

Форум предпринимателей Казахстана

**Мониторинг транзитных
коридоров Центральной Азии**

2007-2008



**Конгресс бизнес ассоциаций
Центральной Азии и России
(КБАЦАиР)**



Цели сотрудничества

- координация действий объединений предпринимателей в регионе
- осуществление регулярных консультаций бизнес сообществ государств по вопросам, влияющим на внешнеэкономическую деятельность

Задачи Конгресса

- Развитие всестороннего сотрудничества между общественными объединениями предпринимателей
- Обмен опытом и реализация совместных проектов для решения проблем предпринимательства в регионе
- Гармонизация национальных законодательств
- Подготовка предложений по созданию условий для развития транзита

Мероприятия КБАЦДиР

1. Международная конференция «Адвокаси на национальном и региональном уровнях»
29- 30 июня 2006 года (г.Алматы Казахстан).
2. «Бизнес в странах Великого Шелкового пути - 2006» 1 июля 2006 года (г.Алматы Казахстан).
3. Мониторинг транзитных коридоров Казахстана, Киргизии и Таджикистана (2006 – 2008гг.)

ПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ

Цель:

- Отработка методологии исследования с учетом особенностей и специфики Центрально Азиатского региона.
- Нарработка опыта у независимых исследователей – создание постоянно действующего местного потенциала.
- Выработка индикаторов для последующего сравнения и определения эффективности мер, принимаемых Правительствами стран Центральной Азии.

ЭТАПЫ

1. Обучение:

- семинары, видеоконференции

2. Проведение исследований

3. Обсуждение и подготовка результатов исследований.

4. Информирование общественности и представителей гос.органов:

- Круглые столы (Алматы, Бишкек, Душанбе, Худжент, Ташкент)
- Публикации в средствах массовой информации
- Конференция «Проблемы и перспективы перемещения грузов в Центральной Азии»

Мониторинг транзитных коридоров

1. Пилотный проект

- Мониторинг на границе
- Интервью водителей
- Заполнение путевых журналов
- Мониторинг складов временного хранения

2. Мониторинг 2006 -2007г.

- Мониторинг на границе
- Интервью водителей
- Проезд наблюдателей по транспортным коридорам
- Анкетирование участников ВЭД и перевозчиков.
- Анкетирование таможенных брокеров

Планы на 2008 год.

1. провести общий тренинг с участием представителей из Казахстана, Туркменистана, Узбекистана, Таджикистана, Пакистана и Афганистана.
2. Помочь в проведении пилотного мониторинга в Пакистане и Афганистане.
3. провести исследование коридоров в Туркменистане и Узбекистане
4. продолжать исследование в Казахстане, Кыргызстане, Таджикистане.

**Таможенный пост:
анализ перемещения грузового
автотранспорта**

2007 год

Основные цели мониторинга таможенного поста

Определить:

1. общее время нахождения автотранспорта на таможне;
2. Время, затрачиваемое на таможенные процедуры;
3. время простоя машин на СВХ и в накопителе;
4. основные проблемы на таможенных постах и на трассе.

Основные транспортные направления КПП Коргас

- Китай – Казахстан
- Транзит: Китай – Казахстан - Кыргызстан
- Транзит: Китай – Казахстан – Узбекистан – Афганистан
- Транзит: Китай – Казахстан – Узбекистан – Таджикистан
- Китай – Казахстан – Узбекистан – Туркменистан – Иран

Основные транспортные магистрали в зоне деятельности КПП «Сырым»

1. Шымент (РК) – Самара (РФ)
2. Уральск (РК) – Бузулук (РФ)
3. Уральск (РК) – Ташла (РФ)

Основные транспортные направления:

Россия – Казахстан,

Россия – Казахстана – Узбекистан,

Беларусь – Россия – Казахстан,

Украина – Россия – Казахстан.

Схема поста «Коргас»



Мониторинг таможенного поста КОРГАС

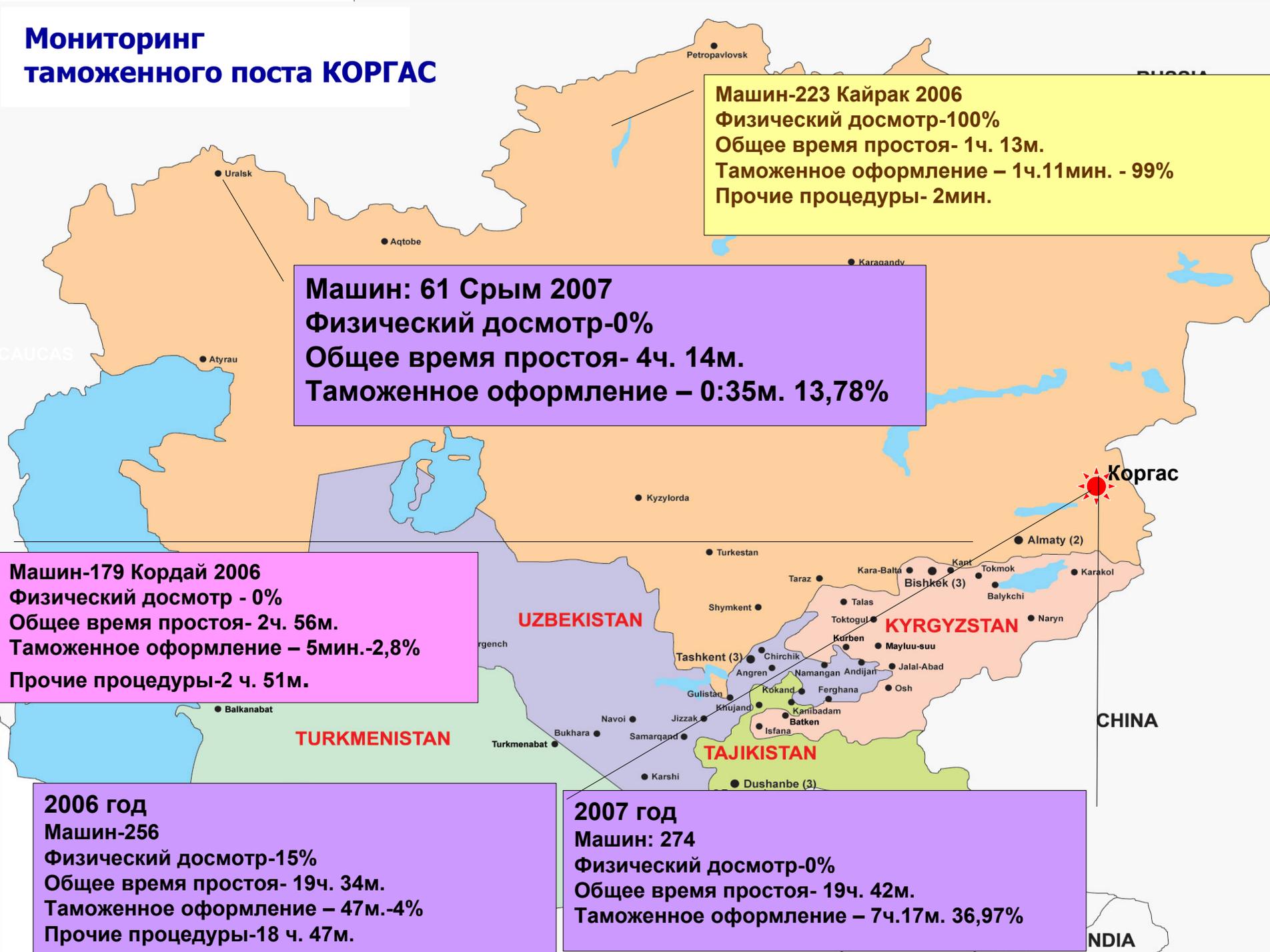
Машин-223 Кайрак 2006
Физический досмотр-100%
Общее время простоя- 1ч. 13м.
Таможенное оформление – 1ч.11мин. - 99%
Прочие процедуры- 2мин.

