 50 водителей грузовых АТС перевозят всего по одному контейнеру. Это значительно сокращает время и

³⁸ В зависимости от местных правил, при управлении трансграничными поездами машинисту локомотива может помочь кондуктор.

расходы на тестирование на COVID-19 и карантин в ПП и позволяет повысить грузооборот. Кроме того, экипаж поезда на пограничной станции является частью небольшой группы, прошедшей медицинский осмотр, что облегчает властям вести мониторинг их здоровья и контролировать их контакты. Закрытие границ и ограничения на передвижение³⁹ заставили многих водителей грузовых АТС оставаться дома, особенно в марте и какую-то часть апреля 2020 года. Рост операционных расходов и сбои в работе также вынудили некоторых грузовых автоперевозчиков уйти из отрасли. Это привело к значительному снижению пропускной способности автомобильного транспорта как для международных, так и для внутренних перевозок. Неудивительно, что значительная доля грузоперевозок была переведена с автомобильного на железнодорожный транспорт. Это отражается в росте объемов перевозок на большинстве железных дорог стран ЦАРЭС (включая Азербайджан,⁴⁰ КНР, Казахстан,⁴¹ Кыргызскую Республику, Монголию и Узбекистан)⁴² в первой половине 2020 года.

Массовая отмена пассажирских рейсов привела к серьезному сокращению пропускной способности воздушных линий (например, между КНР и Европой), что быстро вызвало резкий скачок тарифов на грузовые авиаперевозки. Кроме того, океанские перевозчики сокращают график и маршруты перевозок. Сбои в воздушных и морских перевозках вынуждают грузоотправителей использовать ускоренные грузовые перевозки с книжками МДП и скоростные контейнерные экспресс-поезда для перевозки международных грузов на большие расстояния между Азией и Европой, даже из прибрежных городов КНР, таких как Шэньчжэнь, которые до пандемии имели отличную воздушную и морскую связанность. В результате в июне 2020 года количество скоростных контейнерных поездов КНР–Европа достигло рекордного месячного максимума – 1 169. По данным Китайских железных дорог, в первой половине 2020 года количество таких скоростных контейнерных поездов увеличилось на 36% по сравнению с предыдущим годом до 5 122. Только в ПП Хоргос объем торговли вырос на 48% по сравнению с предыдущим годом, чему способствовали 2 000 поездов КНР–Европа. Однако рост количества скоростных контейнерных поездов КНР–Европа начинает создавать нагрузку на пропускную способность стыковочных узлов КНР с железнодорожной сетью Казахстана. Периодически возникают «узкие места» в пунктах Алашанькоу–Достык и Хоргос–Алтынколь. Китайские железные дороги приостановили движение регулярных грузовых поездов в Алашанькоу и Хоргос с 17 по 24 июня 2020 года, чтобы облегчить большую перегруженность.

Для поддержки дальнейшего роста КНР и Казахстан должны разработать план по увеличению пропускной способности трансграничных железнодорожных перевозок в этих двух важных пересадочных узлах. В июне Ланьчжоу запустил мультимодальное железнодорожное и автомобильное сообщение КНР–КГЗ–УЗБ, которое представляет собой новый маршрут в обход загруженных ПП Алашанькоу–Достык и Хоргос–Алтынколь. Контейнеры будут следовать по железной дороге Китая до Кашгара (Синьцзян-Уйгурский автономный район КНР), затем

³⁹ Например, Туркменистан и Таджикистан закрыли свои границы для иностранных грузовых АТС, а Казахстан и Узбекистан требовали от иностранных водителей грузовых АТС предъявить сертификаты отрицательных тестов или пройти тесты на COVID-19 на ПП.

⁴⁰ В первом квартале 2020 года транзитные грузы через Азербайджан выросли на 32% по сравнению с предыдущим годом. Министерство транспорта, связи и высоких технологий Азербайджана. <https://www.mincom.gov.az>. В период с марта по май 2020 года по железной дороге Баку–Тбилиси–Карс было перевезено около 140 000 тонн грузов, что стало новым рекордом. Азербайджанское информационное бюро <https://www.apa.az>.

⁴¹ Казахстанские железные дороги сообщили, что за первые 7 месяцев 2020 года перевезено 143 миллиона тонн грузов, грузооборот составил 131,6 млрд. тонно-км, что на 4% больше, чем за аналогичный период 2019 года.

⁴² За первые 5 месяцев 2020 года объем транзитных железнодорожных грузов увеличился на 21%, объем экспортных грузов – на 14,3%, а объем импортных грузов – на 0,4% по сравнению с аналогичным периодом 2019 года.

по автодороге до станции Ош Кыргызской железной дороги через ПП Иркештам. Затем эти контейнеры загружаются в вагоны-платформы и формируется поезд для соединения с железной дорогой Узбекистана.

Влияние санитарно-карантинных мер

Страны ЦАРЭС приняли различные меры для противодействия распространению COVID-19. В целом, к общим мерам относятся:

- (i) измерение температуры у водителей;
- (ii) тестирование на COVID-19 с использованием как теста ОТ-ПЦР, так и теста на антитела;
- (iii) карантин водителей в специально отведенном месте до тех пор, пока результаты тестов не покажут отрицательный результат на инфекцию COVID-19;
- (iv) изоляция и репатриация водителей с положительными результатами тестов;
- (v) дезинфекция транспортных средств, грузов и контейнеров;
- (vi) перегрузка товаров с иностранного грузового АТС на местное грузовое АТС для внутреннего транзита.

В данном отчете такие меры обозначены как «санитарно-карантинные», чтобы отличить их от других мероприятий по пересечению границы. ИМЭК смог разделить потоки транспортных средств по прибытию (таблица 7.2) и убытию (таблица 7.3), чтобы оценить время, затрачиваемое на эти мероприятия в основных ПП.

Таблица 7.2: Влияние дополнительного санитарно-карантинного контроля в автомобильных ПП (убытие), 2019–2020 гг.

ПП	Страна	Коридор	Кол-во	2019 (час)	2020 (час)
Шерхан-Бандар	АФГ	2, 5, 6	120	0,5	1,0
Баку	АЗЕ	2	69	0,3	1,5
Карасу	КАЗ	1	20	0,2	2,4
Конысбаева	КАЗ	3, 6	4	0,1	0,6
Курмангазы	КАЗ	6	131	0,1	0,4
Нур Жолы	КАЗ	1	12	0,1	0,3
Таскала	КАЗ	1, 6	33	0,1	0,4
Тажен	КАЗ	2, 6	136	0,5	0,8
Жайсан	КАЗ	1, 6	62	0,1	0,6
Достык	КГЗ	2	12	0,2	1,5
Иркештам	КГЗ	2, 5	5	0,1	1,5
Карамык	КГЗ	2, 3, 5	30	0,4	0,6
Чаман	ПАК	5, 6	105	0,0	0,9
Торхам	ПАК	5, 6	464	0,0	1,8
Алашанькоу	КНР	1, 2	26		0,5
Эренхот	КНР	4	310	0,0	1,9
Иркештан	КНР	2, 5	2	0,0	1,3

Продолжение на следующей странице

Таблица 7.2 продолжение

ПП	Страна	Коридор	Кол-во	2019 (час)	2020 (час)
Карасу	КНР	0	26	0,2	0,5
Хоргос	КНР	1	133	0,0	0,6
Хунджераб	КНР	5	6	0,0	0,5
Такешикент	КНР	4	9	0,0	0,5
Торугарт	КНР	1	15	0,0	0,6
Гулистон	ТАД	0	2	0,0	4,0
Карамык	ТАД	2, 3, 5	10	0,4	1,9
Пахтаабад (Дусти)	ТАД	3	27	0,6	3,7
Панджи Пойон	ТАД	2, 5, 6	119	0,2	0,2
Алат	УЗБ	2, 3	9	0,5	0,6
Даутота	УЗБ	2, 6	221	0,4	0,6
Дустлик	УЗБ	2	12	0,1	1,5
Сарыюсиё	УЗБ	3	129	0,2	0,3
Учкурган	УЗБ	0	2	0,1	0,4
Яллама	УЗБ	3, 6	122	0,6	0,5

АФГ = Афганистан, АЗЕ = Азербайджан, ПП = пограничный пункт пропуска, ч = часы, КАЗ = Казахстан, КГЗ = Кыргызская Республика, ПАК = Пакистан, КНР = Китайская Народная Республика, ТАД = Таджикистан, УЗБ = Узбекистан.

Примечание: «Количество» относится к размеру выборки. В некоторых ПП санитарно-карантинный контроль не проводился, или такие данные не собирались в 2019 году, поэтому поля пустые.

Источник: Азиатский банк развития.

Таблица 7.3: Влияние дополнительного санитарно-карантинного контроля в автомобильных ПП (прибытие), 2019–2020 гг.

ПП	Страна	Коридор	Кол-во	2019 (час)	2020 (час)
Спин Булак	АФГ	5, 6	105	0,0	0,8
Торхам	АФГ	5, 6	444	0,0	0,9
Кирмизи Корпу	АЗЕ	2	65	0,1	6,6
Сарпи	ГРУ	2	5	0,1	0,3
Конысбаева	КАЗ	3,6	101	0,5	0,6
Курмангазы	КАЗ	6	71	0,1	0,3
Нур Жолы	КАЗ	1	133	0,1	0,7
Таскала	КАЗ	1,6	2	0,1	0,1
Тажен	КАЗ	2,6	221	0,4	0,6
Жайсан	КАЗ	1,6	17	0,1	1,2
Достык	КГЗ	2	14	0,2	1,5
Кенсай	КГЗ	0	2	0,2	0,4
Алтанбулаг	МОН	4	79	0,2	0,3
Бичигт	МОН	4	10	0,0	0,2
Ярант	МОН	4	9	0,0	1,0
Замын-Ууд	МОН	4	310	0,1	1,3
Хунджераб	ПАК	5	6	0,0	0,5
Иркештан	КНР	2, 5	1	0,2	0,2
Хоргос	КНР	1	11	0,0	0,2
Такешикент	КНР	4	18	0,0	0,3
Гулистон	ТАД	0	7	0,0	2,5

Продолжение на следующей странице

Таблица 7.3 продолжение

ПП	Страна	Коридор	Кол-во	2019 (час)	2020 (час)
Кульма	ТАД	0	26	0,5	0,6
Пахтаабад (Дусти)	ТАД	3	128	0,3	0,3
Панджи Пойон	ТАД	2, 5, 6	80	0,4	0,8
Фарап	ТКМ	2, 3	9	0,5	0,8
Алат	УЗБ	2, 3	6	0,6	0,5
Даутота	УЗБ	2, 6	238	0,4	7,1
Сарыюсиё	УЗБ	3	27	0,5	16,0
Яллама	УЗБ	3, 6	4	0,1	26,0

АФГ = Афганистан, АЗЕ = Азербайджан, ПП = пограничный пункт пропуска, ГРУ = Грузия, ч = часы, КАЗ = Казахстан, КГЗ = Кыргызская Республика, МОН = Монголия, ПАК = Пакистан, КНР = Китайская Народная Республика, ТАД = Таджикистан, ТКМ = Туркменистан, УЗБ = Узбекистан.

Примечание: «Количество» относится к размеру выборки. В некоторых ПП санитарно-карантинный контроль не проводился, или такие данные не собирались в 2019 году, поэтому поля пустые.

Источник: Азиатский банк развития.

Дополнительные санитарно-карантинные меры, принятые странами, привели к заметному росту ИСТ в период с 2019 по 2020 год. В 2019 году образцы показали, что в многих ПП эта деятельность может быть выполнена примерно за 10 минут. Однако в многих ПП эта продолжительность увеличилась до 1 часа и более в 2020 году. ПП, в которых эти меры заняли более 1 часа, включали Кирмизи Корпу (АЗЕ), Жайсан (КАЗ), Достук (КГЗ), Замын-Ууд (МОН), Гулистон (ТАД), Даутота (УЗБ), Сарыюсиё (УЗБ) и Яллама (УЗБ). Большая продолжительность, зафиксированная в Сарыюсиё и Ялламе, во многом связана с процедурой тестирования на COVID-19, которое требуется от всех водителей, и получение результатов занимает около 14–16 часов.

Адаптация к среде после COVID-19

Несмотря на сбои из-за COVID-19, эта ситуация наводит на некоторые мысли о том, как справиться с будущим после COVID-19, помня при этом, что пока эффективная вакцина не станет широко доступной, нынешние меры предосторожности, вероятно, будут всё еще необходимы. Ниже предлагаются некоторые аспекты для изучения и понимания того, как будет происходить трансграничная торговля.

- (i) **Цифровизация процедур и оформления документов.** «Дистанционная работа» или «работа на дому» стали крылатыми фразами. Работникам рекомендуется не приходить в офис, если в этом нет острой необходимости. При наличии развитой телекоммуникационной инфраструктуры можно внедрить электронную подачу заявлений, безналичные платежи и видеоконференции, чтобы заменить необходимость физического посещения различных государственных учреждений для получения разрешений и лицензий на ввоз и вывоз. В некоторых странах ЦАРЭС, особенно в Южной Азии, по-прежнему требуют много ручных подписей при заполнении документации. Правительства получают выгоду, если инвестируют средства в модернизацию телекоммуникационной инфраструктуры для поддержки удаленной работы в новую цифровую эпоху.

