



# 中亚区域经济合作

## 10周年纪念性研究（初稿） 第一部分（总结盘点）

正文



2010 年10月

## 中亚区域经济合作计划：十年合作

*“好邻居、好伙伴、好前景”*

## 缩写

ADB	亚洲开发银行
BCP	跨境点
BCPSW	跨境点改善与一站式窗口开发
CAC DRMI	中亚和高加索地区灾害风险管理倡议
CACILM	中亚国家土地管理倡议
CAP	综合行动计划
CAREC	中亚区域经济合作
CCC	海关合作委员会
CFCFA	中亚区域经济合作 货运和货代联合会
CMERF	中亚区域经济合作 参加国电力监管机构论坛
CPMM	交通通道性能测量与监测
EBRD	欧洲复兴开发银行
ECO	经济合作组织
ELDP	高管领导力发展项目
ESCC	能源部门协调委员会
EurAsEC	欧亚经济共同体
GDP	国内生产总值
ICT	信息和通讯技术
IMAR	内蒙古自治区
IMF	国际货币基金组织
IsDB	伊斯兰发展银行
ITF	综合贸易便利化
JCC	联合海关控制
MI	多边机构
MOU	备忘录
NFP	国别负责人
NJC	国家联合交通与贸易便利化委员会
NSW	国家单一窗口
OIF	整体制度框架
PPP	公共与私营伙伴关系
PRC	中国
PSMC	公共部门管理课程
RETA	区域技术援助
RJC	区域联合交通与贸易便利化委员会

SCO	上海合作组织
SOM	高级官员会议
SW	单一窗口
TCD	时间成本距离
TPCC	贸易政策协调委员会
TPSAP	贸易政策战略行动计划
TSCC	交通部门协调委员会
TTFS	交通与贸易便利化战略
UNDP	联合国开发计划署
UNSPEC	联合国中亚经济体特别方案
XUAR	新疆维吾尔自治区
WTO	世界贸易组织

重量和计量单位

km                    -    公里

注释

本报告中，“\$”指美元。

## 目录

一 . 介绍.....	1
二 . 合作里程碑.....	2
A. 新兴区域合作 , 1996年—2001 年.....	2
B. 建立信任和达成共识 , 2002年—2005 年.....	3
C. 战略规划和实施 , 2006年至今.....	6
D. 关键问题.....	11
三 . 合作部门取得的成就.....	13
A. 交通与贸易便利化部门.....	13
1. 交通部门. ....	14
2. 贸易便利化部门.....	19
B. 贸易政策部门.....	23
C. 能源部门.....	25
四 . 未来战略需要.....	30
五 . 结论.....	32

附件 :

1. 参加次区域研讨会的成员名单见 : 10年合作及未来
2. 中亚区域经济合作 区域宏观层面概括指标
3. 中亚区域经济合作 投资项目 ( 贷款及赠款 , 1994-2010 )

4. 中亚区域经济合作 技术援助项目 ( 1996-2010 )

5. 中亚区域经济合作走廊地图

## 执行概要

2011年，中亚区域经济合作依照其制度框架，在实施的最初十年将取得非同寻常的成果。在迎接即将到来的2011年纪念性活动以及中亚区域经济合作下一个十年之际，本报告回顾了过去十年间经济合作取得的成就和经验，确定了需要在规划中解决的主要问题。本报告是为纪念中亚区域经济合作制度安排10周年而实施的两部分研究的第一部分。第二部分将于2010年晚些时候开始，主要为2010-2020规划的未来战略方向和行动提供一些建议。

在中亚区域经济合作历史上的三个截然不同的阶段，都实现了合作的里程碑。在最初阶段区域合作刚刚兴起时（1996-2001年），获得了一系列的趋于技术援助活动的支持，以开发参加经济合作的中亚国家之间的合作潜力。第二阶段（2002-2005年）主要是树立合作参加国的信心，加强参加国之间的沟通，最终确立了非正式的以项目为导向的制度框架。中亚区域经济合作当前阶段开始于2006年，以战略方向和重点为主要特点。在此阶段，中亚区域经济合作参加国采取了综合行动计划，其重点是采用基于成果的方法，来完成交通、贸易便利化、贸易政策和能源这四个优先发展领域内的项目。继综合行动计划之后，中亚区域经济合作又制定了部门战略和行动计划，来指导四个发展领域内的合作。