Машин: 61 Срым 2007
Физический досмотр-0%
Общее время простоя- 4ч. 14м.
Таможенное оформление – 0:35м. 13,78%

Машин-179 Кордай 2006
Физический досмотр - 0%
Общее время простоя- 2ч. 56м.
Таможенное оформление – 5мин.-2,8%
Прочие процедуры-2 ч. 51м.

2006 год
Машин-256
Физический досмотр-15%
Общее время простоя- 19ч. 34м.
Таможенное оформление – 47м.-4%
Прочие процедуры-18 ч. 47м.

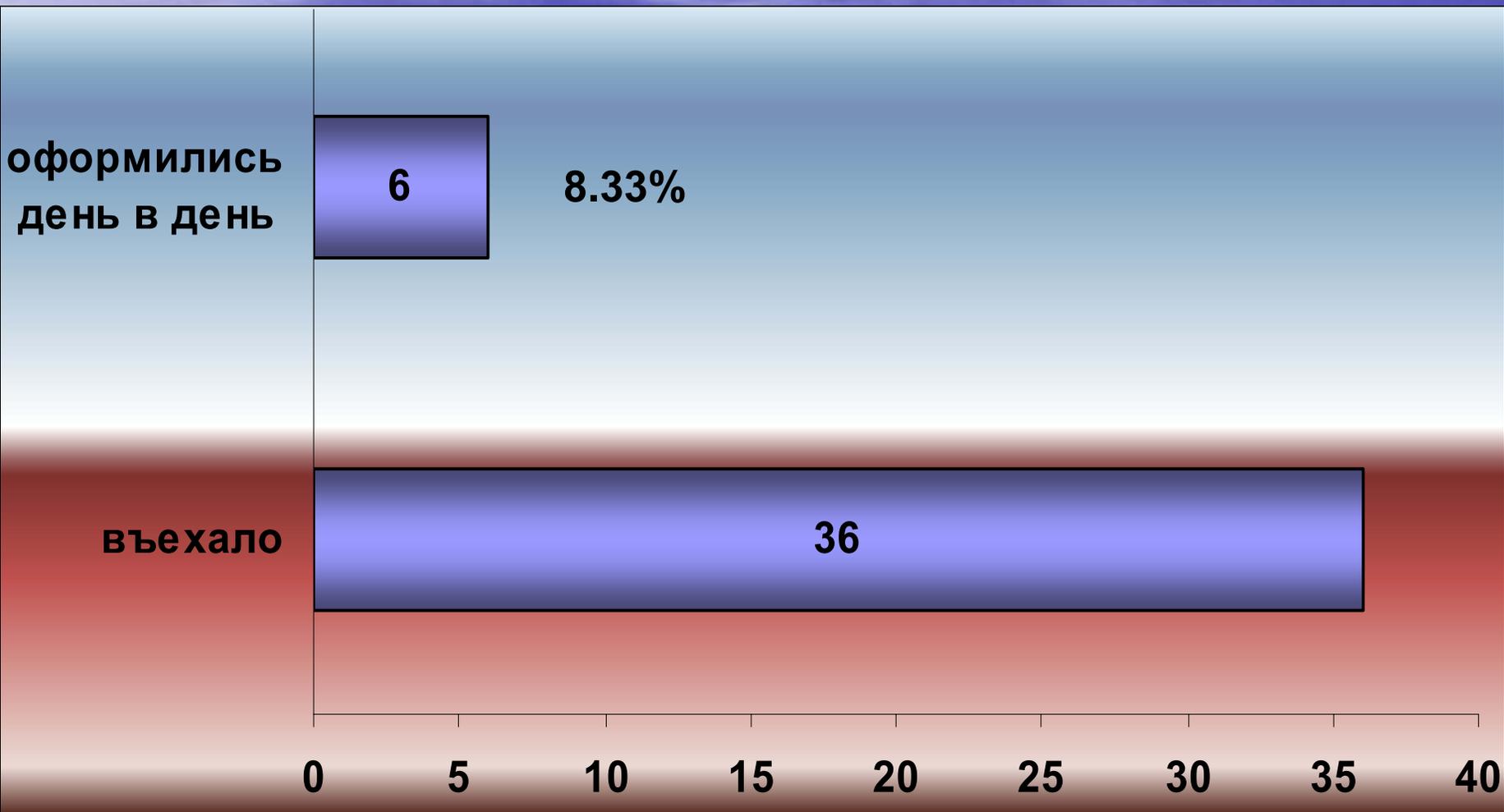
2007 год
Машин: 274
Физический досмотр-0%
Общее время простоя- 19ч. 42м.
Таможенное оформление – 7ч.17м. 36,97%



	2006	2007
Машин	256	274
Физический досмотр	15%	0%
Общее время простоя	19:34	19:42
Таможенное оформление	4%	37%



Оформленные машины день в день. (12.11.07)



Сводные результаты интервью водителей

Транспортный коридор

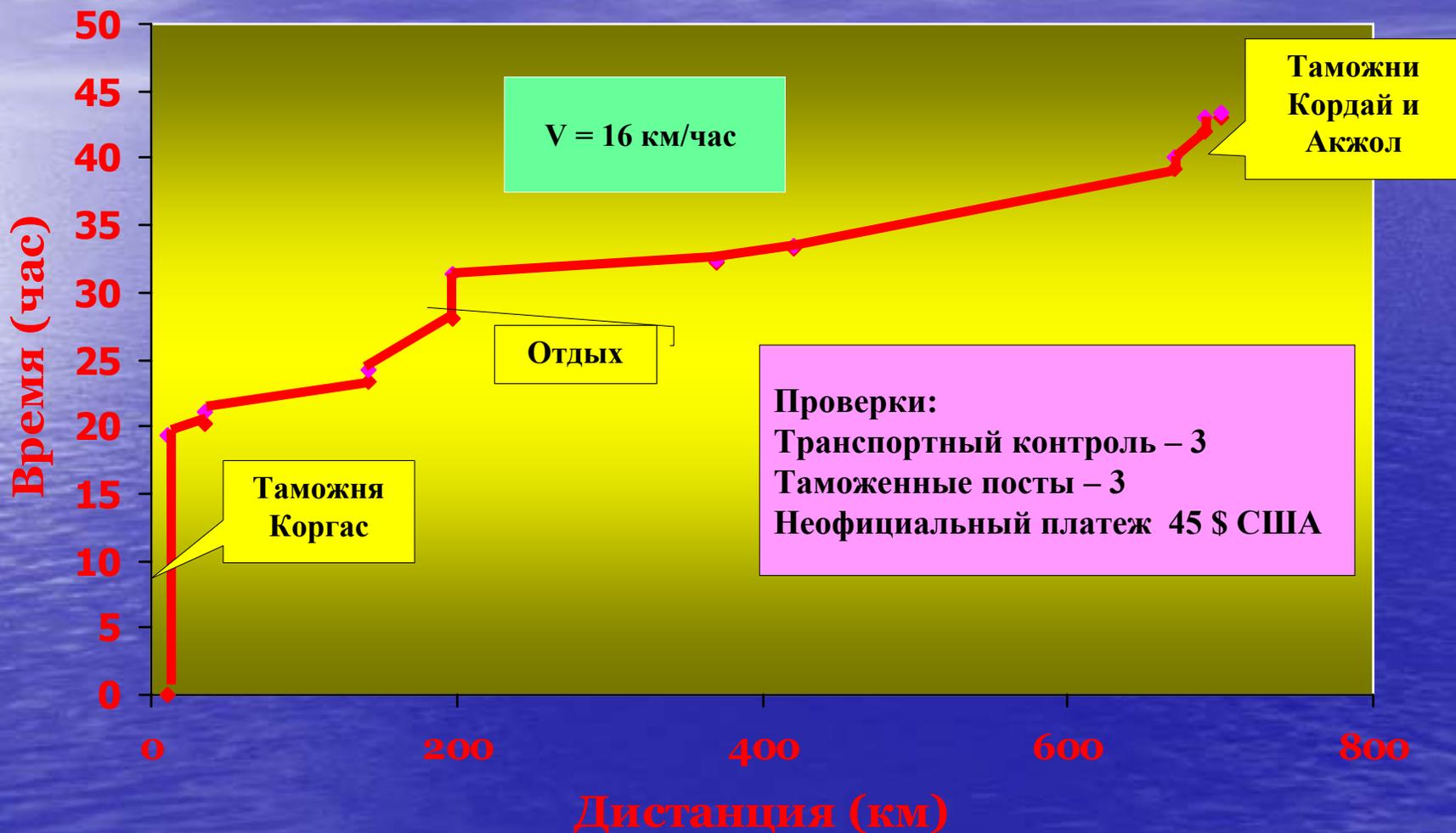
Протяженность - 1100 км
Расчетное время – 19 час,
Планируемая скорость $V=58$ км/час
Факт. время – 18 час,
Фактическая скорость $V=61$ км/час