- (ii) **Зеленые полосы.** Не во всех ПП с высокой интенсивностью движения имеются зеленые полосы. Создание «зеленых полос» поможет странам лучше перенести следующее потрясение, когда предметы первой необходимости и гуманитарная помощь, возможно, будут поступать быстрее. Одним из решений является принятие электронного предварительного декларирования (TIR-EPD), которое пилотируется в некоторых странах ЦАРЭС. Грузовые АТС, принявшие TIR-EPD, должны иметь приоритет и не стоять в очереди вместе с другими грузовыми АТС.
- (iii) **Альтернативный ПП для перенаправления движения.** Многие ПП с высокой проходимостью полагаются на один узел для содействия внешней торговле. Когда в июне Чаман был закрыт, и грузовые АТС были перенаправлены в Торхам, очереди из тысяч грузовых АТС были видны с обеих сторон Афганистана и Пакистана. Пропускная способность просто не справлялась с возросшим объемом, и происходили серьезные задержки. Обе страны договорились ускорить работу по открытию Гулам-Хана в качестве третьего международного ПП и снять нагрузку в Торхаме.
- (iv) **Улучшить пропускную способность пограничных пунктов пропуска.** Многие ПП пройдут проверку в ближайшие месяцы, поскольку объем производства увеличивается и приводит к увеличению объемов товаров, пересекающих границу различными доступными видами транспорта. ПП могут улучшить свою пропускную способность многими способами, такими как перепланировка, разделение грузовых и пассажирских потоков и упрощение контроля на границе.
- (v) **Поощрять использование контейнеризации.** Контейнеризация имеет решающее значение для морских перевозок, но темпы ее внедрения в странах, не имеющих выхода к морю, были медленными. Ситуация может измениться в связи с пандемией. Контейнер легко перемещается и обрабатывается, что позволяет избежать трудоемкой погрузки и разгрузки вручную, что в наше время также небезопасно. Контейнер также может стать лидером в развитии мультимодальных перевозок, особенно при автомобильно–железнодорожных перевозках или автомобильно–морских перевозках. Также поощряется использование полуприцепов. Вместо того чтобы использовать для перевозки жесткое грузовое АТС, использование полуприцепов позволяет осуществлять перевозки по принципу «оставь и забери». Этот метод транспортировки гибкий, поскольку позволяет при необходимости отсоединять или соединять тягач и прицеп. Это позволяет сократить время простоя АТС, поскольку водитель может оставить груз и прицепить другой прицеп с обратным грузом, без необходимости ждать погрузки и разгрузки.
- (vi) **Поддерживать развитие железнодорожного сектора.** COVID-19 оказывает значительное влияние на рост железнодорожных перевозок. В этот период стали очевидны преимущества железнодорожных перевозок, так как, например, чтобы провести через границу поезд из 50 контейнеров, требуется один машинист локомотива по сравнению с 50 водителями грузовых АТС, что значительно снижает нагрузку, связанную с тестированием и карантином. Кроме того, машинист локомотива, обслуживающий трансграничные поезда, входит в небольшую, прошедшую медицинский осмотр группу, и властям гораздо легче следить за их здоровьем.
- (vii) **Создать инфраструктуру холодной цепи.** Транспортный «паралич» привел к порче многих сельскохозяйственных продуктов, основной экспортной категории в Центральной Азии, что, к сожалению, совпало с пиком экспорта в летний сезон. Доступное холодное хранение и транспортировка снизили бы проблему, сохранив

качество урожая, вместо того, чтобы оставлять продукты на полях или в открытых сараях портиться.

- (viii) **Укрепление местной цепочки создания стоимости.** Другая проблема заключается в том, что многие товары отечественного производства в регионе ЦАРЭС имеют низкую удельную стоимость и перевозятся в другие страны для переработки с добавленной стоимостью, например, в Российскую Федерацию или Турцию. Когда перевозки в эти страны прекратились, для сырья не было достаточного внутреннего рынка, чтобы поглотить излишки. Расширение промышленных экосистем для использования сырья в качестве исходных материалов и производства продукции с более высокой добавленной стоимостью приносит пользу экономике.
- (ix) **Осуществлять постепенное ослабление контроля.** Развитые страны выдвинули идею «пузыря путешествий» в авиации, чтобы возобновить важные поездки для бизнеса и миссий между двумя странами с помощью взаимно согласованных мер контроля. Ее можно обсудить в двустороннем порядке или между регионами, чтобы более оперативно и безопасно возобновить региональную торговлю.

В заключение следует отметить, что COVID-19 привел к далеко идущим последствиям. Он вызвал трудности при пересечении границ и привел к перенаправлению грузоотправителями грузов с автомобильного и воздушного транспорта на железнодорожный. Рост железнодорожных грузоперевозок не был ярко выраженным, но к концу года появились признаки роста. Дополнительные санитарно-карантинные меры оказали количественное влияние на продолжительность работы ПП, что привело к задержке пересечения границы. Цифровизация была бы полезна для сокращения взаимодействия между людьми, чтобы улучшить эффективность пересечения границы, в сочетании с упрощением процедур и развитием инфраструктуры.

8 Заключение

После заметного прогресса в 2019 году оценочные ИСТ для автомобильного транспорта продемонстрировали значительное ухудшение в 2020 году, вызванное сбоем из-за пандемии COVID-19. Поскольку границы были закрыты, а люди оставались дома, чтобы минимизировать контакты между людьми, трансграничные перевозки серьезно пострадали, что отразилось в оценках времени и затрат. Среднее время прохождения через ПП и оценка затрат увеличились в 2020 году по сравнению с предыдущим годом, также, как и общие расходы на перевозку. Такие результаты были обусловлены полным закрытием границы для автомобильных перевозок в начале пандемии, которое лишь постепенно возобновилось до нормальной работы; а также более длительным временем на сбор грузов; и трудностями с поиском водителей и рабочих для обработки и перемещения грузов. Кроме того, страны приняли строгие меры в области здравоохранения, санитарии и карантина. Дополнительные усилия, связанные с измерением температуры, тестированием на COVID-19, ожиданием результатов и процедурами дезинфекции транспортных средств и контейнеров, привели к увеличению времени и затрат. Перевалка грузов с иностранных АТС на местные зарегистрированные АТС на границе во избежание распространения вируса также была длительным процессом, создающим заторы в ПП с высокой интенсивностью движения.

Хотя оценки ИСТ для железнодорожного транспорта указывали на длительное время прохождения границы в пунктах смены колеи по сравнению с автомобильным транспортом, 2020 год показал, что железнодорожный транспорт является незаменимым видом транспорта в этот сложный год. Поезда продолжали работать и перевозить товары первой необходимости, такие как продукты питания, медицинское оборудование и расходные материалы, в то время как автомобильные и воздушные грузовые перевозки были остановлены. Этот положительный результат был признаком того, что страны-члены ЦАРЭС координировали свои действия, чувствуя их безотлагательность для поддержания торговли, одновременно предпринимая попытки борьбы с инфекцией. Несмотря на то, что оценочное среднее время прохождения через ПП в 2020 году увеличилось по сравнению с предыдущим годом, затраты на прохождение через ПП немного снизились, в то время как общие расходы на перевозку умеренно выросли из-за роста тарифов на железнодорожные перевозки. Средняя скорость также снизилась. Тревожным признаком является то, что время прохождения через ПП увеличилось к концу 2020 года, поскольку КНР приняла очень строгие и обязательные меры контроля за неконтейнерными железнодорожными перевозками. Это привело к образованию длинной очереди из вагонов, ожидающих в ПП. Проблема остается нерешенной по состоянию на 1 квартал 2021 года, пока ведутся переговоры между КНР и Казахстаном. Еще одним поводом для беспокойства стал резкий рост стоимости железнодорожных грузоперевозок, наблюдаемый в конце 2020 года. Поскольку для пересечения автомобильных ПП требовалось больше времени, грузоотправители прибегали к железнодорожным перевозкам. Резкий рост стоимости морских перевозок также способствовал тому, что грузоотправители использовали скоростные контейнерные поезда, поскольку разница в стоимости между тарифами на морские и железнодорожные перевозки сократилась. Это может привести к значительному росту стоимости железнодорожных перевозок в 2021 году.

Поскольку пандемия COVID-19 занимала первые полосы СМИ в 2020 году, вполне логично, что в данном Ежегодном отчете ИМЭК за 2020 год влияние этой пандемии рассматривается

в качестве тематического исследования. В главе о тематическом исследовании подробно рассказывается о том, как пандемия повлияла на пересечение границ и перенаправление грузоперевозок с автомобильного на железнодорожный транспорт. Заметным результатом стало резкое увеличение времени, затрачиваемого на выполнение санитарно-карантинных мероприятий в ПП. Пандемия увеличила задержки при пересечении границ из-за перегрузки в регионе ЦАРЭС, особенно при перевозке товаров в/из республик Центральной Азии. Это также увеличило стоимость ведения бизнеса. Хотя правительства предлагали льготы, скидки и другие меры поддержки, которые смягчили последствия пандемии, они носили временный характер. Из-за высокой стоимости морских перевозок, большей популярностью стали пользоваться альтернативные виды транспорта, такие как железная дорога, и этот повышенный спрос, по прогнозам, приведет к повышению стоимости железнодорожных перевозок. В главе также предлагаются рекомендации для разработчиков политики, которые необходимо рассмотреть и внедрить. Пандемия потребует тесного и усиленного регионального сотрудничества и будет мотивировать стремление к большей автоматизации, а также гармонизации и оптимизации политики, стандартов и управления. Только признав, что с пандемией, такой как COVID-19, или без нее, такие меры необходимы для повышения национальных и региональных конкурентных преимуществ, можно превратить этот кризис в позитивную силу для перемен. По сути, кризис обнажил существующие проблемы, такие как обременительные процедуры, сильная зависимость от ручного вмешательства и подписей, широко распространенные неофициальные платежи в некоторых ПП, неразвитая инфраструктура, которая с трудом справлялась с растущим потоком, и устаревшая политика.

В заключение, 2020 год был уникальным. Последствия пандемии оказались разрушительными для многих семей и предприятий и имели далеко идущие последствия. Хотя в краткосрочной перспективе не ожидается их ослабления, необходимо подготовиться к условиям после COVID-19, когда мировая торговля и путешествия нормализуются. Человеческие цивилизации демонстрируют удивительную жизнестойкость. Люди и страны всегда восстанавливались от «черной смерти», испанского гриппа и более поздних эпидемий, таких как SARS и H1N1. Тем не менее, также неразумно предполагать, что торговля и бизнес будут вестись «как обычно», потому что кризис изменил способы работы, взаимодействия и общения людей. Работа на дому стала общепринятой формой ведения бизнеса, а «Zoom» стал средством для проведения онлайн-встреч. Настало время рассмотреть существующие и новые вызовы, а также возможности между странами-членами ЦАРЭС, чтобы они были готовы до наступления следующего кризиса увеличить торговые связи, содействовать более эффективному трансграничному перемещению и устранить структурные торговые трения и препятствия.

Методология измерения и мониторинга эффективности коридоров

Методология измерения и мониторинга эффективности коридоров (ИМЭК) основывается на системе «время-затраты-расстояние» (ВЗР) и привлекает к участию четыре главных заинтересованных стороны: (i) водителей; (ii) партнеров и координаторов ИМЭК; (iii) полевых консультантов; (iv) группу содействия торговле Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС).

Методология ВЗР, разработанная Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций (ЭСКАТО ООН), акцентирует внимание на времени и затратах, связанных с перевозками, и анализирует аспекты, снижающие эффективность перевозок, и «узкие места». Она учитывает затраты и компоненты времени сквозных перемещений АТС по транспортному коридору и отслеживает задержки на границах и в других пунктах контроля вдоль коридора.

В рамках ИМЭК ЦАРЭС координаторы каждого партнера ИМЭК ежемесячно и случайным образом выбирают водителей, перевозящих грузы по маршрутам, пролегающим по шести приоритетным коридорам ЦАРЭС, которые будут заполнять водительские формы ИМЭК. Затем данные из форм водителей вводятся координаторами в электронные таблицы ВЗР. Каждая ассоциация-партнер заполняет около 10–30 форм ВЗР в месяц, которые представляются полевым консультантам и проверяются на противоречивость, точность и полноту.

Данные ВЗР, представленные ассоциациями-партнерами, нормализуются таким образом, чтобы данные из каждой таблицы ВЗР можно было суммировать и анализировать на уровнях субкоридоров, коридоров и на агрегированном уровне для отчетности.

Нормализация (приведение) производится для условного 20-тонного груза в случае автомобильного транспорта или для двадцатифутового эквивалента контейнера (ДФЭ) в случае железнодорожного транспорта, перемещаемых на расстояние 500 километров (км). Количество пограничных пунктов пропуска (ПП) для субкоридоров также нормализуется для каждого 500-километрового сегмента.

Нормализация каждой таблицы ВЗР включает следующие шаги:

- (i) Каждый набор данных ВЗР разделяется на 2 части, одна из которых содержит данные о движении за пределами ПП, а вторая часть – данные о прохождении через ПП, в случае, если груз пересекал границы.
- (ii) Показатели времени и затрат в части, не относящейся к ПП, нормализуются к стандартному сегменту 500 км путем умножения показателя для 500 км на фактически пройденное расстояние.
- (iii) Показатели времени и затрат в части, относящейся к ПП, нормализуются на основе отношения предварительно определенного количества ПП на каждый 500-км сегмент к фактическому числу пройденных ПП.
- (iv) ВЗР преобразуется путем объединения нормализованной части, не относящейся к ПП, и нормализованной части, относящейся к ПП.