从一开始，中亚区域经济合作就在四个优先发展领域引入了价值近132亿美元的投资。2006—2010年，与中亚区域经济合作相关的97个项目中就有61个获批，总投资额为105亿美元，这一事实有力地证明了该区域的经济合作在以迅猛势头快速增长。

通过回顾，发现了规划中存在的几个问题。第一，中亚区域经济合作缺乏能反映区域和国家优先发展战略、且有助于调动更多融资的清晰一致的项目渠道。第二，各参加国对中亚区域经济合作参加国的主人翁意识及将区域合作纳入各自国家发展计划主流的程度各不相同。许多



计划的制定都由参与的多边机构领导，突显了各参加国应尽快在中亚区域经济合作中增强主人翁意识。第三，虽然共识原则有助于这些国家对该区域有共同愿景，并将工作重点放在交通、贸易和能源方面，但也阻止了将一些具有区域意义的项目和举措在纳入区域方案。第四，六大多边机构共同努力使中亚区域经济合作参加国在财务和技术支援方面受益匪浅，但除了部门委员会之外，这些多边机构相互之间很少有进行对话和协调。第五，私营部门在中亚区域经济合作中发挥的作用很小，尤其在项目融资方面。2010年中亚区域经济合作计划货运和货代联合会的成立在此方面迈出了重要的一步，但要使私营部门切实参与到中亚区域经济合作中，尚有许多工作有待完成。

在对中亚区域经济合作的成就和问题经过广泛检查之后，本报告对特定部门的成就和挑战进行了更深层次的挖掘。在经济合作框架下，运输和贸易便利化之间的联系有助于实现公路、铁路、海关现代化和综合贸易便利化等方面的投资收益的最大化。在多边机构的帮助下，参加区域经济合作的中亚国家已经上手了65个运输项目，总价值超过100亿美元。对六个区域经济合作走廊的确认和升级，为该区域进入主要的国外市场提供了便利，大大推动了该区域的商品进出口。这些走廊有望在该地区产生倍增效应，预计2017年该区域的贸易量与2007年相比将翻三番。

中亚区域经济合作对改善该区域的硬件基础设施起到了重要的帮助作用。但是，规划面临的一个主要问题就是，实现贸易政策、过境运输协定和海关现代化的资源匮乏，且未能引起足够重视。而只有通过这些促动因素，该区域才能通过运输基础设施获取最大利益。

在贸易政策方面，主要成果就是实现了几项研究，研究确定了区域贸易所面临的障碍，提出了一些合理的建议和与加入世界贸易组织相关的机构能力建设方面的新举措。虽然取得了一些缓慢的进展，但一些经济合作参加国的自由化计划和加入世贸组织的进程需要更有力的支持。

能源方面，中亚丰富的能源资源使该区域成为当今世界最重要的能源中心之一。这些能源资源的不均衡分布和季节性变化，给区域合作提供了机遇，同时也带来了挑战。区域经济合作提供了区域和全国性的解决方案，将这些挑战转化为机遇，从而确保能源安全，实现经济增长。截止2010年中，中亚区域经济合作已经实施了22个能源项目，总价值为25亿美元，占全部经济合作投资（贷款和赠款）的19%。但是，中亚区域还需要更多的投资来减轻基础设施方面的局限性。

诊断研究的对象主要是能源部门战略和行动计划的三大支柱：（1）能源供需平衡和基础设施约束因素；（2）地区分配和监管发展；（3）能源和水的联系。这些诊断研究有助于提供共同理解能源部门的合作机遇和行动的基础，包括制定中亚区域经济合作电力部门区域总体计划，以及为能源和水的分析和模式化框架确定技术和制度上的基线。