Протяженность - 1700 км
Расчетное время – 60 час,
Планируемая скорость $V=28$ км/час
Факт. время – 75 час,
Фактическая скорость $V=23$ км/час

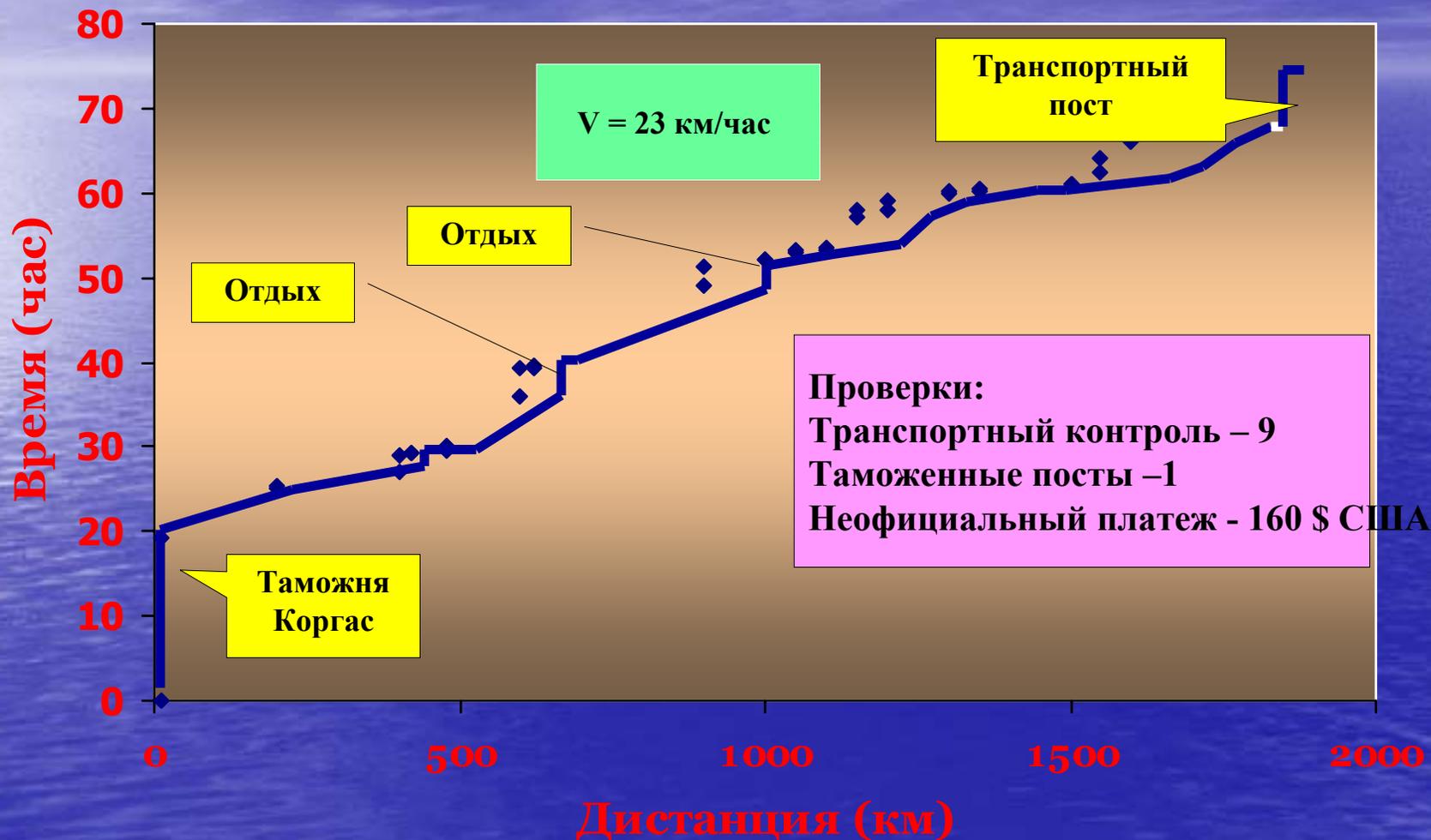
Протяженность - 700 км
Расчетное время – 37 час,
Планируемая скорость $V=29$ км/час
Факт. время – 43 часа,
Фактическая скорость $V=16$ км/час



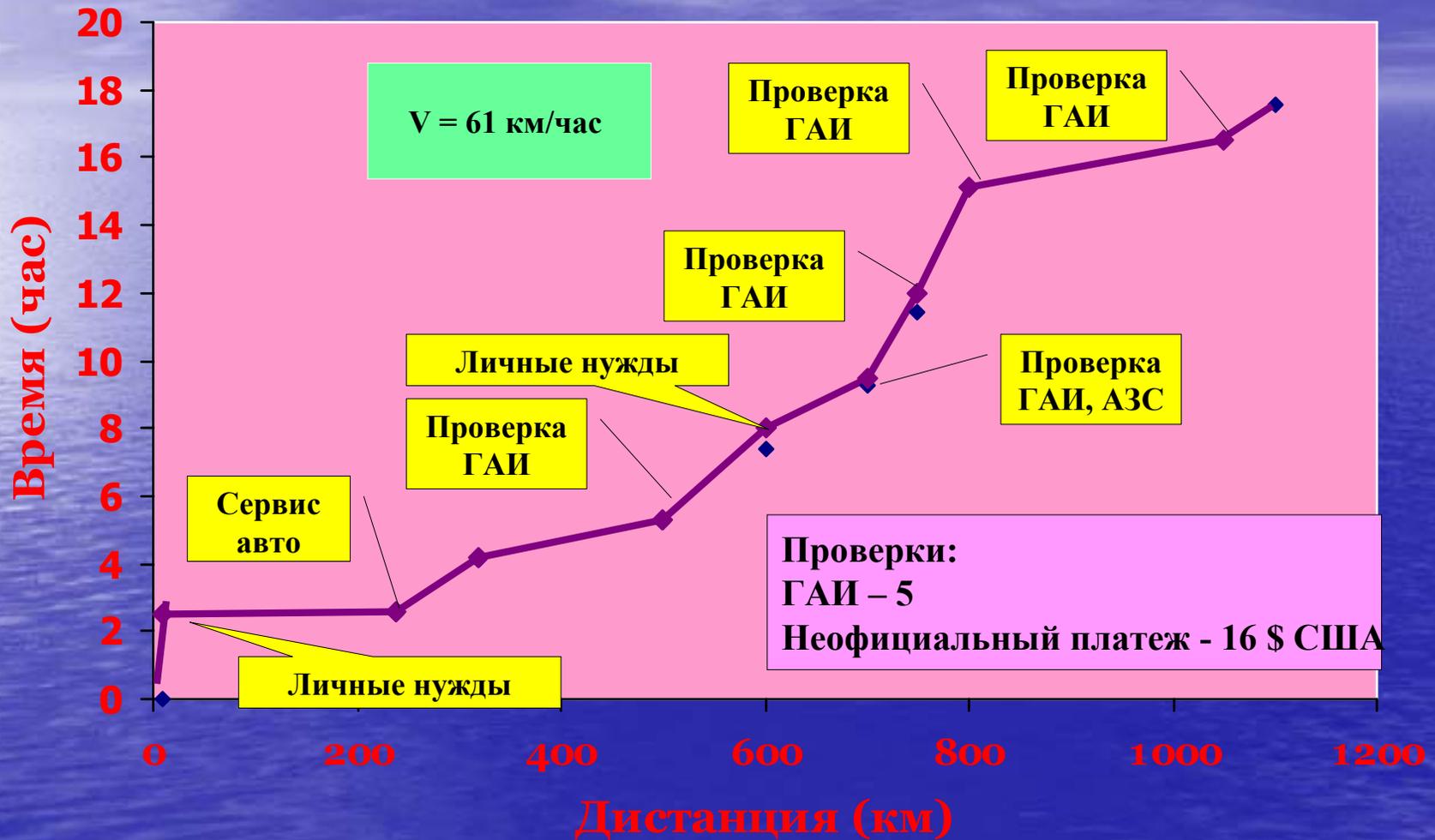
Мониторинг транспортного коридора Коргас (Казахстан) - Акжол (Кыргызстан)