Для измерения средней скорости и стоимости перевозки для торговли, грузовой тоннаж или количество ДФЭ контейнеров используются в качестве весов (нормированных к 20-тонному грузу) при вычислении средневзвешенных величин скорости и затрат для субкоридоров, коридоров и для общих данных, на основе нормализованных образцов ВЗР.

Подробная блок-схема ИМЭК приведена на рисунке А1

Партнеры ИМЭК

Партнеры ИМЭК – это национальные ассоциации перевозчиков и экспедиторов, выбранные для совместной работы с группой содействия торговле ЦАРЭС в рамках реализации ИМЭК. Каждый партнер поручает определенному лицу пройти обучение по механизму ИМЭК, обучить водителей, адаптировать водительскую форму и вводить данные в специально разработанную электронную таблицу. АБР осуществляет оплату партнерам по ИМЭК на основе заранее установленной ставки за одно обследование.

Водители национальных ассоциации

Чтобы обеспечить точность анализа данных ИМЭК, первичные данные должны собираться максимально близко к источнику. Водителей просят записывать, сколько времени (время) или денег (затраты) им потребовалось, чтобы переместиться от места отправления до места назначения. Водители используют водительскую форму, адаптированную для конкретной страны, чтобы записывать и представлять данные партнерам ИМЭК.

Полевые консультанты

С командой содействия торговле ЦАРЭС работают два международных полевых консультанта, развивающие методологию ИМЭК и посещающие страны ЦАРЭС, чтобы стандартизировать реализацию. Они также анализируют агрегированные данные и готовят проекты квартальных и годовых отчетов ИМЭК.

Группы содействия торговле ЦАРЭС

Располагающаяся в главном офисе Азиатского банка развития в Маниле, команда содействия торговле ЦАРЭС несет ответственность за сбор и агрегирование всех заполненных электронных таблиц ИМЭК. Используя специализированное статистическое программное обеспечение, команда создает диаграммы и таблицы для анализа полевыми консультантами и помогает в подготовке отчетов ИМЭК.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Ассоциации-партнеры в 2020 году

Партнерами программы Измерения и мониторинга эффективности коридоров (ИМЭК) Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) являются национальные ассоциации перевозчиков и экспедиторов, уже созданные в странах-членах ЦАРЭС, которые необходимы для обеспечения успеха ИМЭК. Партнеры проходят обучение сбору первичных данных ИМЭК и выполняют следующие ключевые обязанности:

- (i) действуют в качестве местного координатора сотрудничества с командой содействия торговле ЦАРЭС Азиатского банка развития (АБР) при проведении ежегодного обследования ИМЭК;
- (ii) организуют и обучают водителей использованию адаптированных водительских форм для сбора данных;
- (iii) проверяют формы, заполненные водителями, чтобы обеспечить полноту и правильность данных;
- (iv) вводят необработанные данные из водительских форм в электронные таблицы ИМЭК;
- (v) передают заполненные файлы ИМЭК в ЦАРЭС.

Таблица A2: Ассоциации-партнеры по Измерению и мониторингу эффективности коридоров в 2020 году

	Страна	Ассоциация	Сокращение	Собрано образцов данных в 2020 году
1	Афганистан	Ассоциация экспедиторских компаний Афганистана	AAFFCO	360
2	Китайская	Чунцинская ассоциация международных экспедиторов	CQIFA	275
3	Народная	Ассоциация логистики Автономного района Внутренняя Монголия	IMARLA	200
4	Республика	Ассоциация логистики Синьцзян-Уйгурского Автономного района	XULA	419
5	Грузия	Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Грузии	GIRCA	79
6	Казахстан	Ассоциация национальных экспедиторов Республики Казахстан	KFFA	120
7	Кыргызская Республика	Ассоциация перевозчиков Кыргызстана	FOA	119
8	Монголия	Торгово-промышленная палата Монголии	MNCCI	239
9		Национальная ассоциация автомобильного транспорта Монголии	NARTAM	240
10	Пакистан	Пакистанская ассоциация международных экспедиторов	PIFFA	229
11	Таджикистан	Ассоциация автомобильных перевозчиков Республики Таджикистан	ABBAT	119
12	Узбекистан	Ассоциация по развитию бизнес-логистики Узбекистана	ADBL	360
13		Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Узбекистана	AIRCUS	240
		ИТОГО		2 999

Источник: Азиатский банк развития.

Индикаторы содействия торговле

Признавая решающее значение содействия торговле и транспортной связанности для экономического роста региона Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), в 2007 году страны-члены ЦАРЭС совместно разработали Стратегию по транспорту и содействию торговле (СТСТ). В СТСТ использован комплексный подход, сосредоточенный на развитии шести приоритетных коридоров ЦАРЭС посредством инвестиций в транспортную инфраструктуру и инициатив по содействию торговле. Она также поставила задачу осуществлять мониторинг и периодическое измерение шести транспортных коридоров, чтобы:

- (i) определять причины задержек и ненужных затрат вдоль трасс и в узлах каждого из коридоров ЦАРЭС, включая пограничные пункты пропуска (ПП) и промежуточные остановки;
- (ii) оказывать помощь государственным органам в определении путей устранения «узких мест»;
- (iii) оценивать воздействия инициатив регионального сотрудничества.

В 2008 году Азиатский банк развития (АБР) разработал методологию Измерения и мониторинга эффективности коридоров ЦАРЭС (ИМЭК), которая предлагает точную и опирающуюся на фактические данные основу для выработки политик, направленных на достижение этих целей. Текущая методология ИМЭК – это результат модификаций оригинальной методологии «время-затраты-расстояние» (ВЗР) Экономической и социальной комиссии ООН для Азии и Тихого океана, посредством которых была оптимизирована ее способность эффективно измерять и контролировать пересечение границ и эффективность коридоров ЦАРЭС с течением времени. Методология ВЗР дает детальную картину аспектов времени и затрат с точки зрения содействия транспорту и торговле, в особенности в отношении пограничных переходов и других препятствий вдоль транзитного коридора. Помимо времени и затрат могут использоваться производные показатели, такие как скорость, для того, чтобы оценивать грузонапряженность и качество дорог. С использованием этих факторов могут быть разработаны несколько показателей и индикаторов для мониторинга эффективности пересечения границ и работы таможенных служб, а также эффективности автодорожной и железнодорожной инфраструктуры коридоров. Если коридоры подвергаются регулярному мониторингу, разработчики политики могут легко и точно определить области, которые нуждаются в улучшении и финансовых инвестициях.

С использованием данных из анкет в формате ВЗР, мониторинг четырех индикаторов содействия торговле (ИСТ) ведется на регулярной основе, что позволяет оценивать улучшения, осуществляемые в коридорах ЦАРЭС. Однако в отличие от других индикаторов, ИСТ сложнее определить количественно, поскольку они зависят от множества факторов, таких как (i) качество и доступность физической инфраструктуры, (ii) национальная политика и нормативные положения для транзита и торговли, (iii) процедуры пересечения границы и (iv) степень гармонизации между странами. Рисунок А2 иллюстрирует охват и степень, измеряемые по каждому индикатору.

- (i) **ИСТ1: Время на прохождение через ПП.** Этот ИСТ относится к средней продолжительности времени (в часах), требуемого для перемещения грузов через границу от пункта въезда в ПП до выезда из него. Пункты въезда и выезда, как правило, являются основными центрами контроля, где осуществляются таможенные, иммиграционные и карантинные процедуры. Наряду со стандартными формальностями оформления, это измерение включает время ожидания, время разгрузки или погрузки, время, необходимое для смены колеи, помимо прочих индикаторов. Задача состоит в том, чтобы отразить как сложность, так и недостатки, характерные для процесса пересечения границы.
- (ii) **ИСТ2: Затраты на прохождение через ПП.** Это средние общие затраты в долларах США (\$), связанные с перемещением грузов с момента въезда до момента выезда из ПП. Они включают как официальные, так и неофициальные платежи. Этот индикатор определяется из расчета 20 тонн груза, с тем, чтобы обеспечить сопоставимость средних затрат для различных образцов.

Механизм ИМЭК также анализирует неофициальные платежи: они определяются как сумма, уплаченная сверх суммы, официально определенной законом, с целью получения взамен приоритетного обслуживания или благоприятствования. Официальные квитанции при этом не выдаются. Отслеживание неофициальных платежей затруднено по своей сути из-за непрозрачной природы транзакции.

- (iii) **ИСТ3: Затраты на перевозку по участку коридора.** Это средние суммарные затраты в долларах США (\$), понесенные при перевозке единицы груза по участку коридора в пределах страны или с пересечением границ. «Единица груза» означает 20 тонн товаров, перевозимых грузовым АТС или поездом. «Участок коридора» определен как отрезок дороги, протяженностью 500 километров (км). Включает официальные и неофициальные платежи.

ИСТ3 представляет собой сумму затрат, связанных с пересечением границы, и эксплуатационных расходов на транспортное средство (ЭРТС). ЭРТС определяются как компонент переменных затрат на перевозку: включая вознаграждение для водителя за время перевозки; суточное содержание (питание, питье, ночлег); стоимость топлива; плату за парковку и мелкий ремонт.

Компоненты затрат относятся к конкретной перевозке. Не относящиеся к конкретной перевозке элементы затрат, являющиеся накладными расходами или периодическими ежегодными расходами, такими, как налог на автотранспортное средство, страховка, амортизация и капитальный ремонт транспортного средства, не включаются в вычисление ЭРТС. В целом, основными статьями затрат ЭРТС являются вознаграждение водителя и стоимость топлива.

На ЭРТС могут влиять многие факторы, тем самым оказывая влияние на общие транспортные расходы. Такие факторы, как расстояние, вес груза, качество транспортной инфраструктуры, количество ПП, цены на нефтепродукты, курс обмена валюты, сезон года, отсутствие груза на обратный рейс, рыночная конкуренция и новые законодательные акты, могут оказывать на ЭРТС большое влияние. При прочих равных условиях, величина ЭРТС прежде всего будет зависеть от расстояния и веса груза, поскольку эти параметры являются основанием для котировки стоимости перевозки грузоперевозчиком. На практике, из-за трудностей со сбором данных, цифры по затратам на перевозку, включаемые в ИМЭК, относятся к тарифам за перевозку для грузовых АТС, или к железнодорожным тарифам для поездов. «Затраты

Рисунок А2: Измерение индикаторов содействия торговле

Автомобильные перевозки

ИСТ3 измеряет общую скорость перевозки от пункта отправления до пункта назначения, включая затраты на действия в ПП и промежуточных остановках, на перевозку 20 тонн груза на расстояние 500 км.

СБЗ определяется скоростью движения грузового АТС во время перевозки.

ИСТ4 рассчитывают путем сложения времени, потраченного в ПП и промежуточных остановках.

Железнодорожные перевозки

ИСТ3 измеряет общую скорость перевозки от пункта отправления до пункта назначения, включая затраты на действия в ПП и промежуточных остановках, на перевозку 20 тонн груза на расстояние 500 км

СБЗ определяется скоростью движения поезда во время перевозки.

ИСТ4 рассчитывается путем сложения времени, потраченного в ПП и промежуточных остановках.

ПП = пункт пропуска, ИМЭК = Измерение и мониторинг эффективности коридоров, км = километр, СБЗ = скорость без задержки, ИСТ = Индикатор содействия торговле.
Источник: Азиатский банк развития.

на перевозку» рассматриваются с точки зрения грузоотправителя и/или получателя. Они представляют собой рыночную цену, уплаченную за перевозку груза, а не затраты перевозчика на оказание услуги.

Для стандартизации транспортных расходов ИМЭК в качестве единицы расстояния принимает 500 км и 20 тонн – в качестве единицы веса. Эти стандартизированные единицы позволяют проводить сравнения между автомобильными перевозками по различным коридорам и с различными расстояниями и весом.

- (iv) **ИСТ4: Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС.** Это – средняя скорость в километрах в час (км/ч), с которой единица груза перемещается по участку коридора внутри страны или через границы. Здесь также «единица груза» означает грузовое АТС или поезд, перевозящий 20 тонн груза, а «участок коридора» означает отрезок дороги длиной 500 км. Скорость рассчитывается путем деления общего пройденного расстояния на продолжительность поездки. Показатели измерения расстояния и времени включают в себя пересечение границ.

ИМЭК использует два показателя скорости: скорость без задержки (СБЗ) и скорость с задержкой (ССЗ). СБЗ – это отношение пройденного расстояния к времени, потраченному транспортным средством между пунктом отправления и пунктом назначения (фактическое время в пути). ССЗ – это отношение пройденного расстояния к общему времени, затраченному на поездку, включая время, в течение которого транспортное средство находилось в движении, и время, в течение которого оно не перемещалось. В рамках ИМЭК водители ведут учет всех действий, вызывающих задержку (таможенный контроль, инспекции, погрузка и разгрузка, а также полицейские контрольно-пропускные пункты и др.). СБЗ представляет собой измерение состояния физической инфраструктуры (например, автомобильных и железных дорог), а ССЗ – это показатель эффективности работы ПП вдоль коридоров.

Статистическое выведение индикаторов содействия торговле

ИСТ1: Время на прохождение пограничного пункта пропуска (час)

Этот индикатор указывает на «узкие места» в пограничных пунктах пропуска (ПП), которые обычно связаны с продолжительными процедурами пересечения границы и серьезными задержками. Каждый компонент действий может быть изучен детально для выяснения главных причин задержек (таблица А3.1).