通过盘点，确定了在未来十年合作中需要继续推行的五个战略重点，分别为（1）增强主人翁意识，将中亚区域经济合作纳入国家发展议程主流；（2）确立平衡的区域经济合作滚动项目渠道；（3）为中亚区域经济合作调动更多资源，鼓励私营部门参与；（4）以其它区域合作组织为参照，定位中亚区域经济合作；（5）给予部门能力建设更多的关注和资源。

## 中亚区域经济合作计划

### 十年合作愿景：好邻居、好伙伴、好前景

#### 一. 介绍

1. 在过去十年中，中亚区域经济合作计划已经发展成为一个将八国紧紧联系到一起的最为重要的区域合作计划。最初参加国为哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、乌兹别克斯坦和中国（由新疆维吾尔自治区作为地域代表），之后，塔吉克斯坦于1997年加入，阿塞拜疆和蒙古于2003年加入，阿富汗于2005年加入。2008年，中国的内蒙古自治区也正式成为中亚区域经济合作地域的一个组成部分（见附录1有关中亚区域经济合作的历史简介）。为中亚区域经济合作计划提供支持的六个多边机构包括：亚洲开发银行、欧洲复兴开发银行、国际货币基金组织、伊斯兰发展银行、联合国开发计划署和世界银行。

2. 由于四周被陆地所包围，中亚区域经济合作计划参加国需要转变成一个欧亚大陆的陆地联系纽带，同时保证商业交易能够更加便利地进入区域及全球市场。通过推动和促进交通、贸易便利化、贸易政策和能源这些重点领域的区域合作，中亚区域经济合作力图帮助中亚及其邻国认识到他们在欧亚大陆愈加一体化上的重大潜力。中亚区域经济合作计划的使命在于“通过合作实现发展，加速经济增长，减少贫困”。具体来说，中亚区域经济合作正在协助各国开发多种方式的高效交通体系、减少贸易壁垒、提升能源安全和效率、以及在处理其他区域性公共物品上展开合作。

3. 中亚区域经济合作有明确的目标，并为该地区发展更坚实、更多元化的经济提供基石。总体而言，中亚区域经济合作已经为合作建立了多个国家及区域性机构并付诸运行，为合作计划及其优先部门制定并采用了以成果为导向的战略和行动计划，并实施了总投资价值约132亿美元

的中亚区域经济合作相关项目。<sup>1</sup>

4. 2011年标志着中亚区域经济合作在其自身制度框架下第一个十年工作的完成，中亚区域经济合作伙伴期望着在下一个十年中继续开展富有成效的经济合作，现在正是时候对中亚区域经济合作所取得的成果进行总结盘点，同时吸取过去十年的经验教训。

5. 本文是对中亚区域经济合作从2001年到2010年所取得的成绩进行总结盘点，也是为纪念中亚区域经济合作机构运作十周年的两部分纪念性调研的第一部分。文中突出强调了中亚区域经济合作的全面成果及在优先重点部门上的进步，并明确了未来合作的核心问题。纪念性调研第二部分的准备工作将以第一部分为基础，为2011年至2020年合作计划的未来战略方向和行动提出建议。这些建议<sup>2</sup>将纳入现有的综合行动计划，该行动计划是在2006年10月乌鲁木齐举行的中亚区域经济合作第五次部长级会议上通过的。第二部分的准备工作将在2010年底启动。

## 二．合作里程碑

6. 本节是对中亚区域经济合作计划在其发展的三个主要阶段所取得的最显著成果进行总结盘点。首先是新兴区域合作的最初阶段（1996年—2001年），随后是建立信心和信任的独立阶段（2002年—2005年），最后是更加坚定战略方向和中心工作的阶段（2006年至今）。有关优先重点部门取得成果的详细情况见第三部分。