Мониторинг транспортного коридора Китай - Узбекистан



Мониторинг транспортного коридора Алматы - Усть-Каменогорск



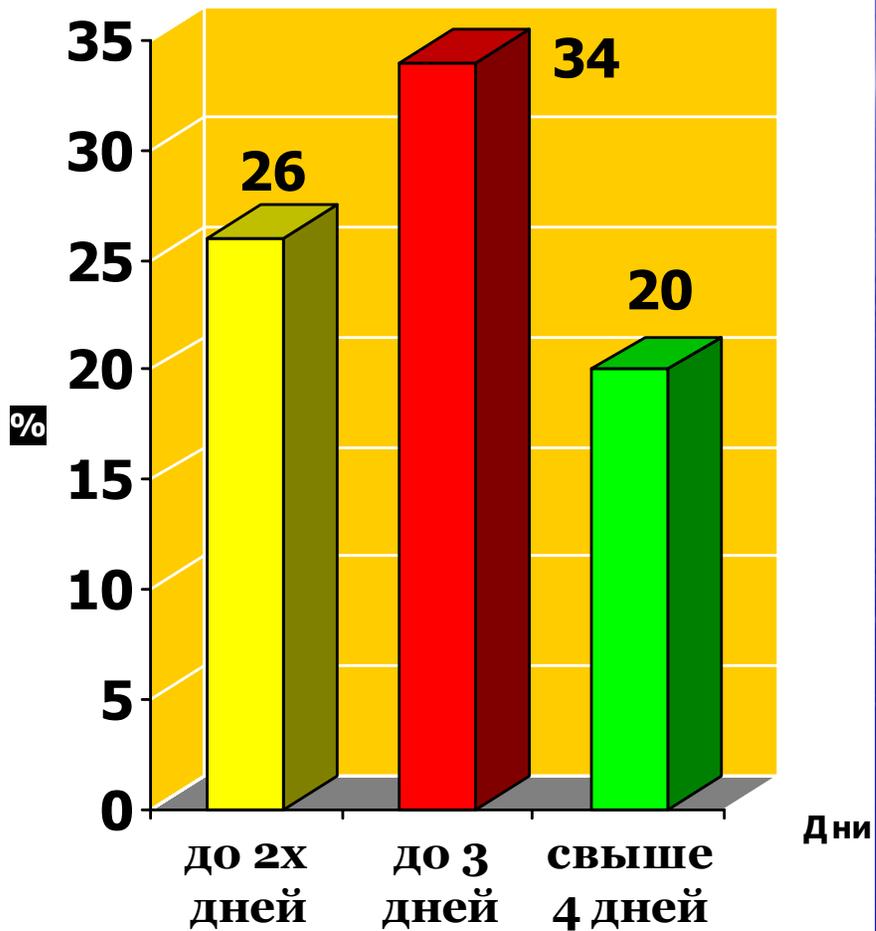
Сравнительная таблица передвижения транспорта на международных и внутренних транспортных коридорах

	Коргас- Бишкек	Коргас- Ташкент	Алматы – Усть-Кам.
Расстояние, км	700	1700	1100
Время в пути (б\у там.поста), час	24	56	19
Фактическая скорость, км/час	29	31	61
Неофициальные платежи, \$	45	160	16

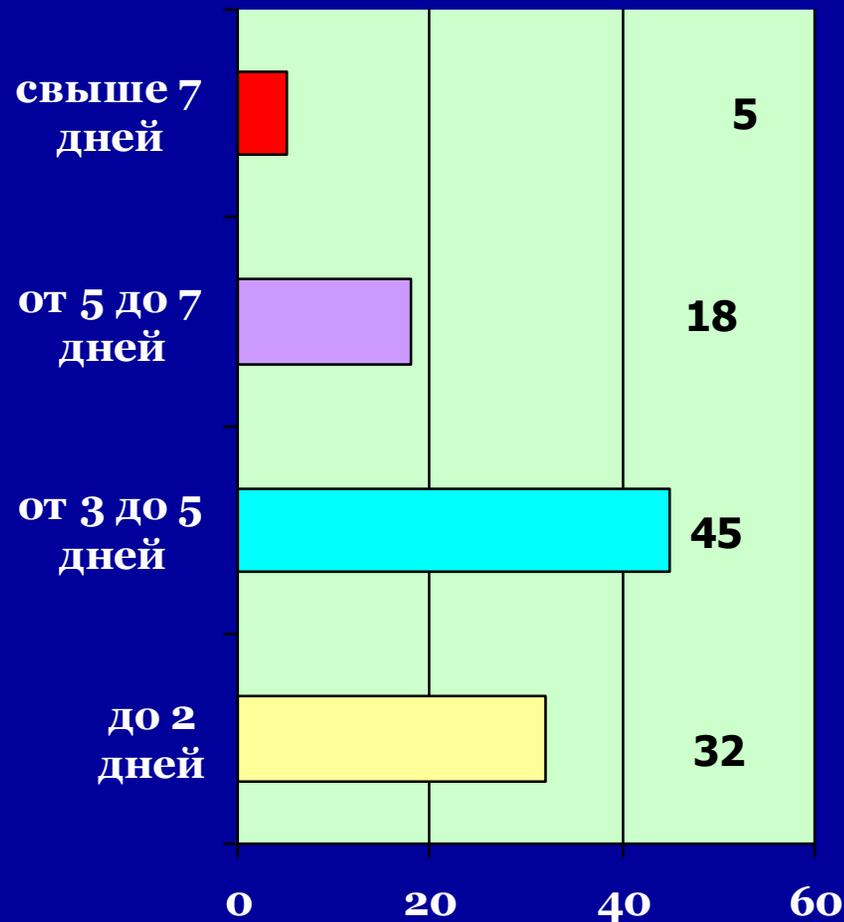
Инфраструктура

	Коргас- Бишкек	Коргас- Ташкент	Алматы – Усть-Кам.
АЗС	94	186	83
СТО	32	79	16
Кафе	81	258	99
Гостиницы	8	23	18