Таблица А3.1: Статистическое выведение индикатора содействия торговле 1

	Формула	Примечания
Формула , в соответствии с расчетом ВЗР	$ИСТ1_i = \sum_{j=1}^a t_j$ <p>t_j = время, затраченное на каждое действие j</p> <p>$j = 1, 2, \dots, a$, где a = количество действий в каждом ПП</p> <p>$i = 1, 2, \dots, n$, где n = количество отчетов ВЗР</p>	Суммируется время, затраченное на все действия, совершаемые в каждом ПП. Однако для целей сравнения, действия, регистрируемые в категории «прочие», не учитываются.
Агрегирование , среднее значение для каждого коридора и вида транспорта	$\sum_{i=1}^n ИСТ1_i$ <p>n = количество ВЗР, соответствующих данному фильтру (вид транспорта/коридор)</p> <p>$i = 1, 2, \dots, n$, где n = количество ВЗР</p>	Простое вычисление среднего; применение весов не требуется.

ВЗР = время/стоимость-расстояние.
Источник: Азиатский банк развития.

ИСТ2: Затраты на прохождение через ПП (\$)

Этот индикатор определяет ПП с относительно высокими затратами на процедуры пересечения границы, включая неофициальные платежи. Каждый компонент действий может быть изучен более детально для выяснения причин затрат (таблица А3.2).

Таблица А3.2: Статистическое выведение индикатора содействия торговле 2

	Формула	Примечания
Формула , в соответствии с расчетом показателей ВЗР	$ИСТ2_i = \sum_{j=1}^a c_j$ <p>c_j = затраты на каждое действие j</p> <p>$j = 1, 2, \dots, a$, где a = количество действий в каждом ПП</p> <p>$i = 1, 2, \dots, n$, где n = количество ВЗР</p>	Суммируются затраты, на все действия, совершаемые в каждом ПП. Однако для целей сравнения действия, регистрируемые в категории «прочие», не учитываются.
Агрегирование , среднее значение для каждого коридора и вида транспорта	$\sum_{i=1}^n ИСТ2_i$ <p>n = количество ВЗР, соответствующих данному фильтру (вид транспорта/коридор)</p> <p>$i = 1, 2, \dots, n$, где n = количество ВЗР</p>	Простое вычисление среднего; применение весов не требуется.

ВЗР = время/стоимость-расстояние.
Источник: Азиатский банк развития.

ИСТ3: Затраты на перевозку по участку коридора (\$)

Этот индикатор обеспечивает понимание структуры затрат в коридоре, и как они соотносятся с затратами в других коридорах. Изучая каждый компонент, можно разработать меры по минимизации затрат на перевозку (таблица А3.3).

Таблица А3.3: Статистическое выведение индикатора содействия торговле 3

	Формула	Примечания
Формула , в соответствии с расчетом показателей ВЗР	$ИСТЗ_i = v_i + b_i + s_i$ <p>v_i = затраты, понесенные в ходе перевозки, на 500 км</p> <p>b_i = затраты, понесенные при пересечении границ, на 500 км</p> <p>s_i = затраты, понесенные на промежуточных остановках, на 500 км</p> <p>$i = 1, 2, \dots, n$, где n = количество ВЗР</p>	Затраты при перевозке по участку коридора, нормализованные для расстояния 500 км и груза 20 тонн (автомобильный) или 20-футового контейнера (ж/д), определяются, как сумма нормализованных эксплуатационных расходов на транспортное средство в процессе движения, и нормализованных затрат во время промежуточных остановок и при пересечении границ.
Агрегирование , среднее значение для каждого коридора и вида транспорта	$\sum_{i=1}^n ИСТЗ_i$ <p>n = количество ВЗР, соответствующих данному фильтру (вид транспорта/коридор)</p> <p>$i = 1, 2, \dots, n$, где n = количество ВЗР</p>	Простое вычисление среднего; применение весов не требуется.

км = километр, ВЗР = время/стоимость-расстояние.

Источник: Азиатский банк развития.

ИСТ4: Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (км/ч)

Индикаторы скорости обеспечивают понимание уровня развития инфраструктуры коридоров ЦАРЭС, предоставляя информацию о скоростях, которые грузовые АТС и поезда могут достигнуть при движении по определенным участкам коридоров. В рамках ИМЭК скорость измеряется двумя индикаторами: СБЗ и ССЗ.

Другим фактором, который необходимо учитывать, является взвешивание наблюдений при агрегации. Поскольку вычисленная скорость характеризует движение автомобиля или поезда, скорость должна быть взвешена по тоннажу груза, чтобы представлять взвешенное среднее скорости самого груза.

СБЗ (в км/ч) – это показатель, который учитывает только скорость при движении, т.е. когда грузовое АТС движется по дороге или, когда поезд движется по путям. Когда транспортное средство неподвижно, время не учитывается (таблица А3.4).

Таблица А3.4: Статистическое выведение скорости без задержки

Формула		Примечания
Формула , в соответствии с расчетом показателей ВЗР	$CBZ_i = \frac{D_i}{T_i}$	
	D = расстояние, пройденное с предыдущей остановки	
	T = продолжительность движения	
	$i = 1, 2, \dots, n$, где n = количество ВЗР	
Агрегирование , среднее значение для каждого коридора и вида транспорта	$\sum_{i=1}^n (w_i) SWOD_i$	Поскольку вычисления производятся для каждого отчета ВЗР, каждый ВЗР нормализуется и обрабатывается отдельно.
	n = количество ВЗРФ, соответствующих данному фильтру (вид транспорта/коридор)	Среднее скорости не взвешивается по длительности перевозки (арифметический расчет), и каждой записи присваиваются равные веса. Этот метод не придает большей значимости более продолжительным рейсам, однако записи должны взвешиваться по тоннажу, чтобы измерять скорость единицы груза, а не транспортных средств.
	$w_i = \frac{c_i}{\sum_{i=1}^n c_i}$	
	$i = 1, 2, \dots, n$, где n = количество ВЗР	

км = километр, СБЗ = скорость без задержки, ВЗР = время/стоимость-расстояние.
Источник: Азиатский банк развития.

ССЗ (в км/ч) определяется, исходя из общего времени, затраченного на весь рейс, включая время на остановки по различным причинам (таблица А3.5).

Таблица А3.5: Статистическое выведение индикатора содействия торговле 4

Формула		Примечания
Формула , в соответствии с расчетом показателей ВЗР	$SWD_i = \frac{D_i}{T_i + A}$	
	D = расстояние, пройденное с предыдущей остановки	
	T = продолжительность движения	
	A = продолжительность действий (ПП и не-ПП)	
Агрегирование , среднее значение для каждого коридора и вида транспорта	$\sum_{i=1}^n (w_i) SWD_i$	Поскольку вычисления производятся для каждого отчета ВЗР, каждый ВЗР нормализуется и обрабатывается отдельно.
	n = количество ВЗР, соответствующих данному фильтру (вид транспорта/коридор)	Здесь также средняя скорость не взвешивается по длительности перевозки (арифметический расчет), и каждой записи присваиваются равные веса. Этот метод не придает большей значимости более продолжительным рейсам, однако записи должны взвешиваться по тоннажу, чтобы измерять среднюю скорость единицы груза, а не поездов.
	$w_i = \frac{c_i}{\sum_{i=1}^n c_i}$	
	$i = 1, 2, \dots, n$, где n = количество ВЗР	

км = километр, ССЗ = время с задержкой, ВЗР = время/стоимость-расстояние.
Источник: Азиатский банк развития.

Действия, выполняемые при пересечении границ

В рамках механизма Измерения и мониторинга эффективности коридоров (ИМЭК), затраченное время и осуществленные платежи (официальные и неофициальные) на каждой остановке регистрируются по видам действий. Список действий охватывает все ожидаемые проверки и процедуры, как в пограничных пунктах пропуска (ПП), так и на промежуточных остановках на протяжении транзитного коридора. Однако, поскольку ИМЭК фокусируется на ПП, список включает, в основном, таможенные процедуры и проверки во время пересечения границ.

Автомобильные перевозки

- (i) **Безопасность границ и пограничный контроль.** Контроль товаров и проверка документов персоналом служб безопасности (т.е., пограничная служба или вооруженные силы) в ПП. Включает также уплату сборов, которые могут быть официальными или неофициальными.
- (ii) **Таможенное оформление.** Контроль документов и товаров, ввозимых или вывозимых из страны, таможенным персоналом. Аналогичные действия включают заполнение таможенных форм и уплату таможенных сборов.
- (iii) **Санитарный или карантинный контроль.** Проверка на наличие лиц со злокачественными или инфекционными болезнями, проводимая органами здравоохранения. Включает также заполнение санитарных или карантинных форм, уплату сборов, и т.д.
- (iv) **Фитосанитарный контроль.** Проверка груза сельскохозяйственными органами на возможное наличие вредных организмов и болезней растений. Аналогичные действия включают заполнение фитосанитарных форм и уплату сборов.
- (v) **Ветеринарный контроль.** Проверка груза ветеринарными органами на возможное наличие инфекционных болезней животных, и регулирование потока животных и продуктов животного происхождения в определенные районы. Аналогичные действия включают заполнение ветеринарных форм и уплату сборов.
- (vi) **Виза или иммиграция.** Проверка иммиграционными органами наличия виз, а также необходимые действия по подаче заявления на визу для въезда и выезда из страны, если у водителя отсутствует открытая виза. Включает также заполнение иммиграционных или визовых форм и уплату сборов.
- (vii) **Дорожная или автомобильная инспекция.** Проверка, проводимая Инспекцией дорожного движения или Государственной автомобильной инспекцией (ГАИ).
- (viii) **Полицейский КПП или пост.** Дорожные блокпосты или КПП дорожной полиции на дороге, прохождение которых требует оплаты.
- (ix) **Транспортная инспекция.** Проверка сертификата одобрения или сертификата соответствия на транспортное средство. Проверяется также наличие разрешения на проезд.

- (x) **Весогабаритный контроль.** Проверка габаритов и веса транспортного средства с грузом; включает ожидание в очереди, уплату сборов и т.д.
- (xi) **Регистрация транспортного средства.** Регистрация транспортного средства и/или уплата применимых налогов за пользование дорогой, и/или сбора за транзит.
- (xii) **Срочный ремонт.** Незапланированный ремонт транспортного средства в связи с повреждением покрышки, поломкой оси, и т.д., обычно вследствие плохого состояния дорог. Отличается от планового технического обслуживания.
- (xiii) **Сопровождение или конвой.** Конвой – это формирование колонны автотранспортных средств, движущихся вместе. Колонна движется с сопровождением, которое может состоять из служащих таможни или дорожной полиции, обеспечивающих, чтобы грузы достигли места своего назначения.
- (xiv) **Погрузка и/или разгрузка.** Погрузка товаров в пункте отправления, или погрузка и разгрузка на промежуточных остановках для расконсолидации груза (например, перегрузки товаров на другое транспортное средство), или разгрузка после доставки в конечный пункт назначения.
- (xv) **Дорожный сбор.** Сбор, уплачиваемый водителями при использовании специальных участков дорог или автомагистралей, которые обычно сокращают время в пути.
- (xvi) **Ожидание или очередь.** Ожидание в очереди в ПП. Необходимо отметить, что это действие не включает ожидание, связанное с другими действиями, как, например, ожидание в очереди на заполнение или подачу документов для таможенного оформления, которое должно быть зарегистрировано как продолжительность таможенного оформления.

Железнодорожные перевозки

- (i) **Погрузка грузов.** Перемещение грузов из хранилища или склада на поезд. Если до погрузки на поезд груз перемещается в место временного хранения, такое, как дебаркадер или погрузочная платформа, то учитывается только время от дебаркадера/погрузочной платформы до поезда.
- (ii) **Разгрузка грузов.** Перемещение грузов с поезда в хранилище/склад. Если до перемещения в склад груз перемещается в место временного хранения, такое, как дебаркадер или погрузочная платформа, то учитывается только время от поезда до дебаркадера/погрузочной платформы.
- (iii) **Крепление груза от смещения.** Это действие означает крепление грузов в контейнере или вагоне. После затарки груза в контейнер, рабочие могут производить «распорку» или крепление груза. Например, автомобили нуждаются в дополнительном креплении. Это делается во избежание смещения груза в процессе перевозки. Обычно, эта проблема связана с промышленными изделиями, транспортируемыми на паллетах или в коробках, и не затрагивает бестарные грузы.
- (iv) **Выгрузка излишнего груза.** Выгрузка излишнего груза для соблюдения весовых ограничений. Это время не включает время проверки веса. Начало действия отсчитывается с момента, когда приемосдатчик объявляет о перегрузе и дает распоряжение о выгрузке, и заканчивается, когда излишек груза выгружен из вагона.