---

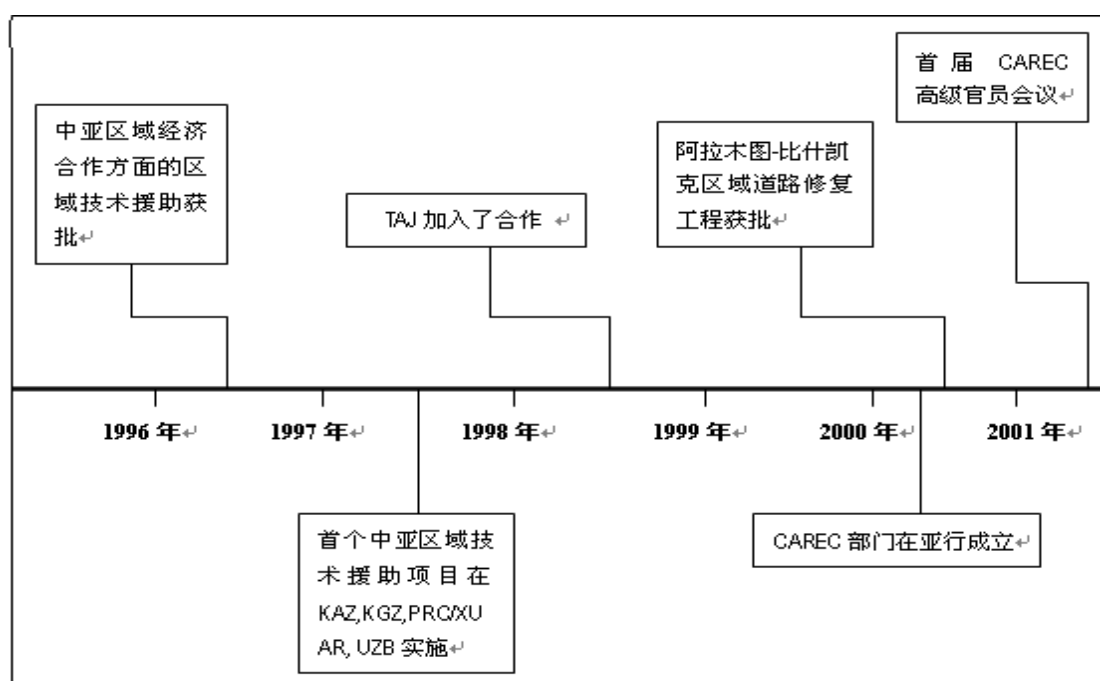
<sup>1</sup>早期投资项目在中亚区域经济合作计划正式形成之前就已经开始了，因此不能被称为“中亚区域经济合作项目”。然而，多边机构合作伙伴与各部门协调委员会一道，根据中亚区域经济合作计划的目标广泛确立了有价值的投资项目，并将这些作为首批试点项目在中亚区域经济合作区域内开展。这些项目提供的宝贵信息有助于中亚区域经济合作各部门委员会确定未来需要以及在中亚区域经济合作区域内优先投资的可能性。目前为止，中亚区域经济合作合作伙伴在中亚区域经济合作走廊沿线共同投资的项目被称为“中亚区域经济合作相关”项目。本报告中的估值和数据均属于“中亚区域经济合作相关”项目。

<sup>2</sup>参加次区域研讨会的成员名单见附件1。

## A. 新兴区域合作，1996年—2001年

7. 20世纪90年代中期，中亚各国具有众多互补经济资源，但缺少联系纽带；为了提高经济发展水平，鼓励区域内各国充分利用合作的潜在优势是十分必要的。图1标示了在该阶段发生的有关合作计划的重要事件。

图1：中亚区域经济合作时间表—新兴区域合作，1996年-2001年



ADB=亚行； CAREC = 中亚区域经济合作； KAZ = 哈萨克斯坦； KGZ = 吉尔吉斯斯坦； PRC = 中国； RETA = 区域技术援助； TAJ = 塔吉克斯坦； UZB = 乌兹别克斯坦； XUAR = 中国新疆维吾尔自治区。