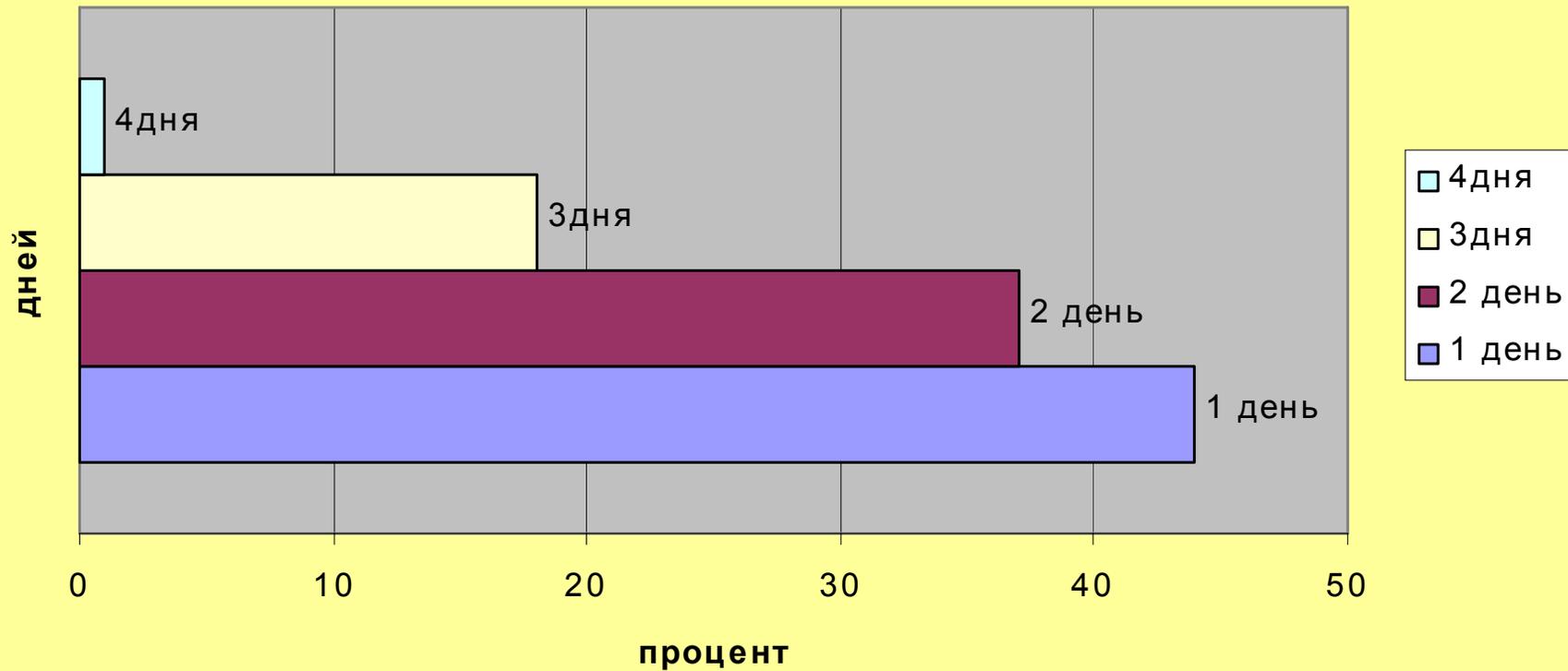
Время формирования документов для таможенного оформления



Сроки таможенного оформления



Сроки таможенного оформления Таджикистан



Анкетирование участников ВЭД

Импорт товара - \$ 1000

Выплата - \$ 85

Импорт товаров – \$6 млрд.

Неофициальные платежи – \$164 млн.



Анкетирование участников ВЭД Таджикистан

В среднем за ввоз товара
на сумму 1000 долларов США

Официальные платежи - \$ 168

Неофициальные платежи - \$ 0,00

Стоимость перевозки грузов \$/км 2006 г.

Транспортный коридор	Частными водителями	Частными компаниями
Хоргос-Алматы	1,00	3,75
Хоргос-Бишкек	1,00	2,6
Хоргос-Ташкент	1,00	1,85

Стоимость перевозки груза

Транспортный коридор	Стоимость доллар/км
Китай – Казахстан (Алматы)	2 – 6 USD
Китай – Казахстан - Киргизия	2 – 6 USD
Китай – Казахстан - Узбекистан	4,5 – 6 USD
Россия - Казахстан	4 – 6 USD

Интервью водителей Таджикистан

№	Транспортная инспекция				Экология				Автоинспекция (ГАИ)				Таможня			
	Ко	Вр	Сумма	Сумма	Кол	Вре	Сумма	Сумма	К	Вр	Сум	С	Ко	Вре	Сум	Сумм
1	4	-	69	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	20	90	-
2	1	15	69	-	1	5	7,09	2,91	1	5	-	-	1	15	90	-
3	1	34	69	-	-	-	-	-	1	45	-	-	1	36	90	-
4	1	15	69	-	1	10	12,4	2,57	1	5	-	-	1	21	90	-
5	1	15	69	-	-	-	-	-	1	10	-	-	1	15	90	-
6	1	40	69	-	1	20	7,09	-	-	-	-	-				
1	1	-	6,08	7,17	-	-	6,35	8,65	-	-	-	-				
2	-	10	-	-	1	25	-	-	-	-	-	-				
3	1	-	6,35	-	-	-	2,83	-	1	5	3,3	-				
4	-	15	-	-	1	5	-	-	-	-	-	-				
5	1	-	3,25	-	-	-	3,84	-	-	-	-	-				
6	-	10	-	-	1	10	-	-	-	-	-	-				

Комментарии водителей

- ГАИ днем практически денег не берут, а вот ночью очень часто останавливают.
- В Казахстане можно заключить договор с транспортной инспекцией на один рейс – 55 \$ США, в этом случае больше транспортной инспекции по маршруту платить не надо. (узаконенная взятка).
- Узбекские водители, когда въезжают и перемещаются по территории Казахстана пользуются сопровождением.
- Для водителей Казахстана, проезд по Узбекистану проблематичен и водители отказываются везти груз через Узбекистан, также отмечают сложность перемещения по территории Киргизии.
- Скорость проезда через контрольные пункты зависит от способности быстро находить общий язык – договориться о приемлемой ставке. Если заплатил (дал взятку) проезжаешь быстро.

- Причина частой остановки на заграничной территории - номерной знак.
- Размер взятки с азиатов больше, чем с европейцев.
- Водители не верят в борьбу с коррупцией, считают, что коррупцию поддерживают законодательно.
- Готовы платить, только разговор о том, как меньше платить, например проверка груза, найти и оплатить разгрузку и погрузку, лучше меньше заплатить в виде взятки.
- Сейчас на дорогах стало спокойней, потому что ГАИ почти не останавливают, если не нарушишь правила.
- По сравнению со всеми центрально-азиатскими странами ситуация на дорогах Казахстана намного лучше.

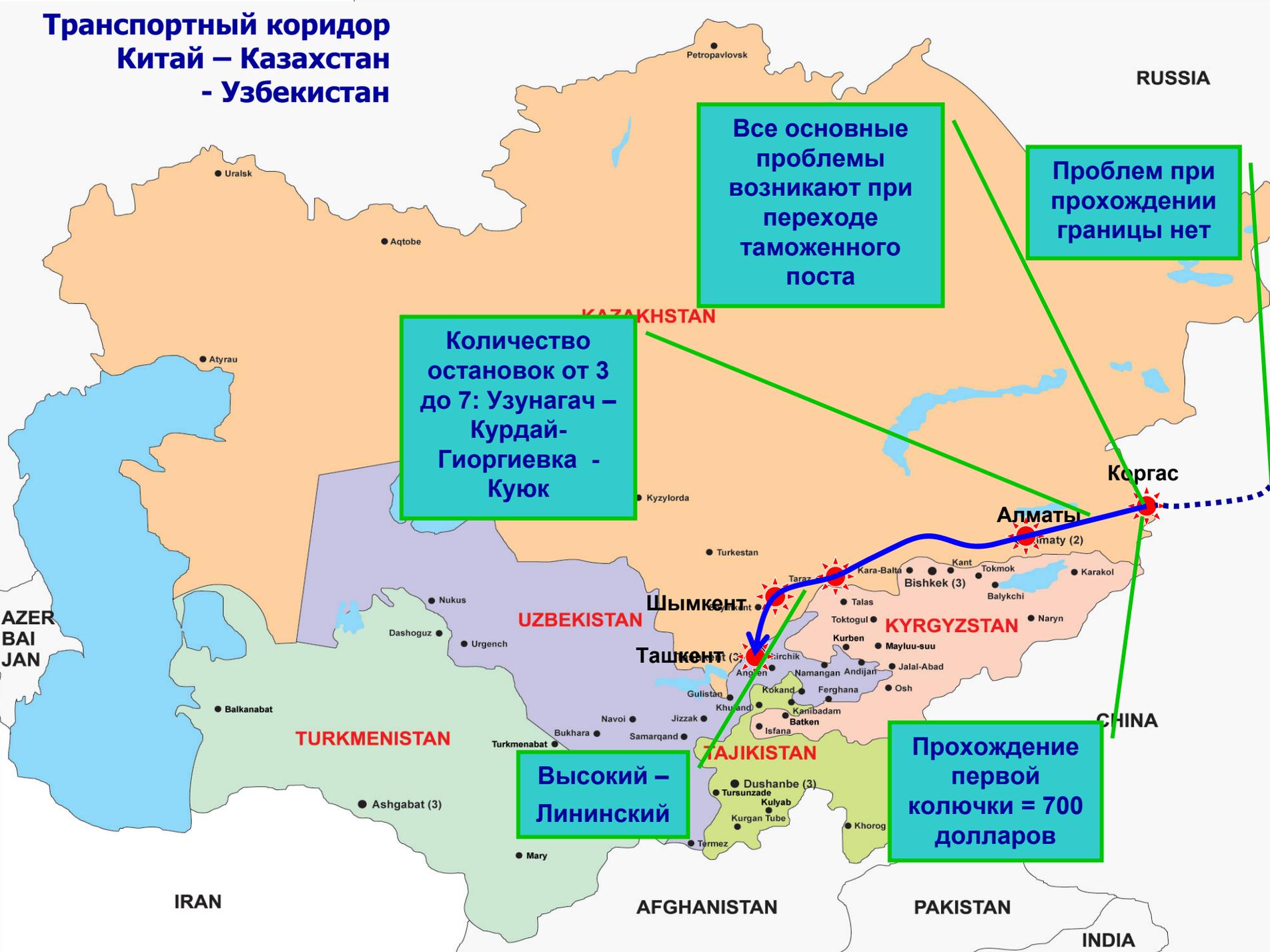
Основные причины скопления автотранспортных средств:

- нарушения иностранными перевозчиками действующего законодательства РК,
- продолжительность периода их устранения,
- режим работы пунктов пропуска,
- недостаточность штатной численности и оборудования всех контролирующих органов для проведения единовременного контроля автотранспортных средств на всех полосах движения.



Проблемы с которыми сталкиваются водители

Транспортный коридор Китай – Казахстан - Узбекистан



RUSSIA

Все основные проблемы возникают при переходе таможенного поста

Проблем при прохождении границы нет

Количество остановок от 3 до 7: Узунагач – Курдай-Гиоргиевка - Куюк

Коргас

Алматы

Алматы (2)

Бийкек (3)

Шымкент

UZBEKISTAN

Ташкент

KYRGYZSTAN

CHINA

Высокий – Лининский

Прохождение первой колючки = 700 долларов

AZERBAIJAN

TURKMENISTAN

TAJIKISTAN

IRAN

AFGHANISTAN

PAKISTAN

INDIA

Транспортный коридор Казахстан - Россия



Результаты опроса водителей

1. Большое количество машин осуществляют перевозки без оформления TIR – корнет.
2. В основном опрошенные водители осуществляли перевозки по коридорам: Китай – Казахстан; Китай – Казахстан – Узбекистан (транзит).
3. Основные проблемы при перевозке груза прохождение таможенных постов на границе с Китаем.
4. Большое количество машин простаивает на территории Казахстана и Китая в течении от 1 до 3 месяцев.
5. На начало опроса на территории Китая со стороны Таможенного поста «Коргас» количество машин составило 500 – 600, на Таможенном посту «Колжат» 300 – 400 машин.

6. На территории Китая нет проблем с контролирующими органами, по территории других стран машины перемещаются значительно медленнее в связи с большим количеством контролирующих органов. Основной контроль осуществляется представителями ГАИ и транспортного контроля. В целом по Казахстану, количество остановок сотрудниками ГАИ значительно уменьшилось.
7. Водители отмечают большое количество остановок при перемещении груза от Георгиевки, ныне «Кордай до границы с Узбекистаном (как транспортный контроль так и ГАИ)
8. Скорость оформления документов на таможенных постах зависит от хозяина груза (брокеры....

Проблемы с которыми сталкиваются водители

- Прохождение первой колючки (все водители сталкиваются с неофициальными платежами, для того что бы въехать на территорию поста);
- Неразвитая инфраструктура на таможенных постах;
- Самые высокие ставки платежей в Казахстане;
- Лишние транспортные посты: Георгиевка (Кордай, Жамбылская область), Куюк (Жамбылская область), Ленинский (ЮКО);
- Отсутствие дороги от Курты до Бурабайтал.

Выводы и проблемы на посту

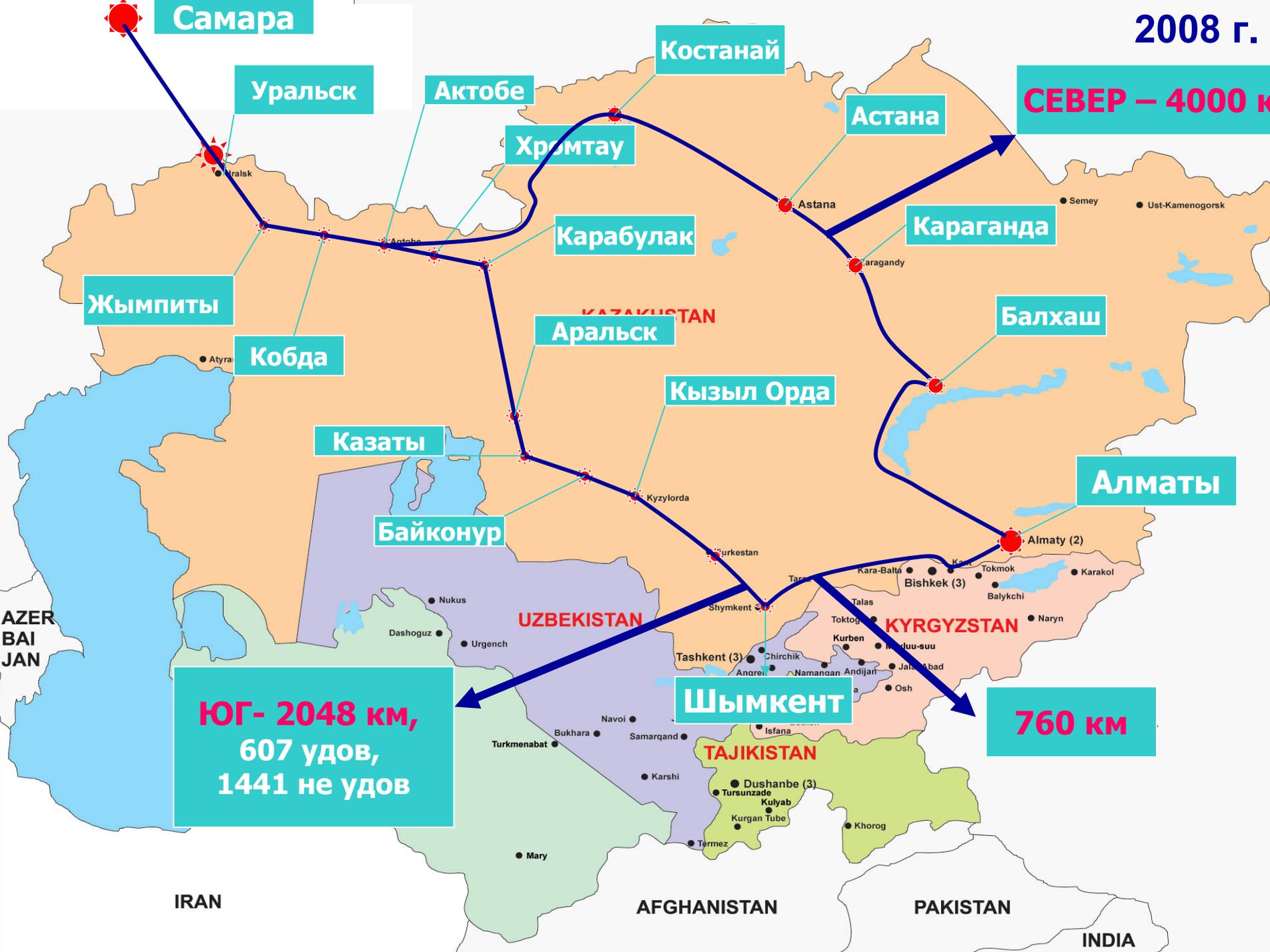
Таможенный пост «Коргас» не может обеспечить быстрое прохождение грузов:

- Работает один TSCAN и одни весы контроля доставки товаров, в случае поломки возникает время ожидания.
- Часто из-за сбоя весов приходится перевешивать одну и ту же машину несколько раз, в результате формируется очередь.
- Дорога перед первым пограничным постом (колючка) имеет только две полосы, что затрудняет передвижение транспорта.
- У пограничников устарела техника, часто зависают компьютеры.
- Заторы возникают на дороге между двумя таможенными постами «Коргас»(РК) и «Хоргос»(КНР) слишком узкая дорога.
- Большой комплект документов

Рекомендации

- Увеличить территорию терминала (накопитель и СВХ) и пересмотреть транспортную развязку, разделить полосы.
- Изменить время работы поста в сторону удлинения – две смены, для увеличения пропускной способности.
- Увеличить количество сотрудников при увеличении количества смен работы.
- Ремонт и расширение дороги Алматы – Коргас.
- Увеличить количество стоек для таможенников.
- Необходим второй TSCAN, а также линия АСКДТ (линия контроля доставки товаров).
- Необходима модернизация и улучшение компьютерных программ.
- Между таможенными постами Коргас (Казахстан) и Хоргос (Китай) расширить соединительную дорогу и сделать отдельно для грузовиков и отдельно для автобусов.
- Для пограничников необходимо установить скоростные современные компьютеры.
- Разумный подход к размещению сотрудников – увеличение числа сотрудников в час «пик». Регулировать количество сотрудников в зависимости от потока.
- Расширить и разделить полосы движения на первом пограничном посту, для автобусов и грузовых машин раздельно.

2008 г.



Самара

Уральск

Актобе

Костанай

Астана

СЕВЕР – 4000 км

Хромтау

Карабулак

Караганда

Жымпиты

Кобда

Аральск

Балхаш

Кызыл Орда

Казаты

Алматы

Байконур

Шымкент

ЮГ- 2048 км,
607 удов,
1441 не удов

760 км

AZER
BAI
JAN

IRAN

AFGHANISTAN

PAKISTAN

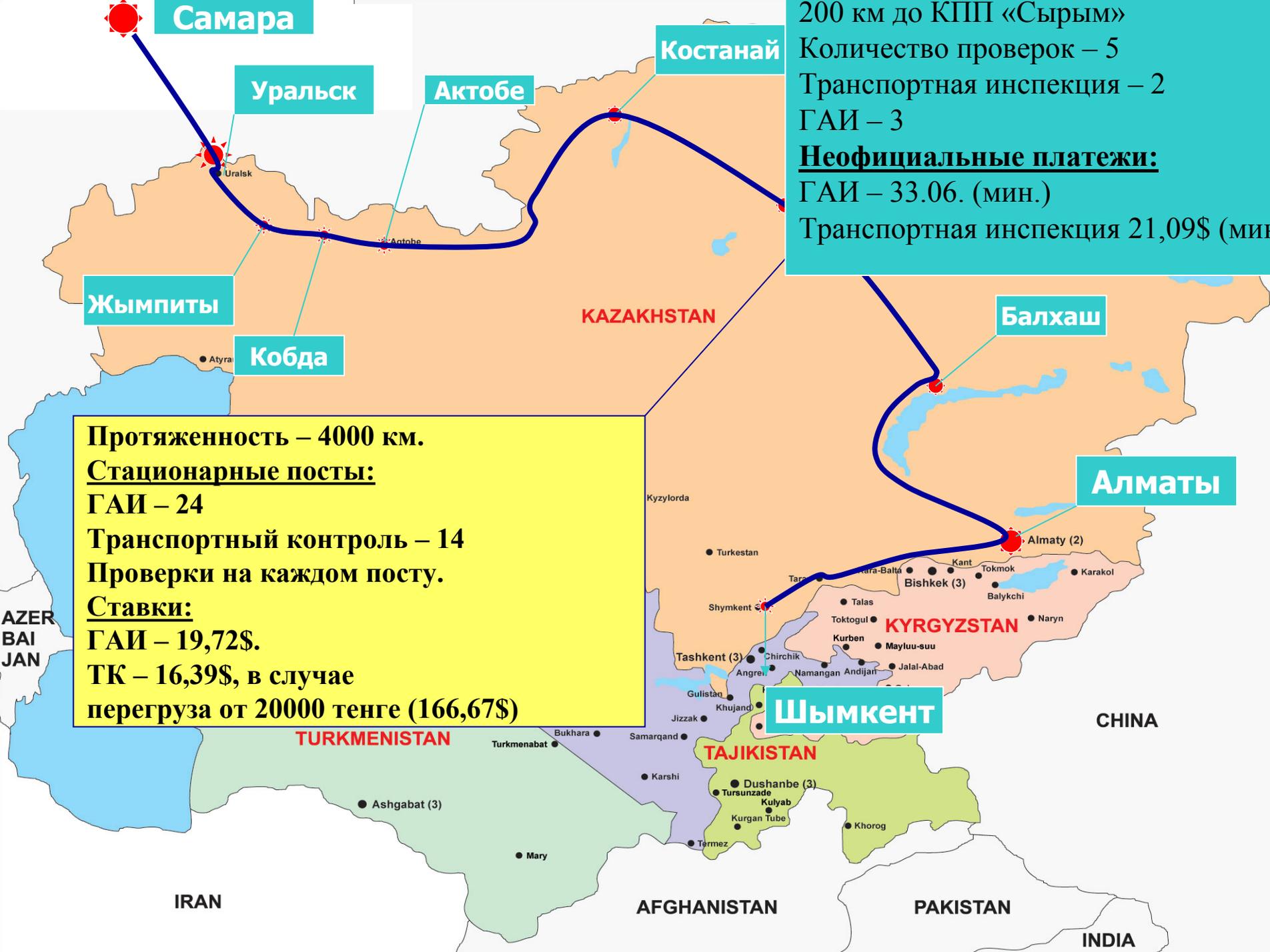
INDIA

UZBEKISTAN

KYRGYZSTAN

TAJIKISTAN

KAZAKHUSTAN



Самара

Уральск

Актобе

Костанай

Жымпиты

Кобда

Балхаш

Алматы

Шымкент

Протяженность – 4000 км.
Стационарные посты:
 ГАИ – 24
 Транспортный контроль – 14
 Проверки на каждом посту.
Ставки:
 ГАИ – 19,72\$.
 ТК – 16,39\$, в случае перегруза от 20000 тенге (166,67\$)

200 км до КПП «Сырым»
 Количество проверок – 5
 Транспортная инспекция – 2
 ГАИ – 3
Неофициальные платежи:
 ГАИ – 33.06. (мин.)
 Транспортная инспекция 21,09\$ (мин.)

AZER
BAI
JAN

TURKMENISTAN

TAJIKISTAN

KYRGYZSTAN

KAZAKHSTAN

IRAN

AFGHANISTAN

PAKISTAN

CHINA

INDIA

2008 г.