- (v) **Перегрузка в пунктах смены колеи.** Происходит только на границах Китайской Народной Республики (КНР) или Польши со странами СНГ. Поскольку в СНГ используется колея шириной 1 520 мм, а за пределами СНГ – шириной 1 435 мм, в связи с чем производится перестановка колесных тележек или перегрузка груза с использованием вилочных погрузчиков.
- (vi) **Уборка и подача вагонов.** Означает перемещение загруженных контейнеров/вагонов между терминалами к месту расположения грузополучателя.
- (vii) **Замена или ремонт неисправных вагонов.** Это действие учитывается в случае, если один или несколько вагонов поезда нуждается в ремонте из-за значительных повреждений, которые не могут быть устранены путем “срочного ремонта”. Это действие включает время перемещения вагона с путей до ремонтного пункта, а также фактическое выполнение работ по ремонту вагона в ремонтном пункте.
- (viii) **Срочный ремонт.** Ремонт вагонов на путях, на сортировочной станции, без отцепки вагонов от поезда. Обычно, это связано с неисправностями, которые могут быть устранены, в противоположность более серьезным проблемам в предыдущем действии.
- (ix) **Сортировка вагонов.** Внутренняя «перегруппировка» грузов, платформ, вагонов и контейнеров для формирования нового поезда. Это необходимо, поскольку грузы направляются в разные пункты назначения и по разным графикам. Обычно осуществляется на крупных железнодорожных терминалах.
- (x) **Исправление ошибок в документах.** Это относится к особой ситуации, когда обнаруживается ошибка в документах (фрахтовой накладной, грузовом манифесте, поместной спецификации, и т.д.). Это время не включает обычное время оформления. Отсчет начинается только в тот момент, когда обнаружена ошибка, и предпринимаются действия по ее исправлению. Это действие прекращается, когда власти подтверждают, что ошибка исправлена. Однако на границе для исправления ошибки может потребоваться много дней и много усилий.
- (xi) **Переоформление транзитных документов.** Это обычно связано с железнодорожными грузами, следующими из КНР в страны СНГ. Не все китайские железнодорожные станции могут работать с международными грузами, однако погрузка/разгрузка может происходить на таких внутренних станциях. В связи с этим, при перевозке от такой станции до международного терминала (такого, как Урумчи в СУАР) используется внутренний документ, а для дальнейшей перевозки используется другой набор международных документов. При этом данные переписываются вручную, или переводятся.
- (xii) **Таможенная проверка.** Проверка, проводимая служащим таможни, с целью оценки соблюдения таможенного кодекса. Таможенники также проверяют наличие товаров, подлежащих обложению пошлиной, а также запрещенных или опасных товаров.
- (xiii) **Техническая инспекция.** Проверка, проводимая инженерами или техниками, чтобы подтвердить безопасность груза, а также состояния поезда и его оборудования.
- (xiv) **Коммерческий контроль.** Действие, проводимое регулирующим органом для подтверждения качества груза или обеспечения того, чтобы определенные материалы ограниченного использования (двойного использования) не экспортировались.

- (xv) **Санитарный и фитосанитарный контроль.** Регулярные проверки, проводимые санитарными/фитосанитарными бригадами для оценки соответствия поезда санитарным нормам и приемлемости товаров, таких, как сельскохозяйственные продукты, пищевые продукты, мясо и потребительские продукты. Это действие также охватывает такие санитарные аспекты, как медицинские книжки поездной бригады.
- (xvi) **Ожидание по различным причинам.** Действие, проводимое регулирующим органом для подтверждения качества груза или обеспечения того, чтобы определенные материалы ограниченного использования (двойного использования) не экспортировались.

Пограничные пункты пропуска Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества

Одобрение и решение о реализации Стратегии по транспорту и содействию торговле Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) в 2007 году включало определение шести приоритетных коридоров ЦАРЭС, на которых будут фокусироваться инвестиции в транспортную инфраструктуру и инициативы содействия торговле. Задачи Измерения и мониторинга эффективности коридоров ЦАРЭС (ИМЭК) с целью определения причин задержек и ненужных затрат вдоль трасс и в узлах каждого коридора ЦАРЭС, включая пограничные пункты пропуска (ПП) и промежуточные остановки, определили особую важность мониторинга ПП, в которых грузы подвергаются нескольким операциям и процедурам, связанным с трансграничной торговлей.

В таблице А5 перечислены ключевые пары ПП для каждой стороны границы.

Таблица А5: Пограничные пункты пропуска на коридорах ЦАРЭС

Коридор		ПП1		ПП2	
1	1a, 2c	КНР	Алашанькоу	КАЗ	ПП2
2	1a, 1c	КАЗ	Кайрак	РОС	Достык
3	1b	КНР	Хоргос	КАЗ	Троицк
4	1b, 6b, 6c	КАЗ	Жайсан	РОС	Хоргос
5	1c	КНР	Торугарт	КГЗ	Кос-Арал/Новомарковка (Сагарчин)
6	1c, 3b	КАЗ	Мерке	КГЗ	Торугарт
7	2a, 2b, 2d, 5a, 5c	КНР	Еркешитан	КГЗ	Чалдовар
8	2a, 2b	КГЗ	Кара-Суу (Достук)	УЗБ	Иркештам
9	2a, 2b	ТАД	Патар	УЗБ	Кара-Суу/Савай (Дустлик)
10	2a, 2b	ТАД	Нау	УЗБ	Андархон
11	2a, 6a	КАЗ	Бейнеу (ж/д) /Тажен (авто)	УЗБ	Бекабад
12	2a, 2c	АЗЕ	Баку	КАЗ	Каракалпакстан (Даут Ата)
13	2a, 2b, 2c	АЗЕ	Красный мост (авто)–Беюк Кесик (ж/д)	ГРУ	Актау
14	2b, 3a	УЗБ	Алат	ТКМ	Красный мост (авто)–Габдабани (ж/д)
15	2b	АЗЕ	Баку	ТКМ	Фарап
16	2d, 3b, 5a, 5c	КГЗ	Карамык	ТАД	Туркменбаши
17	2d, 5a, 5c, 6c	АФГ	Шерхан-Бандар	ТАД	Карамык
18	3a, 3b	КАЗ	Аул	РОС	Панжи Поён/Нижний Пяндж
19	3a, 6b, 6c	КАЗ	Жибек Жолы–Сарыагаш/Яллама	УЗБ	Веселоярск
20	3a	ТКМ	Сарахс	ИРН	Гишт Куприк–Келес
21	3b	ТАД	Пахтаабад	УЗБ	Сарахс
22	3a, 6a, 6b	АФГ	Хайратан	УЗБ	Сариосиё
23	3b, 6b, 6d	АФГ	Ислам Кала	ИРН	Термез/Айратом
24	4a	МОН	Уланбайшинт/Цагаанур	РОС	Догарун

Продолжение на следующей странице

Таблица А5 продолжение

Коридор		ПП1		ПП2	
25	4a	КНР	Такешикент	МОН	Ташанта
26	4b, 4c	МОН	Сүхэ-Батор	РОС	Ярант
27	4b	КНР	Эренхот	МОН	Наушки
28	6a, 6d	КАЗ	Курмангазы (авто)/Ганюшкин (ж/д)	РОС	Замын-Ууд
29	6c	ТАД	Истаравшан	УЗБ	Красный Яр (авто)/Аксарайская (ж/д)
30	6d	КАЗ	Большак	ТКМ	Серхетяка
31	2d	АФГ	Акина	ТКМ	Имамназар
32	2d, 6d	АФГ	Торгунди	ТКМ	Серхетабад
33	5b	КНР	Худжераб	ПАК	Сост
34	5c, 6a, 6b, 6d	АФГ	Чаман	ПАК	Спин-Булдак
35	5a, 6c	АФГ	Торхам	ПАК	Пешавар
36	4c	КНР	Зуун Хатавч	МОН	Бичигт
37	2a, 2b, 2c	АЗЕ	Красный мост	ГРУ	Цители Хиди

АФГ = Афганистан, АЗЕ = Азербайджан, ПП = пограничный пункт пропуска, ГРУ = Грузия, ИРН = Иран, КАЗ = Казахстан, КГЗ = Кыргызская Республика, МОН = Монголия, ПАК = Пакистан, КНР = Китайская Народная Республика, РОС = Российская Федерация, ТАД = Таджикистан, ТКМ = Туркменистан, УЗБ = Узбекистан.

Источник: Азиатский банк развития.

Индикаторы содействия торговле: сводная статистика

В Таблице А6 представлено краткое сравнение автомобильных и железнодорожных индикаторов содействия торговле. Измерения и мониторинга эффективности коридоров за 2019 и 2020 годы для всех охватываемых коридоров. Представлены средние, медианные и граничные (то есть границы доверительного интервала с доверительным уровнем 95% относительно среднего) оценки, описывающие распределение собранных образцов.

Таблица А6: Сводная статистика индикаторов содействия торговле

Коридор	Общий						Автомобильный						Железнодорожный					
	2019			2020			2019			2020			2019			2020		
	Среднее	Медиана	Граница	Среднее	Медиана	Граница	Среднее	Медиана	Граница	Среднее	Медиана	Граница	Среднее	Медиана	Граница	Среднее	Медиана	Граница
ИСТ1	Время прохождения через пункт пропуска (часов)																	
Общий	15,8	8,1	± 0,5	18,9	8,6	± 1,0	12,2	6,0	± 0,4	15,1	7,1	± 0,7	20,6	10,5	± 1,1	23,0	7,2	± 2,9
1	22,5	15,0	± 1,3	27,9	18,3	± 3,7	6,9	2,3	± 1,7	9,5	5,5	± 1,1	27,6	20,0	± 1,6	37,3	35,2	± 5,5
2	15,0	8,3	± 2,4	22,4	7,5	± 3,8	7,6	7,3	± 0,7	10,6	5,4	± 2,1	12,0	12,0	± 0,0	61,2	61,2	± 747,0
3	4,6	2,7	± 0,3	6,8	3,9	± 0,6	5,2	3,4	± 0,4	7,1	3,9	± 0,6	1,7	1,3	± 0,3	5,3	2,8	± 2,2
4	8,2	3,3	± 0,7	8,1	4,4	± 1,2	3,9	2,5	± 0,3	6,3	2,8	± 1,6	15,7	10,0	± 1,6	9,1	5,5	± 1,0
5	28,0	24,0	± 1,3	40,2	26,8	± 2,8	28,0	24,0	± 1,3	40,2	26,8	± 2,8	—	—	—	—	—	—
6	14,6	9,8	± 0,8	14,0	9,9	± 0,6	14,0	9,5	± 0,8	13,5	9,7	± 0,6	4,6	3,9	± 0,3	4,6	3,9	± 0,3
ИСТ2	Затраты на прохождение через пункт пропуска (\$)																	
Общий	174	136	± 4	202	135	± 10	162	142	± 4	199	138	± 12	198	120	± 10	193	125	± 10
1	235	160	± 11	422	295	± 48	174	37	± 23	639	290	± 117	256	190	± 13	279	300	± 15
2	135	65	± 14	116	70	± 12	128	64	± 13	115	70	± 12	—	—	—	—	—	—
3	85	75	± 4	91	92	± 4	85	71	± 4	92	96	± 4	85	85	± 25	14	14	± 0
4	106	86	± 5	97	89	± 5	116	130	± 5	109	130	± 6	57	24	± 9	64	31	± 7
5	296	310	± 5	300	320	± 4	296	310	± 5	300	320	± 4	—	—	—	—	—	—
6	151	122	± 7	136	96	± 6	137	126	± 5	124	102	± 5	147	119	± 9	147	121	± 9

Продолжение на следующей странице

Таблица А6 продолжение

Общий					Автомобильный					Железнодорожный										
2019					2020					2019					2020					
Коридор	Среднее	Медиана	Граница	Граница	Среднее	Медиана	Граница	Граница	Среднее	Медиана	Граница	Граница	Среднее	Медиана	Граница	Граница	Среднее	Медиана	Граница	Граница

ИСТ3 Затраты на перевозку по участку (\$ на 500 км, на 20 тонн)

Общий	876	731	± 23	895	696	± 30	901	762	± 28	918	703	± 38	820	646	± 42	836	651	± 41
1	781	637	± 41	1105	715	± 89	1092	998	± 64	1788	1075	± 195	629	527	± 47	655	532	± 43
2	662	637	± 38	563	573	± 48	662	637	± 38	563	573	± 48	—	—	—	—	—	—
3	544	582	± 59	719	737	± 73	606	676	± 66	728	741	± 78	136	57	± 50	36	36	± 4
4	1308	1078	± 62	1224	1012	± 66	1491	1368	± 82	1510	1227	± 88	1084	918	± 91	1018	788	± 89
5	706	298	± 62	650	249	± 79	706	298	± 62	650	249	± 79	—	—	—	—	—	—
6	876	706	± 45	758	673	± 34	823	673	± 50	717	644	± 36	1243	1236	± 76	1100	1053	± 80

ИСТ4 Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (км/ч)

Общий	214	204	± 1,8	20,7	16,9	± 1,9	22,6	22,7	± 2,0	22,7	21,8	± 2,2	19,0	13,8	± 3,6	16,8	13,3	± 3,4
1	24,6	22,2	± 4,9	27,6	24,0	± 5,6	31,4	27,7	± 6,2	41,1	41,8	± 7,0	21,6	11,6	± 6,3	20,2	9,1	± 6,3
2	25,6	23,3	± 4,3	24,4	23,8	± 4,6	25,7	23,3	± 4,3	24,7	23,9	± 4,5	7,4	7,4	—	5,4	6,2	± 91,0
3	26,3	25,1	± 5,6	20,8	20,6	± 4,6	25,9	25,1	± 6,0	21,4	21,4	± 4,8	28,1	23,3	± 15,4	17,5	15,2	± 13,5
4	19,5	15,4	± 3,3	16,4	15,1	± 2,9	24,2	29,2	± 5,0	22,2	24,6	± 5,8	15,1	15,2	± 3,1	13,5	15,0	± 1,7
5	10,5	9,2	± 1,4	8,6	7,8	± 1,3	10,5	9,2	± 1,4	8,6	7,8	± 1,3	—	—	—	—	—	—
6	20,9	22,2	± 2,9	20,3	21,5	± 2,5	21,9	23,0	± 3,2	21,1	22,3	± 2,8	13,4	13,7	± 1,1	13,4	13,6	± 1,1

СБ3 Скорость без задержки (км/ч)

Общий	44,1	43,9	± 2,9	42,7	37,1	± 3,1	43,6	44,5	± 2,5	42,9	39,4	± 2,7	45,0	30,0	± 7,4	42,2	27,2	± 8,1
1	62,3	61,1	± 6,0	68,1	75,3	± 6,0	57,4	57,3	± 4,5	69,5	75,7	± 7,1	64,4	75,4	± 8,4	67,3	75,3	± 8,7
2	51,9	53,4	± 3,4	46,1	50,4	± 5,4	52,0	53,4	± 3,3	46,6	50,4	± 5,0	8,4	8,4	—	7,9	6,4	± 190,1
3	41,9	45,4	± 5,8	37,7	36,6	± 6,3	43,7	46,7	± 5,4	41,2	43,2	± 5,7	33,8	32,6	± 18,6	19,6	17,4	± 15,1
4	30,4	24,0	± 6,5	23,5	17,8	± 5,4	41,1	44,3	± 9,8	33,8	36,8	± 9,6	20,6	17,4	± 4,8	18,4	15,6	± 4,6
5	30,3	26,9	± 3,4	28,4	26,9	± 2,2	30,3	26,9	± 3,4	28,4	26,9	± 2,2	—	—	—	—	—	—
6	40,2	36,8	± 2,8	38,9	35,9	± 2,6	42,4	39,6	± 2,6	40,6	37,2	± 2,4	24,3	27,8	—	24,4	28,3	± 5,9

— = данные отсутствуют, ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, ч = час, км = километр, км/ч = километр в час, ИСТ = индикатор содействия торговле. Источник: Азиатский банк развития.