### ■ 区域合作的重要性和潜力

8. 1996—1997年间，针对哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、乌兹别克斯坦和中国新疆维吾尔自治区，由亚行支持的第一个区域技术援助开始实施，该技术援助有助于各国政府确认和优选出能

够增长贸易和加强其他形式经济合作<sup>3</sup>的发展项目。各国政府部门和机构之间的区域研讨会为各国提供了一个交换有关合作信息、利益和顾虑的平台。

#### ■ **部门方法的确定**

9. 在这一阶段，区域技术援助的四个参加国尝试着确定能通过合作行动带来双赢的重点领域。诊断性研究发现，交通和能源基础设施的发展能推动区域经济发展；此外，还发现必须改进政策和程序，探索其它可使用的贸易推广、移民和通关方式。

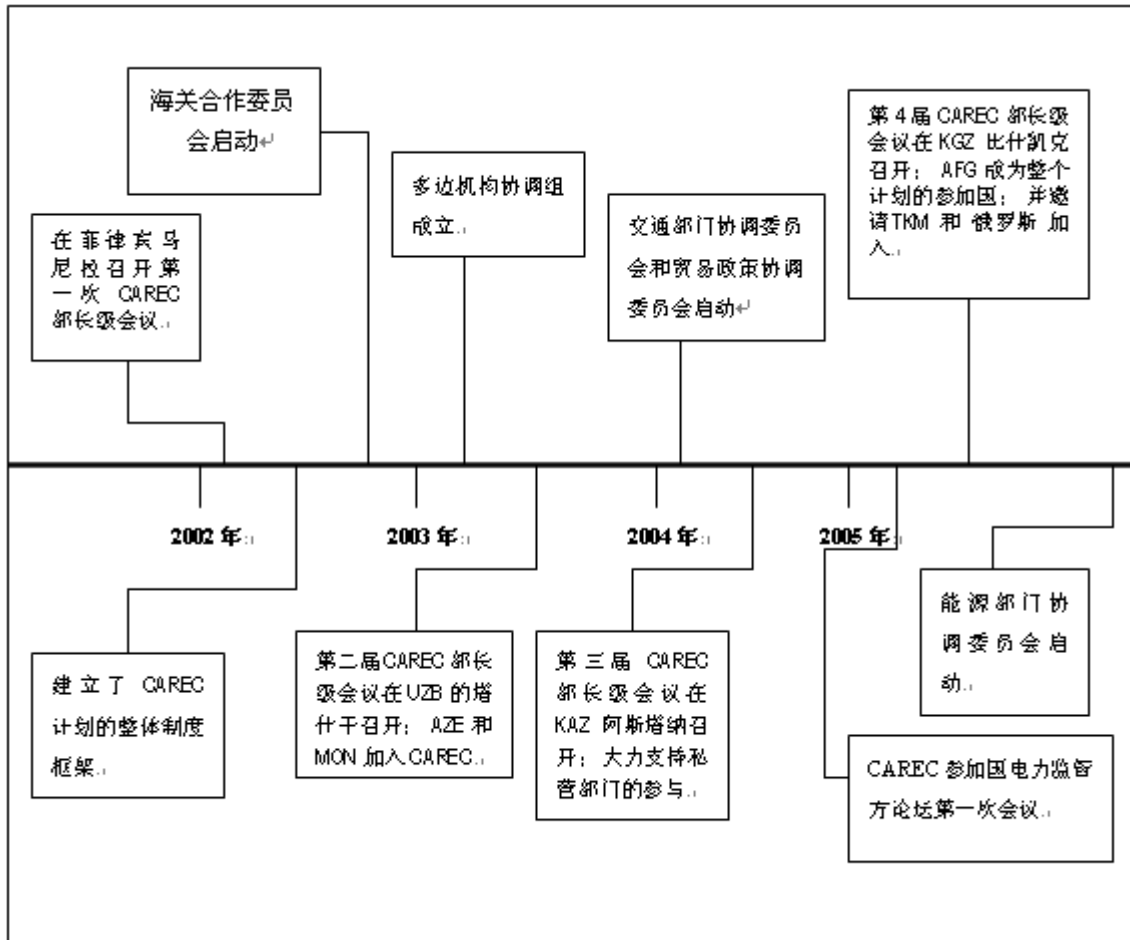
#### **B. 建立信任和达成共识，2002年—2005年**

10. 2002年至2005年这一阶段主要是各参加国建立信任和沟通交流的阶段，在此基础上建立了一个非正式的为项目服务的机制框架。