



Центральноазиатское
региональное экономическое
сотрудничество

Краткий обзор: сектор транспорта

ТРАНСПОРТ

I. СТРАТЕГИЯ И ПРИОРИТЕТЫ

Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) преследует цель ускорения экономического роста, сокращения бедности, эффективного перемещения людей и товаров посредством усовершенствования основных транспортных коридоров в регионе ЦАРЭС.¹

A. Цели и задачи

Стратегия ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле преследует три **цели**:

- Создание конкурентных транспортных коридоров.
- Содействие эффективному перемещению по коридорам ЦАРЭС и через границы.
- Развитие устойчивых, безопасных, удобных для пользователей транспортных и торговых сетей.

Стратегия включает три основных **элемента**:

- координированное усовершенствование транспортной инфраструктуры и содействие торговле;
- гармонизированные трансграничные положения, процедуры и стандарты вдоль приоритетных транспортных коридоров;
- значительное и измеримое сокращение транспортных издержек и времени для местного, трансграничного и транзитного движения и торговых операций вдоль коридоров.

B. Компоненты Программы

1. Политика

Правительства членов ЦАРЭС преследуют цель обеспечения безопасных, взаимосвязанных, эффективных, производительных и полностью интегрированных транспортных операций и инфраструктуры для поддержания социально-экономического развития. Это будет достигнуто за счет повышения уровня обслуживания; минимизации затрат и улучшения инфраструктуры, управления и технологий экономически и экологически устойчивым образом. Транспортные системы станут более эффективными, чтобы регион ЦАРЭС мог воспользоваться своим уникальным географическим положением.

¹ Афганистан, Азербайджан, Китайская Народная Республика, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

2. Коридоры ЦАРЭС

Подход ЦАРЭС на основе отобранных транспортных коридоров отражает существующие и потенциальные схемы потоков торговли, концентрируя ресурсы для осуществления инвестиций и операций, и фокусирует внимание на инфраструктуре, управлении и технологиях. Коридоры, описанные ниже, были отобраны на основе следующих критериев:

- текущий объем движения;
- перспективы для экономического роста и увеличения объемов движения;
- способность увеличить связанность между региональными экономическими населенными центрами;
- перспективы для сокращения задержек и других препятствий, таких как количество пунктов пересечения границы и смена колее;
- экономическая и финансовая устойчивость инфраструктуры, управления и технологий.



- **Коридор 1 (Европа – Восточная Азия)** проходит от Российской Федерации через Казахстан и Кыргызскую Республику до Китайской Народной Республики (КНР), включая 13 600 километров (км) автодорог и 12 000 км железных дорог. Определены инвестиции, направленные на усовершенствование около 3 800 км автодорог, 3 470 км железных дорог, 1 логистического центра и 3 аэропортов.
- **Коридор 2 (Средиземноморье – Восточная Азия)** проходит от Стамбула через Азербайджан, Туркменистан, Казахстан, Узбекистан, Таджикистан и Кыргызскую Республику до КНР, включая 9 900 км автодорог и 9 700 км

железных дорог. Определены инвестиции, направленные на усовершенствование около 1 580 км автодорог, 890 км железных дорог, 4 аэропортов и 3 портов.

- **Коридор 3 (Российская Федерация – Ближний Восток и Южная Азия)** включает 6 900 км автодорог и 4 800 км железных дорог, проходя с запада и юга Сибири в Российской Федерации через Казахстан, Кыргызскую Республику, Узбекистан, Таджикистан и Афганистан до Ближнего Востока и Южной Азии. Определены инвестиции, направленные на усовершенствование 1 555 км автодорог, 1 022 км железных дорог и 3 аэропортов.
- **Коридор 4 (Российская Федерация – Восточная Азия)** включает 2 400 км автодорог и 1 100 км железных дорог, и служит в качестве торгового маршрута, идущего от Российской Федерации через Монголию до КНР. Определены инвестиции, направленные на усовершенствование 1 980 км автодорог; 250 км железных дорог, 2 аэропортов и 6 логистических центров.
- **Коридор 5 (Восточная Азия – Ближний Восток и Южная Азия)** включает 3 700 км автодорог и 2 000 км железных дорог, и проходит от КНР через Кыргызскую Республику, Таджикистан и Афганистан до Ближнего Востока и Южной Азии. Определены инвестиции, направленные на усовершенствование 970 км автодорог, 46 км железных дорог и 1 аэропорта. В настоящее время определяются проекты для продления коридор до Пакистана – нового члена ЦАРЭС, и далее до тепловодных портов на Аравийском море.
- **Коридор 6 (Европа – Ближний Восток и Южная Азия)** включает 10 600 км автодорог и 7 200 км железных дорог, проходят от Российской Федерации через Казахстан, Узбекистан, Таджикистан и Афганистан до Ближнего Востока и Южной Азии. Необходимы инвестиции для усовершенствования 2 490 км автодорог, 1 200 км железных дорог и 2 аэропортов.

С. Приоритеты

С целью усовершенствования транспортных коридоров и упрощения и гармонизации положений, регулирующих трансграничную торговлю, план действий по реализации уделяет приоритетное внимание примерно 70 физическим и 52 нефизическим инвестиционным проектам, включая строительство и усовершенствование порядка 8 380 км автодорог, 5 300 км железных дорог, 5 аэропортов, 3 портов и 6 логистических центров.

II. ОСНОВНЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ

A. Политика

- Уроки, полученные от других регионов, демонстрируют, что улучшенные физические транспортные сообщения не являются достаточными для увеличения торговли и инвестиций. Одинаково важными, если не более важными, являются меры, направленные на снижение нефизических барьеров для трансграничного перемещения товаров, транспортных средств и людей. Сюда входят ограничения на въезд автотранспортных

средств, что зачастую вызывает дорогостоящую и продолжительную по времени перевалку грузов; различающиеся стандарты, касающиеся размера, веса автотранспортных средств, требований по безопасности и квалификации водителя; непоследовательные и затруднительные формальности, связанные с таможенными процедурами, проверками, оформлением и начислением пошлин, и ограничительные визовые требования. Запланированы и осуществляются меры, направленные на снижение таких барьеров.

- Трансграничные перевозки становятся более эффективными в результате устранения законодательных, регулятивных, административных, документарных, организационных и других "узких мест". Недавно Афганистан, Кыргызская Республика и Таджикистан подписали трехстороннее соглашение о содействии перевозкам по их участкам автодорог, расположенным на Коридоре ЦАРЭС Коридор 5.
- "Твердые" и "мягкие" аспекты связанности транспортных сообщений помогут трансформировать транспортные коридоры в экономические коридоры. Экономический коридор – это географическая зона, центром которой является транспортная артерия, в которой сконцентрирована коммерческая деятельность, и которая предлагает возможности для ведения бизнеса, туризма и другой социально-экономической деятельности. В 2012 году будет начато исследование для изучения путей развития экономических коридоров в регионе ЦАРЭС.

В. Коридоры ЦАРЭС (на ноябрь 2011 года)

Коридор	Завершенные автомобильные и железные дороги
1: Европа – Восточная Азия	Автодороги: 1 650 км (43%) Железные дороги: 1 560 км (45%)
2: Средиземноморье – Восточная Азия	Автодороги: 940 км (59%) Железные дороги: 210 км (82%)
3: Российская Федерация – Ближний Восток и Южная Азия	Автодороги: 1 270 км (81%)
4: Российская Федерация – Восточная Азия	Автодороги: 690 км (35%) Железные дороги: 210 км (81%) Завершена железная дорога Джининь – Чжангджиакоу в КНР
5: Восточная Азия – Ближний Восток и Южная Азия	Автодороги: 780 км (80%) Завершена Фаза II по реабилитации автодороги Душанбе, Таджикистан – граница Кыргызской Республики
6: Европа – Ближний Восток и Южная Азия	Автодороги: 1 500 км (61%) Железные дороги: 450 км (37%) Проект по электрификации железной дороги Мараканд – Карши в Узбекистане
Всего автодорог: около 4 000 км или 49% от общей протяженности	
Всего железных дорог: около 2 240 км или 37%	

III. БУДУЩИЕ НАПРАВЛЕНИЯ

A. Главные вызовы

- **Необходимо определить новые инвестиции.** В ноябре 2011 года министры ЦАРЭС одобрили ЦАРЭС-2020² и утвердили ее предварительный план действий по среднесрочным приоритетным проектам. Они включают новые транспортные проекты, которые представляют собой часть существующих коридоров ЦАРЭС. Учитывая прогресс, достигнутый в области транспорта, а также последние социально-экономические события в ЦАРЭС и соседних регионах, ожидается, что члены ЦАРЭС проведут обзор стратегии и плана действий и определят новые инвестиции для увеличения связанности сообщений.
- **Неадекватное содержание автомобильных дорог.** Плохое содержание автомобильных дорог сдерживает мобильность, значительно повышает операционные издержки автотранспорта и увеличивает уровень ДТП. Необходима хорошая спланированная программа по содержанию и ремонту автодорог. На содержание транспортной инфраструктуры выделяется недостаточное финансирование. В то же время нужны новые автодороги для создания автодорожных коридоров, поэтому необходимо обеспечить баланс между затратами на содержание дорог и новыми инвестициями.
- **Необходимо ускорить содействие торговле и транспорту.** Учитывая значительный прогресс, достигнутый по реализации участков коридоров ЦАРЭС, для максимизации выгод от инфраструктурных инвестиций необходимо быстро снижать нефизические барьеры. В рамках ЦАРЭС-2020, содействие торговле и транспорту являются предварительными условиями для развития экономических коридоров.

B. Основные этапы

- Проведение промежуточного обзора Стратегии по транспорту и содействию торговле и Плана действий в 2012–2013 гг. с целью обновления и доработки стратегических и операционных приоритетов ЦАРЭС, включая будущие приоритетные проекты и инициативы.
- Расширение работы по содействию транспорту посредством реализации Соглашения о трансграничных перевозках между Афганистаном, Кыргызской Республикой и Таджикистаном и других договоренностей в ЦАРЭС по содействию перевозкам на основе коридоров.
- Реализация проектов, одобренных министрами ЦАРЭС после проведения промежуточного обзора стратегии и плана действий.
- Проведение обучения по основным темам, связанным с транспортом, для координаторов транспортного сектора и других официальных лиц в рамках Института ЦАРЭС.

² ЦАРЭС-2020 служит в качестве стратегической основы Программы на 2011–2020 гг.