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

Действия в автомобильных пунктах пропуска

В Таблице А7.1 представлены время и затраты, связанные с действиями для автомобильных грузов, убывающих из указанной страны через отдельные пункты пропуска.

Таблица А7.1: Время и затраты при пересечении пунктов пропуска, убытие

ПП	Страна	Коридор	Колич.	Продолжительность (часов)																			
				Общая		Действия																	
				Среднее	Медиана	i	ii	iii	iv	v	vi	vii	viii	ix	x	xi	xii	xiii	xiv	xv	xvi	xvii	xviii
Чаман	ПАК	5,6	105	70,7	62,8	0,7	43,4		0,9			0,6			0,7		0,6						24,8
Курык	КАЗ	2	13	69,7	49,1	0,1	0,2		5,6							0,1	0,2				0,1		65,4
Пешавар	ПАК	5,6	464	50,0	28,0	0,8	26,0		1,8								0,8				4,3		49,9
Сарпи	ГРУ	2	27	36,2	5,3	0,2	0,4		0,3	0,1		0,2	0,1			0,1	0,1	0,1					34,9
Такешикент	КНР	4	9	31,8	40,6	0,2	1,2	0,9	0,5			0,2									28,6		0,6
Хият	РОС	4	80	25,2	1,6	0,2	0,9					0,1						0,1				0,1	23,9
Торгунди	АФГ	2,6	84	20,2	18,6	0,6	0,7		0,8						0,5		0,6				3,7		13,7
Алашаньюку	КНР	1,2	26	18,6	8,3	0,1	1,2	0,9	0,5			0,1					0,4				3,6		12,4
Шерхан-Бандар	АФГ	2,5,6	120	17,3	17,6	0,8	0,9	0,7	1,0	0,6		0,6			0,5						4,6		8,2
Хоргос	КНР	1	133	16,4	12,4	0,2	1,2	0,9	0,6	0,8		0,2	0,3			0,3	0,5	1,0			10,6		4,4
Пахтаабад (Дуст)	ТАД	3	27	13,8	11,1	1,1	2,2		3,7	0,6						0,6	0,7	0,6					4,9
Коньсбаева	КАЗ	3,6	4	12,0	13,9	1,3	1,9	0,1	0,6	0,6						0,8	0,7	0,6					6,3
Тажен	КАЗ	2,6	136	10,7	11,4	0,9	1,9		0,8	0,6		0,2	0,1			0,6	0,6	0,6					5,5
Яллама	УЗБ	3,6	122	9,6	10,5	0,9	1,8	0,2	0,5	0,6	0,6	0,2	0,1			0,7	0,6	0,6					4,6
Алат	УЗБ	2,3	9	9,6	9,5	0,8	1,8		0,6	0,6		0,3				0,7	0,6	0,6					4,5
Фарап	ТКМ	2,3	3	9,4	8,1	1,2	1,9									0,7	0,7	0,6	0,4				4,6
Даутота	УЗБ	2,6	221	8,1	8,1	0,6	1,2	0,1	0,6	0,6	0,2	0,2	0,1			0,7	0,5	0,6					4,6
Сарахс	ТКМ	3	1	7,3	7,3	1,0	1,3									0,6	0,7	0,7					3,0
Нур Жолы	КАЗ	1	12	6,7	4,8	0,1	1,7	0,3	0,3	0,2		0,1	0,1			0,2	0,2				0,5	0,3	7,0
Эренхот	КНР	4	310	6,4	7,1	0,5	1,1	0,8	1,9			0,6					0,8	0,1					2,6
Хайратан	АФГ	3,6	156	5,6	5,5	0,7	0,7		0,9						0,6						2,7	0,6	
Сариосиё	УЗБ	3	129	5,3	4,0	0,4	1,9		0,3	0,4	0,3	0,2				0,4	0,7	0,6	0,5				4,4
Цители Хиди	ГРУ	2	65	5,1	2,2	0,1	0,1	0,1	0,1							0,1					0,1		4,8
Фотехобод	ТАД	2,3,6	4	4,8	4,3	0,2	0,7		0,2	0,1		0,2				0,2							3,5
Красный мост	АЗЕ	2	7	4,5	3,4	0,1	0,2	0,1	0,1														4,1
Красный Яр	РОС	6	9	4,4	2,8	0,2			0,3			0,2	0,2			0,1	0,1						3,6
Учкурган	УЗБ	0	2	4,3	4,3	0,2	0,4		0,4			0,2	0,1										3,0
Карасу	КАЗ	1	20	4,0	2,6	0,9			2,4														5,6
Озинки	РОС	1, 6	1	3,9	3,9	0,3			0,1	0,2		0,2	0,1			0,1	0,1						3,0
Сарп	ДР	2	5	3,9	3,9	0,2	0,4		0,2			0,2	0,1			0,1							2,7
Иркештам	КГЗ	2,5	5	3,7	3,9	0,2	0,3		1,5	0,2		0,2	0,1								2,5		3,0
Жайсан	КАЗ	1,6	62	3,3	3,2	0,3			0,6	0,1		0,2	0,1			0,1	0,1						2,7

Продолжение на следующей странице

Таблица А7.1 продолжение

ПП	Страна	Коридор	Колич.	Продолжительность (часов)																			
				Общая		Действия																	
				Среднее	Медиана	i	ii	iii	iv	v	vi	vii	viii	ix	x	xi	xii	xiii	xiv	xv	xvi	xvii	xviii
Курмангазы	КАЗ	6	131	3,3	2,8	0,4	3,4		0,4	0,1		0,2	0,1			0,1	0,1				5,0		2,4
Погодаево	КАЗ	0	1	3,1	3,1	1,3																	1,8
Маштаково	РОС	0	1	3,1	3,1	0,3			0,3	0,1		0,2	0,1			0,2							2,0
Новомарковка	РОС	1,6	17	3,1	2,8	0,2			0,8	0,1		0,2	0,1			0,1	0,1						3,1
Гулистон	ТАД	0	2	3,0	3,0	0,2	0,6		4,0	0,3													
Худжераб	КНР	5	6	2,8	2,8	0,2	0,2		0,5			0,2									0,5		1,4
Таскала	КАЗ	1, 6	33	2,8	2,5	0,7			0,4	0,1		0,2	0,1			0,1	0,1						1,9
Карасу	КНР	0	26	2,8	3,3	0,2	0,5		0,5			0,2					0,4				0,6		1,1
Ойбек	УЗБ	2,3,6	2	2,8	2,8	0,1	0,1																5,0
Мерке	КАЗ	1,3	6	2,5	2,6	0,9																	1,6
Аул	КАЗ	3	1	2,4	2,4	0,4			2,0														
Торугарт	КГЗ	1	1	2,4	2,4	0,3	0,1		2,0														
Карамык	ТАД	2,3,5	10	2,4	2,3	0,2	0,6		1,9	0,3													
Достук	КГЗ	2	12	2,2	2,3	0,1	0,5		1,5	0,3	0,6	0,2	0,1			0,1	0,1						2,0
Карамык	КГЗ	2,3,5	30	2,2	2,3	0,3	0,3		0,6	0,2	0,3	0,3				0,3		0,3					
Дустлик	УЗБ	2	12	2,1	2,5	0,1	0,4		1,5	0,2	0,3	0,2	0,1				0,1						1,5
Торугарт	КНР	1	15	2,1	2,6	0,2			0,6			0,2									0,5		1,3
Петухово	РОС	1,6	1	2,1	2,1	0,1			2,0														
Панжи Поён	ТАД	2,5,6	119	2,1	2,3	0,2	0,3		0,2	0,2	0,2	0,2				0,2		0,3			0,5		
Ярант	МОН	4	18	1,8	2,0	0,2	1,0		0,5			0,2									0,5		
Кызыл-Бель	КГЗ	0	7	1,7	2,2	0,1	0,5		1,8	0,3	0,8												
Баку	АЗЕ	2	69	1,7	0,4	0,1	3,0		1,5	1,0			0,1				0,2				4,3	0,1	
Иркештан	КНР	2,5	2	1,4	1,4	0,1			1,3														
Зуун Хатавч	КНР	4	10	1,4	1,4	0,2	0,7					0,1						0,1					0,2
Ак-Тилек	КГЗ	1	45	1,1	1,1	0,1	0,3		1,5														
Троицк	РОС	1	2	0,6	0,6	0,1			1,0														

Продолжение на следующей странице

Таблица А7.1 продолжение

ПП	Страна	Коридор	Колич.	Затраты (\$)																			
				Общие		Действия																	
				Среднее	Медиана	i	ii	iii	iv	v	vi	vii	viii	ix	x	xi	xii	xiii	xiv	xv	xvi	xvii	xviii
Чаман	ПАК	5,6	105	109	55	11	74					11			11		10						
Курык	КАЗ	2	13	177	179	–	103		38							2	10					40	2
Пешавар	ПАК	5,6	464	311	292		275		5								10				50		
Сарпи	ГРУ	2	27	10	10		10																
Такешикент	КНР	4	9	671	747	–	82	52	–			–									528		9
Хиягт	РОС	4	80	10	8		16															8	
Торгунди	АФГ	2,6	84	317	321	11	67								11		16				215		
Алашанькоу	КНР	1,2	26	590	583	–	127	93	–			–					11				401		–
Шерхан-Бандар	АФГ	2,5,6	120	340	340	11	18	17	11	20		100			11						152		17
Хоргос	КНР	1	133	1 658	700	–	90	65	–	49		–	13			10	9	40			1 737		3
Пахтаабад (Дусти)	ТАД	3	27	102	107	8	19	18	15	16	17		10	10	15	14	16	19	22				4
Коньсбаева	КАЗ	3,6	4	79	87	7	21	–	15	15						12	13	16					–
Тажен	КАЗ	2,6	136	94	109	9	27		12	16			5			15	17	19					1
Яллама	УЗБ	3,6	122	–	–	–	–	–															–
Алат	УЗБ	2,3	9																				
Фарап	ТКМ	2,3	3	67	66	13	20									14	13	9	9				
Даутота	УЗБ	2,6	221	5	–	–	4	–	3								–						–
Сарахс	ТКМ	3	1	60	60	14	16									12	10	8					
Нур Жолы	КАЗ	1	12	290	300	–	282	22	1	20		–									–	–	–
Эренхот	КНР	4	310	117	146	–	84	–	–			–					51					8	–
Хайратан	АФГ	3,6	156	159	160	11	10								11						118	11	
Сариосиё	УЗБ	3	129	127	135	14	24		8	5	10	5				8		5	54				–
Цители Хиди	ГРУ	2	65	43	65	–	–	–	–							–						67	–
Фотехобод	ТАД	2,3,6	4	60	45	–	38		5	5						50							8
Красный мост	АЗЕ	2	7	20	12	–	20	–	–														–
Красный Яр	РОС	6	9																				
Учкурган	УЗБ	0	2																				
Карасу	КАЗ	1	20	32	25	18			16														
Озинки	РОС	1, 6	1																				
Сарп	ДР	2	5																				
Иркештам	КГЗ	2,5	5	6	–	1	3		3			–											
Жайсан	КАЗ	1,6	62	11	5	25			6	7													
Курмангазы	КАЗ	6	131	7	5	9			5	10													
Погодаево	КАЗ	0	1	10	10	10																	
Маштаково	РОС	0	1																				
Новомарковка	РОС	1,6	17	9	–	1			9														
Гулистон	ТАД	0	2	43	43	4	22		25	10													
Худжераб	КНР	5	6	–	–	–	–		–			–									–		–
Таскала	КАЗ	1, 6	33	9	8	10			5	10													
Карасу	КНР	0	26	51	57	–	–		–			–					12				57		–
Ойбек	УЗБ	2,3,6	2	–	–	–	–																–

Продолжение на следующей странице

Таблица А7.1 продолжение

				Затраты (\$)																			
				Общие		Действия																	
ПП	Страна	Коридор	Колич.	Среднее	Медиана	i	ii	iii	iv	v	vi	vii	viii	ix	x	xi	xii	xiii	xiv	xv	xvi	xvii	xviii
Мерке	КАЗ	1,3	6	8	8	8																	
Аул	КАЗ	3	1	26	26	13			13														
Торугарт	КГЗ	1	1	–	–	–	–		–														
Карамык	ТАД	2,3,5	10	32	32	4	14		9	12													
Достук	КГЗ	2	12	25	26	2	15		6	11	20		5			5							
Карамык	КГЗ	2,3,5	30	42	48	3	22		4	3	5	3				3		3					
Дустлик	УЗБ	2	12	25	22	3	17		4	7	5												
Торугарт	КНР	1	15	–	–	–			–			–									–		–
Петухово	РОС	1,6	1	–	–	–			–														
Панжи Поён	ТАД	2,5,6	119	20	16	2	5		2	2	2	5				3		2					
Ярант	МОН	4	18	24	–	–	24		–			–									–		
Кызыл-Бель	КГЗ	0	7	22	21	1	12		9	7	21												
Ваки	АЗЕ	2	69	64	40	–			19								36				25	64	
Иркештан	КНР	2,5	2	–	–	–			–														
Зуун Хатавч	КНР	4	10	16	16		16																
Ак-Тилек	КГЗ	1	45	6	5	3	9		5														
Троицк	РОС	1	2	–	–	–			–														

• Более одного часа • Более \$100

АФГ = Афганистан, АЗЕ = Азербайджан, ПП = пограничный пункт пропуска, ГРУ = Грузия, ИРН = Иран, КАЗ = Казахстан, КГЗ = Кыргызская Республика, МОН = Монголия, ПАК = Пакистан, КНР = Китайская Народная Республика, РОС = Российская Федерация, ТАД = Таджикистан, ТКМ = Туркменистан, УЗБ = Узбекистан.