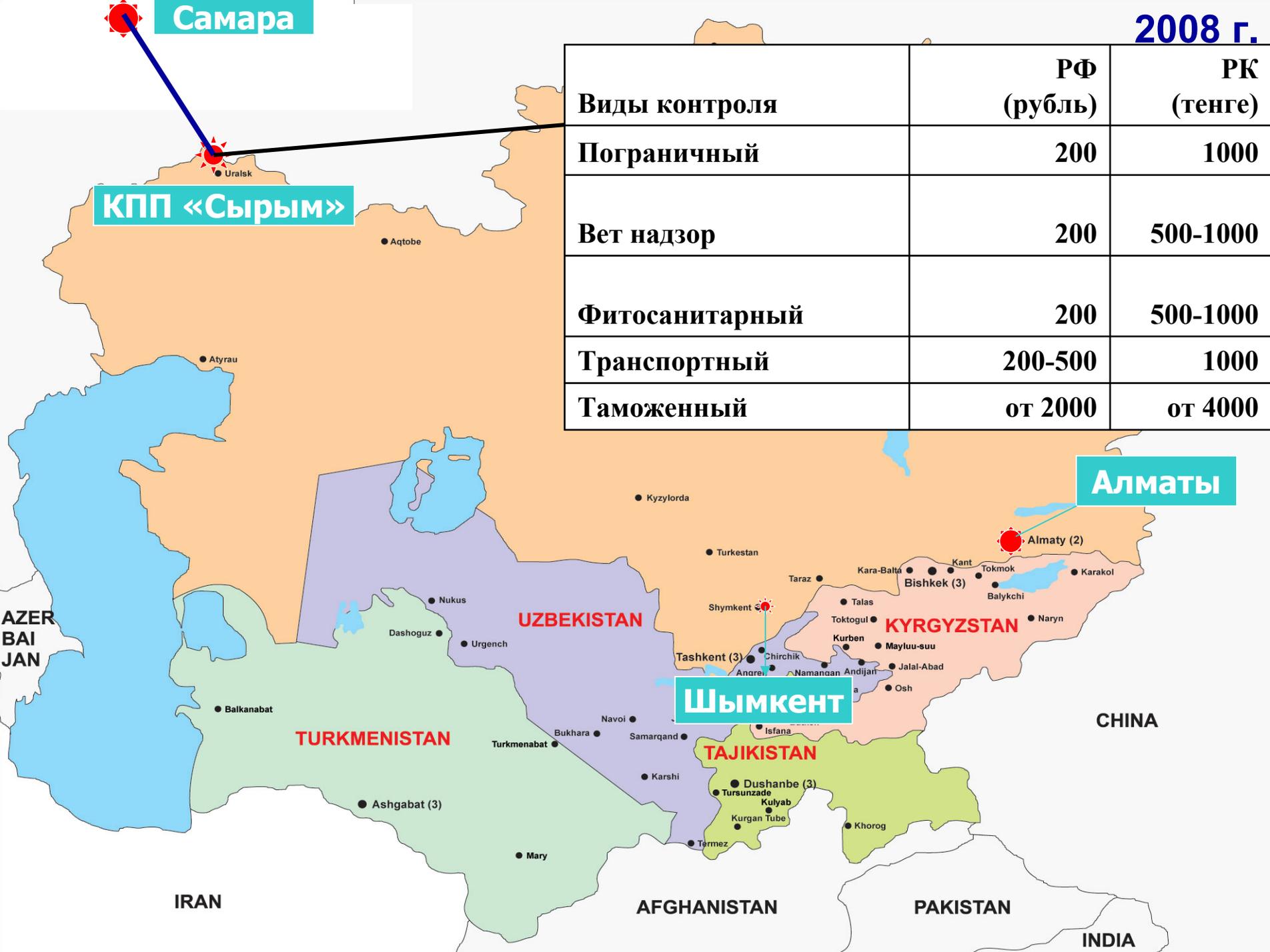
Самара

	РФ (рубль)	РК (тенге)
Виды контроля		
Пограничный	200	1000
Вет надзор	200	500-1000
Фитосанитарный	200	500-1000
Транспортный	200-500	1000
Таможенный	от 2000	от 4000

КПП «Сырым»

Алматы

Шымкент



Самара

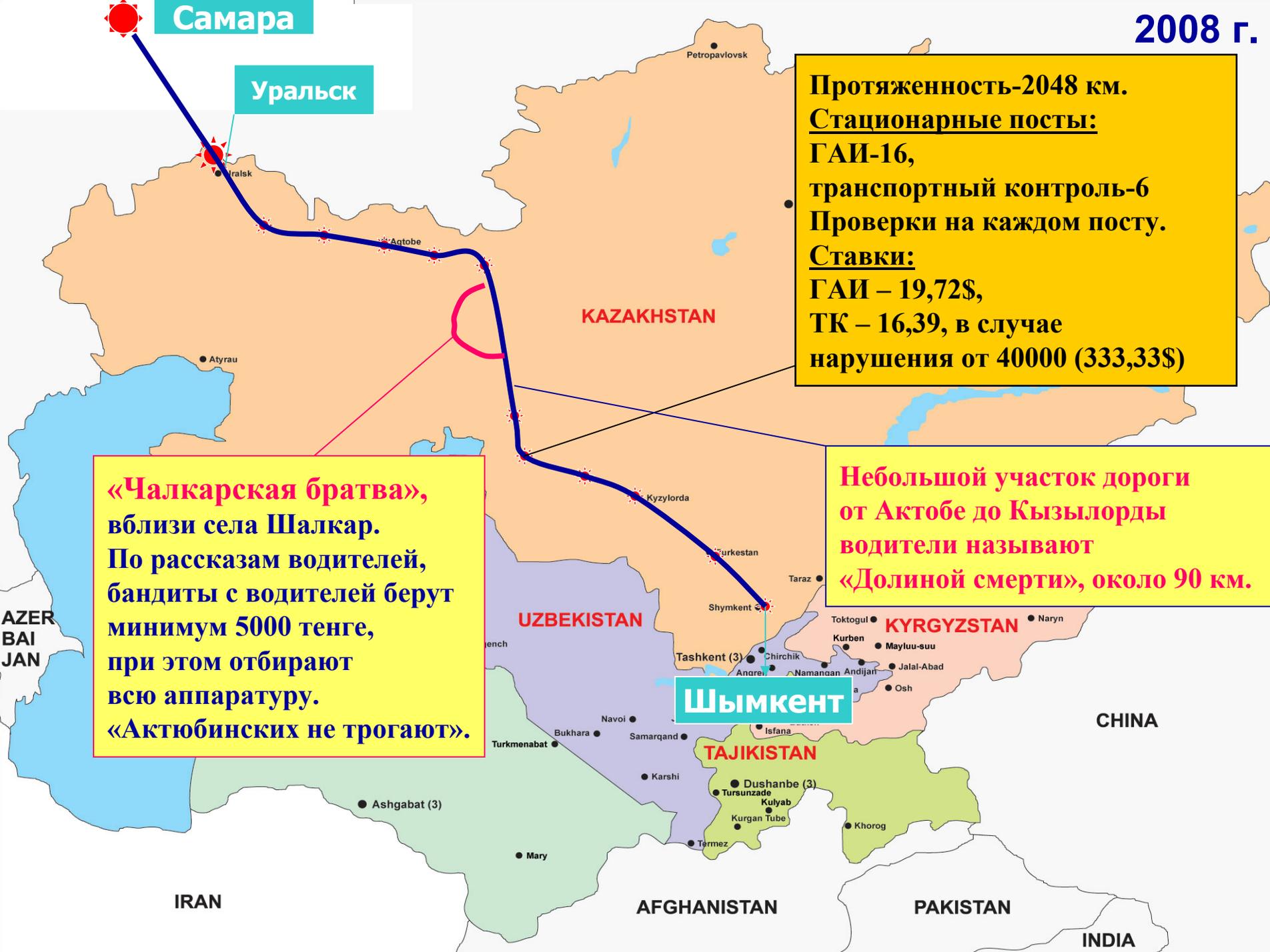
Уральск

Протяженность-2048 км.
Стационарные посты:
 ГАИ-16,
 транспортный контроль-6
 Проверки на каждом посту.
Ставки:
 ГАИ – 19,72\$,
 ТК – 16,39, в случае
 нарушения от 40000 (333,33\$)

«Чалкарская братва»,
 вблизи села Шалкар.
 По рассказам водителей,
 бандиты с водителями берут
 минимум 5000 тенге,
 при этом отбирают
 всю аппаратуру.
 «Актюбинских не трогают».

Небольшой участок дороги
 от Актобе до Кызылорды
 водители называют
 «Долиной смерти», около 90 км.

Шымкент



The background is a smooth blue gradient. On the left side, there is a bright, glowing area that resembles a sun or a light source, with a vertical streak of light extending downwards, creating a shimmering effect. The rest of the background is a deep, uniform blue.

Спасибо за внимание!