Примечания:

(i) Пограничный контроль; (ii) Таможенный контроль; (iii) Коммерческий контроль; (iv) Санитарный и карантинный контроль; (v) Фитосанитарный контроль; (vi) Ветеринарный контроль; (vii) Виза или иммиграция; (viii) Соответствие требованиям к транзиту; (ix) ГАИ или дорожная инспекция; (x) Полицейский КПП или пост; (xi) Транспортная инспекция; (xii) Весогабаритный контроль; (xiii) Регистрация транспортного средства; (xiv) Срочный ремонт; (xv) Сопровождение или конвой; (xvi) Погрузка и/или разгрузка; (xvii) Дорожный сбор; and (xviii) Ожидание или очередь.

Источник: Азиатский банк развития.

В Таблице А7.2 представлены время и затраты, связанные с действиями для автомобильных грузов, прибывающих в указанную страну через отдельные пункты пропуска.

Таблица А7.2: Время и затраты при пересечении пунктов пропуска, прибытие

ПП	Страна	Коридор	Колич.	Продолжительность (часов)																			
				Общие		Действия																	
				Среднее	Медиана	i	ii	iii	iv	v	vi	vii	viii	ix	x	xi	xii	xiii	xiv	xv	xvi	xvii	xviii
Яллама	УЗБ	3,6	4	30,0	37,0	1,0	1,6	0,2	26,0	0,8						0,6	0,7	0,7					5,6
Сариосиё	УЗБ	3	27	25,7	34,2	1,0	2,0		16,0	0,8						0,7	0,6	0,5					5,0
Торхам	АФГ	5,6	444	24,2	19,8	0,6	9,2		0,9			0,6		0,6	0,6	0,6						0,9	12,2
Курык	КАЗ	2	66	23,5	14,5	0,1	0,2	0,1	0,7	0,1	0,1				0,2	0,1	0,1			1,2		0,1	21,8
Спин-Булдак	АФГ	5,6	105	20,5	14,0	0,7	7,9		0,8			0,6	0,6			0,6					0,7		10,7
Достык	КАЗ	1,2	24	17,0	6,7	0,2	3,9	2,0	0,7			0,2											12,0
Карасу	КАЗ	1	45	15,5	4,6	1,6	0,6		2,5														27,1
Даутота	УЗБ	2,6	238	14,3	6,5	0,5	2,5	0,1	7,1	0,6	0,3	0,2	0,1		0,1	0,6	0,6	0,5		3,0		0,3	4,8
Конысбаева	КАЗ	3,6	101	12,8	12,8	1,4	2,5	0,2	0,6	0,6						0,7	0,7	0,5					5,9
Красный мост	АЗЕ	2	65	11,9	12,4	0,1	0,3	0,1	6,6	0,1	0,1					0,1	0,1			2,0	8,0	0,1	5,6
Фарап	ТКМ	2,3	9	10,9	10,6	1,0	1,9		0,8	0,8	0,6	0,4				0,6	0,6	0,6			2,0	0,5	4,6
Панжи Поён	ТАД	2,5,6	80	7,4	6,8	1,2	0,7	0,7	0,8	0,6		0,6			0,6				5,9				
Тажен	КАЗ	2,6	221	7,3	4,3	0,7	1,5	0,1	0,6	0,5		0,2	0,1			0,5	0,4	0,6					5,0
Алат	УЗБ	2,3	6	6,8	6,6	0,8	1,7		0,5	0,4		0,2	0,1			0,8	0,5	0,6	0,6		1,0		3,3
Чалдовар	КГЗ	1,3	6	6,8	2,2	0,9			26,0														1,5
Замын-Ууд	МОН	4	310	5,2	6,0	1,3	1,5	0,7	1,3			0,6				0,2	0,2	0,1				0,1	0,3
Нур Жолы	КАЗ	1	133	5,1	5,1	0,2	2,3		0,7	0,8		0,2	0,2			0,2	0,2				0,3	0,2	1,4
Такешикент	КНР	4	18	4,9	4,7	0,2	0,9	0,7	0,3			0,2									2,7		
Алтанбулаг	МОН	4	79	4,7	4,6	0,2	1,2		0,3			0,1				0,2	0,2	0,1				0,1	2,8
Хоргос	КНР	1	11	4,3	3,3	0,1	1,1	0,8	0,2	0,2		0,1	0,2			0,2	0,4						3,9
Пахтаабад (Дусты)	ТАД	3	128	4,0	1,7	0,6	2,2		0,3	0,4	0,3	0,4	0,1			0,7	0,6	0,6				0,2	4,8
Кайрак	КАЗ	1	1	4,0	4,0	1,0			3,0														
Цители Хиди	ГРУ	2	7	3,1	1,5	0,1	0,1		1,8							0,1	0,1				4,0		1,1
Ярант	МОН	4	9	2,7	2,7	0,2	1,4		1,0			0,2											
Карамык	ТАД	2,3,5	7	2,7	2,7	0,2	0,9		1,9	0,3													
Сарп	ДР	2	22	2,7	2,0	0,2	0,6		0,8	0,2	0,2	0,2	0,2			0,1	0,1				1,5	0,1	3,5
Гулистон	ТАД	0	7	2,5	3,0	0,1	0,6		2,5	0,2	1,0												2,0
Фотехобод	ТАД	2,3,6	2	2,5	2,5	0,1	0,2									0,2	0,2						4,0
Дустлик	УЗБ	2	12	2,4	2,9	0,2	0,6		2,0	0,2	0,4	0,2	0,1										
Таскала	КАЗ	1,6	2	2,4	2,4	0,8			0,1	0,2		0,2					0,1						1,4
Кульма	ТАД	0	26	2,3	2,3	0,2	1,3		0,6			0,2				0,2							0,4
Худжераб	ПАК	5	6	2,3	2,3	0,2	0,2		0,5			0,2											1,5
Торугарт	КГЗ	1	17	2,3	2,6	0,2	0,6		0,4			0,4				1,2							1,1
Курмангазы	КАЗ	6	71	2,2	1,8	0,6	3,3		0,3	0,1		0,2				0,2	0,1				4,7		1,3
Веселоярск	РОС	3	2	2,1	2,1	0,4			1,8														
Карамык	КГЗ	2,3,5	10	2,1	2,5	0,1	0,4		2,0	0,2													
Жайсан	КАЗ	1,6	17	2,0	2,1	0,3			1,2	0,2		0,2	0,1			0,1	0,1						2,0
Погодаево	КАЗ	0	25	2,0	2,0	0,7																	1,2

Продолжение на следующей странице

Таблица А7.2 продолжение

ПП	Страна	Коридор	Колич.	Продолжительность (часов)																				
				Общие		Действия																		
						i	ii	iii	iv	v	vi	vii	viii	ix	x	xi	xii	xiii	xiv	xv	xvi	xvii	xviii	
Достук	КГЗ	2	14	1,9	2,1	0,1	0,4		1,5	0,2	0,1	0,1	0,1			0,2	0,2							
Иркештам	КГЗ	2,5	8	1,8	1,1	0,1	1,1		0,4	1,3		0,2	0,1			0,1	0,1							
Кызыл-Бель	КГЗ	0	2	1,7	1,7	0,1	0,3		2,3	0,3														
Kensay	КГЗ	0	2	1,6	1,6	0,2	0,4		0,4			0,3	0,1			0,2	0,2							
Бичигт	МОН	4	10	1,6	1,5	0,2	0,8		0,2			0,1				0,2		0,1					0,3	
Баку	АЗЕ	2	13	1,6	0,4	0,1		0,1	1,8							0,1	0,1					0,1		
Ак-Тилек	КГЗ	1	20	1,6	2,1	0,2			1,8															
Сарпи	ГРУ	2	5	1,4	1,3	0,2	0,4		0,3	0,1		0,1	0,1			0,1	0,1					0,1		
Новомарковка	РОС	1,6	66	1,4	1,3	0,2			0,6	0,2		0,2	0,1			0,2	0,1				0,2	0,1	1,0	
Ойбек	УЗБ	2,3,6	4	1,4	1,1	0,2	0,4		0,2	0,1		0,2				0,1							2,0	
Красный Яр	РОС	6	80	1,4	1,3	0,2		0,1	0,4	0,2		0,2	0,1			0,1	0,1					0,1	1,0	
Озинки	РОС	1,6	8	1,4	1,4	0,2			0,4	0,2		0,2	0,1			0,1	0,1					0,2		
Маштаково	РОС	0	27	1,3	1,2	0,2			0,4	0,2		0,2	0,1			0,1	0,1					0,1		
Серхетабад	ТКМ	2,6	12	0,9	0,9				0,9															
Иркештан	КНР	2,5	1	0,8	0,8	0,5			0,2			0,2												
Кос-Арал	РОС	1,6	1	0,8	0,8	0,2			0,1	0,2		0,2				0,1	0,1					0,1		
Жалган	ТАД	2,3,5	23	0,8	0,7											0,2		0,2		0,4				
Петухово	РОС	1,6	3	0,4	0,1	0,1			1,0															
Троицк	РОС	1	2	0,1	0,1	0,1																		

Продолжение на следующей странице

Таблица А7.2 продолжение

ПП	Страна	Коридор	Колич.	Затраты (\$)																			
				Общие		Действия																	
				Среднее	Медиана	i	ii	iii	iv	v	vi	vii	viii	ix	x	xi	xii	xiii	xiv	xv	xvi	xvii	xviii
Яллама	УЗБ	3,6	4	—	—	—	—	—								—							
Сариосиё	УЗБ	3	27	10	10	—			20							—	—						—
Торхам	АФГ	5,6	444	259	224	30	194					20		10	11	20						10	30
Курык	КАЗ	2	66	308	281	0	156	1	10	—	1				6	5	38			187		60	—
Спин-Булдак	АФГ	5,6	105	98	44	11	72					11				11							
Достык	КАЗ	1,2	24	602	600	—	556	555	—			—											—
Карасу	КАЗ	1	45	29	28	18	21		14														
Даутота	УЗБ	2,6	238	73	96	15	26	—	7	5	10	5			—	7	—	5		143			0
Коньсбаева	КАЗ	3,6	101	123	126	16	26	—	17	19						16	16	19					—
Красный мост	АЗЕ	2	65	105	109	—	24	—	37	—	—					8	12			550	—	25	—
Фарап	ТКМ	2,3	9	311	313	15	19		8	9	78	78				14	12	9				158	
Панжи Поён	ТАД	2,5,6	80	188	189	11	50	50	11	50		10			11				88				
Тажен	КАЗ	2,6	221	85	80	12	34	—	10	14		5	7			15	18	20					1
Алат	УЗБ	2,3	6																				
Чалдовар	КГЗ	1,3	6	8	8	8																	
Замын-Ууд	МОН	4	310	110	139	34	76	14	1			—					4					3	—
Нур Жолы	КАЗ	1	133	315	290	—	297		0	30		—	8								—	25	—
Такешикент	КНР	4	18	221	221	—	81	45	—			—									95		
Алтанбулаг	МОН	4	79	7	6		4		3								4					4	
Хоргос	КНР	1	11	174	231	—	100	77	—			—					11						—
Пахтаабад (Дусты)	ТАД	3	128	91	71	9	32		5	7	3	14	20			7	14	6			8	200	—
Кайрак	КАЗ	1	1	30	30	12			18														
Цители Хиди	ГРУ	2	7	—	—	—	—		—							—	—				—		—
Ярант	МОН	4	9	202	202	—	126		76			—											
Карамык	ТАД	2,3,5	7	31	26	4	18		9	11													
Сарп	ДР	2	22	119	78		27		40				53								40	400	
Гулистон	ТАД	0	7	33	26	2	17		14	10	32												
Фотехобод	ТАД	2,3,6	2	200	200	—	200									—	—						—
Дустлик	УЗБ	2	12	33	28	4	19		9	16	12												
Таскала	КАЗ	1, 6	2	18	18	15			5	15													
Кульма	ТАД	0	26	32	—	—	11		10			4				23							—
Худжераб	ПАК	5	6	—	—	—	—		—			—											—
Торугарт	КГЗ	1	17	30	37	1	3		1			14				21							—
Курмангазы	КАЗ	6	71	9	8	9			5	10													
Веселоярск	РОС	3	2	—	—	—			—														
Карамык	КГЗ	2,3,5	10	25	22	3	11		9	8													
Жайсан	КАЗ	1,6	17	23	14	15			9				55										
Погодаево	КАЗ	0	25	10	8	10																	
Достук	КГЗ	2	14	18	16	2	11		4	6	4					10							
Иркештам	КГЗ	2,5	8	106	22	0	98		2	12			18										
Кызыл-Бель	КГЗ	0	2	24	24	1	12		10	12													
Кенсай	КГЗ	0	2	22	22		18		4														

Продолжение на следующей странице

Таблица А7.2 продолжение

				Затраты (\$)																			
				Общие		Действия																	
ПП	Страна	Коридор	Колич.	Среднее	Медиана	i	ii	iii	iv	v	vi	vii	viii	ix	x	xi	xii	xiii	xiv	xv	xvi	xvii	xviii
Бичигт	МОН	4	10	7	8		4		1														4
Баку	АЗЕ	2	13	51	40	–		–	17							–	6						36
Ак-Тилек	КГЗ	1	20	7	6	4			3														
Сарпи	ГРУ	2	5	84	80		10									20							70
Новомарковка	РОС	1,6	66	48	50	2			5				67								60	52	
Ойбек	УЗБ	2,3,6	4	50	50	–	50									–							
Красный Яр	РОС	6	80	47	40								64										44
Озинки	РОС	1, 6	8	79	75								65										63
Маштаково	РОС	0	27	50	40								64										41
Серхетабад	ТКМ	2,6	12																				
Иркештан	КНР	2,5	1																				
Кос Арал	РОС	1,6	1	60	60																		60
Жалган	ТАД	2,3,5	23	153	156	3	20		2	3	2	4				3		5		111			
Петухово	РОС	1,6	3	–	–	–			–														
Троицк	РОС	1	2	–	–	–																	

• Более одного часа • Более \$100

– = данные отсутствуют, АФГ = Афганистан, АЗЕ = Азербайджан, ПП = пограничный пункт пропуска, ГАИ = Государственная автомобильная инспекция (дорожная инспекция), ГРУ = Грузия, КАЗ = Казахстан, КГЗ = Кыргызская Республика, МОН = Монголия, ДР = Другие, ПАК = Пакистан, КНР = Китайская Народная Республика, РОС = Российская Федерация, ТАД = Таджикистан, ТКМ = Туркменистан, УЗБ = Узбекистан.

Примечания:

(i) Пограничный контроль; (ii) Таможенный контроль; (iii) Коммерческий контроль; (iv) Санитарный и карантинный контроль; (v) Фитосанитарный контроль; (vi) Ветеринарный контроль; (vii) Виза или иммиграция; (viii) Соответствие требованиям к транзиту; (ix) ГАИ или дорожная инспекция; (x) Полицейский КПП или пост; (xi) Транспортная инспекция; (xii) Весогабаритный контроль; (xiii) Регистрация транспортного средства; (xiv) Срочный ремонт; (xv) Сопровождение или конвой; (xvi) Погрузка и/или разгрузка; (xvii) Дорожный сбор; and (xviii) Ожидание или очередь.

Источник: Азиатский банк развития.

ПРИЛОЖЕНИЕ 8

Действия в железнодорожных пунктах пропуска

В Таблице А8 представлены время и затраты, связанные с действиями для железнодорожных грузов, прибывающих и убывающих в/из указанной страны через отдельные пограничные пункты пропуска.

Таблица А8: Время и затраты в железнодорожных пунктах пропуска, прибытие и убытие

Железнодорожные ПП, убытие

ПП	Страна	Коридор	Колич.	Продолжительность (часов)																							
				Общая		Действия																					
				Среднее	Медиана	i	ii	iii	iv	v	vi	vii	viii	ix	x	xi	xii	xiii	xiv	xv	xvi	xvii	xviii	xix	xx	xxi	xxii
Келес	УЗБ	3,6	5	72,0	72,0											72,0											
Алашаньюоу	КНР	1,2	143	26,9	22,3											2,3	0,4	0,3	2,3				25,0				
Эренхот	КНР	4	142	15,0	8,4											1,8	2,1			1,6			5,6	22,8	8,0	24,4	
Хоргос	КНР	1	161	12,7	1,2												1,0	0,3	0,3	1,2				29,5		48,0	
Ходжадавлет	УЗБ	2,3	12	12,7	13,2												2,7						11,3	9,0			
Алтынколь	КАЗ	1	5	9,4	8,5												0,3	0,3	0,4	0,5					8,2		
Сарыагаш	КАЗ	3,6	70	8,9	5,0												1,4	0,2	0,3	0,3			12,5	3,0			
Мерке	КАЗ	1,3	18	6,0	5,0													0,3						5,9			
Тургунди	АФГ	2,6	84	3,8	3,9	1,5	1,6										0,7										
Бекабад	УЗБ	2	5	3,5	3,5																				3,5		
Замын-Ууд	МОН	4	119	2,1	1,4						1,9					1,5	1,6			1,0	2,0	2,5	3,5	4,8	2,4	4,0	
Наушки	РОС	4	48	1,0	1,0										1,0	1,3											

				Затраты (\$)																							
				Общая		Действия																					
ПП	Страна	Коридор	Колич.	Среднее	Медиана	i	ii	iii	iv	v	vi	vii	viii	ix	x	xi	xii	xiii	xiv	xv	xvi	xvii	xviii	xix	xx	xxi	xxii
Келес	УЗБ	3,6	5																								
Алашанькоу	КНР	1,2	143												–			0				6					
Эренхот	КНР	4	142												–	–		–			–	–	–	–		–	
Хоргос	КНР	1	161													6		1				8					
Ходжадавлет	УЗБ	2,3	12												100							–				–	
Алтынколь	КАЗ	1	5																								
Сарыагаш	КАЗ	3,6	70												124							–					
Мерке	КАЗ	1,3	18																								
Тургунди	АФГ	2,6	84	108	105										12												
Бекабад	УЗБ	2	5																								
Замын-Ууд	МОН	4	119						–						2	3		5	–	–	–	–	–	–	–		
Наушки	РОС	4	48										23	22													

Продолжение на следующей странице

Таблица А8 продолжение

Железнодорожные ПП, прибытие

ПП	Страна	Коридор	Колич.	Продолжительность (часов)																							
				Общая		Действия																					
				Среднее	Медиана	i	ii	iii	iv	v	vi	vii	viii	ix	x	xi	xii	xiii	xiv	xv	xvi	xvii	xviii	xix	xx	xxi	xxii
Достык	КАЗ	1,2	143	72,7	54,8					3,4				3,0			2,2	0,2	0,2	2,1	1,7		47,9		15,3		
Алтынколь	КАЗ	1	157	51,4	49,2					1,4	0,3				288,0		3,1	0,2	0,3	0,7	4,5		48,1		16,8	24,0	91,1
Фарап	ТКМ	2,3	12	21,4	2,8												2,7								77,7		
Замын-Ууд	МОН	4	297	11,5	6,9	1,0		1,5		3,0	3,4			3,0		1,6	1,7		1,5	1,0	4,6		8,5		13,9	30,5	
Термез	УЗБ	3,6	24	9,1	9,1	8,5											0,6										
Эренхот	КНР	4	119	7,4	5,0					2,7	1,6					1,6	1,5			0,8	1,1		7,8		31,4	31,5	
Сүхэ-Батор	МОН	4	48	4,8	4,8						1,7					1,6	1,6		1,0						2,7		
Серхетабад	ТКМ	2,6	84	3,7	3,7			0,8									2,4	0,7									
Келес	УЗБ	3,6	70	3,5	2,7												2,3	0,4	0,4	0,4					4,1		
Сарыагаш	КАЗ	3,6	5	1,7	1,6												0,4	0,5	0,5	0,4							
Чалдовар	КГЗ	1,3	18	1,7	1,5													0,5							1,6		
Наушки	РОС	4	12	1,1	1,0										1,1												
Пахтаабад (Дусти)	ТАД	3	1																								

ПП	Страна	Коридор	Колич.	Затраты (\$)																								
				Общая		Действия																						
				Среднее	Медиана	i	ii	iii	iv	v	vi	vii	viii	ix	x	xi	xii	xiii	xiv	xv	xvi	xvii	xviii	xix	xx	xxi	xxii	
Достык	КАЗ	1,2	143	524	425					329					–			195			0	–		–		–		
Алтынколь	КАЗ	1	157	271	114					182	100					100		89			–	–		–		–		
Фарап	ТКМ	2,3	12	120	120													120										
Замын-Ууд	МОН	4	297	32	–	–		15		33	–			–			3	10		89	5	–		–		–	–	
Термез	УЗБ	3,6	24	120	117	106												14										
Эренхот	КНР	4	119	125	133					120	4						1	–		14	–		–		–	–	–	
Сүхэ-Батор	МОН	4	48	5	5						–						2	3		7					–			
Серхетабад	ТКМ	2,6	84	82	82			20										50	12									
Келес	УЗБ	3,6	70	139	150													139										
Сарыагаш	КАЗ	3,6	5	14	14													14										
Чалдовар	КГЗ	1,3	18																									
Наушки	РОС	4	12	21	21											21												
Пахтаабад (Дусти)	ТАД	3	1																									

• Более одного часа • Более \$100

– = данные отсутствуют, АФГ = Афганистан, АЗЕ = Азербайджан, ПП = пограничный пункт пропуска, ГАИ = Государственная автомобильная инспекция (дорожная инспекция), ГРУ = Грузия, ИРН = Иран, КАЗ = Казахстан, КГЗ = Кыргызская Республика, МОН = Монголия, ПАК = Пакистан, КНР = Китайская Народная Республика, РОС = Российская Федерация, ТАД = Таджикистан, ТКМ = Туркменистан, УЗБ = Узбекистан.

Примечания:

i. Погрузка грузов, ii. Разгрузка грузов, iii. Крепление груза от смещения, iv. Выгрузка излишнего груза, v. Перегрузка в пункте смены колеи, vi. Уборка и подача вагонов, vii. Замена или ремонт неисправных вагонов, viii. Срочный ремонт, ix. Сортировка поездов, x. Ошибки в документах, xi. Переоформление транзитных документов, xii. Таможенная проверка, xiii. Техническая инспекция, xiv. Коммерческая инспекция, xv. Санитарный и фитосанитарный контроль, xvi. Перегрузка материалов, xvii. Неисправное погрузочно-разгрузочное оборудование, xviii. Отсутствие вагонов, xix. Ограничение на въезд, xx. Сортировка, xxi. Ожидание прохождения приоритетных поездов, xxii. Прочие причины.

Источник: Азиатский банк развития.

Измерение и мониторинг эффективности коридоров ЦАРЭС

Годовой отчет за 2020 год

Коронавирусная болезнь и ее влияние

В этом отчете представлены показатели автомобильного и железнодорожного транспорта в 2020 году в 11 странах, являющихся членами Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС). Используя данные об автомобильных и железнодорожных грузоперевозках, собираемые в реальном времени, в нем используется модель Измерения и мониторинга эффективности коридоров для оценки эффективности шести транспортных коридоров Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), которые связывают страны-члены ЦАРЭС. Отчет демонстрирует, где грузы перемещаются быстрее, чтобы помочь компаниям работать лучше, и выявляет задержки и препятствия, которые мешают ведению быстрой и эффективной торговли; в нем содержатся срезы данных по конкретным странам и коридорам, а также ключевые рекомендации по повышению эффективности торговли вдоль коридоров ЦАРЭС; отчет информирует национальные органы, разрабатывающие политику, о помехах для транспорта и торговли; и помогает направлять инвестиции в инфраструктуру, и реформу и модернизацию в области упрощения процедур торговли. В этой публикации также содержится специальное тематическое исследование о влиянии коронавирусной болезни на регион.

О Программе Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества

Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) представляет собой партнерство 11 стран и партнеров по развитию, совместно работающих над продвижением развития через сотрудничество в целях ускорения экономического роста и сокращения бедности. Она руководствуется всеобъемлющим видением: «Хорошие соседи, хорошие партнеры и хорошие перспективы». В составе стран ЦАРЭС: Афганистан, Азербайджан, Китайская Народная Республика, Грузия, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

Об Азиатском банке развития

АБР стремится к достижению процветания, всеохватности, стабильности и устойчивости в Азии и Тихоокеанском регионе, не прекращая при этом свои усилия, направленные на искоренение крайней нищеты. Основанный в 1966 году банк принадлежит 68 членам, 49 из которых относятся к данному региону. Его основными инструментами для оказания помощи развивающимся странам-членам являются диалог по вопросам проводимой политики, кредиты, инвестиции в акционерный капитал, гарантии, гранты и техническая помощь.

АЗИАТСКИЙ БАНК РАЗВИТИЯ

6 ADB Avenue, Mandaluyong City
1550 Metro Manila, Philippines
www.adb.org