中亚区域经济合作计划致力于具体务实的经济合作，因此作为一个区域合作机制，中亚区域经济合作计划能够灵活、及时地解决相关问题。图2对这一阶段的重要事件进行了概括：

**图 2：中亚区域经济合作 时间表—建立信任和达成共识，2002年-2005年**

---

<sup>3</sup> 于1998年批准塔吉克斯坦参与随后的区域技术援助。



AFG = 阿富汗；AZE = 阿塞拜疆；CAREC = 中亚区域经济合作；KAZ = 哈萨克斯坦；KGZ = 吉尔吉斯斯坦；MC = 部长级会议；MON = 蒙古；TKM = 土库曼斯坦；UZB = 乌兹别克斯坦。

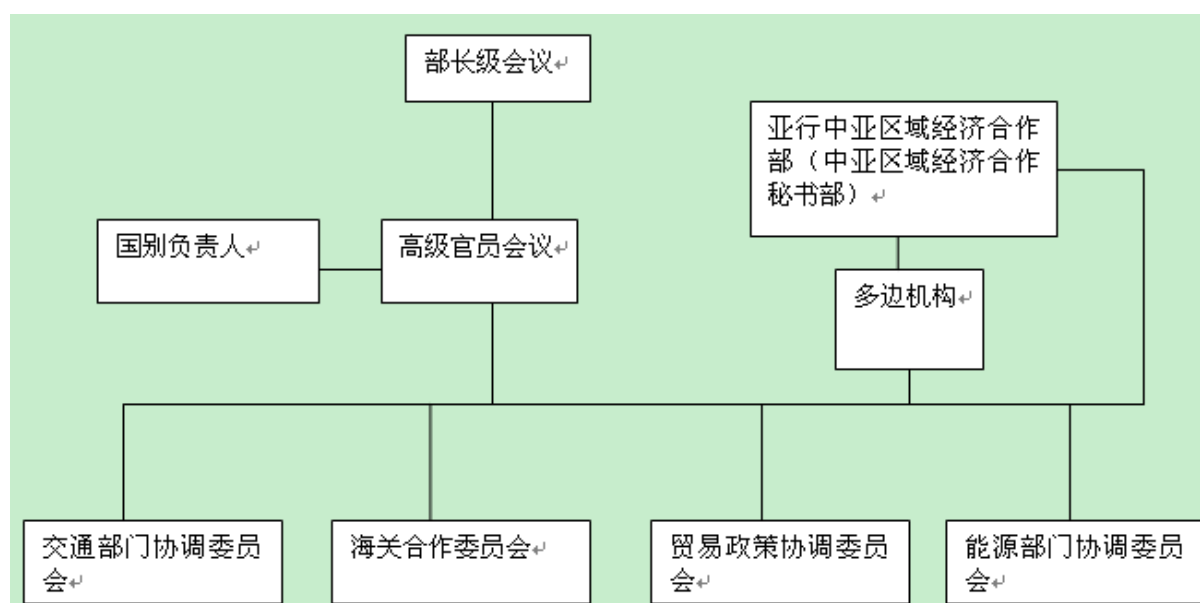
## ■ 在中亚区域经济合作的指导原则上达成共识

11. 这一阶段的一个成果是所有参加国在有关合作指导原则上达成一致。在2002年3月的就任会议上，中亚区域经济合作部长们在共同愿景上达成一致意见：区域经济合作旨在（1）积极推动减贫工作；（2）保证稳定；（3）促进区域繁荣。部长们主张采取务实的结果导向型方法，集中开发能够给区域带来实际利益的项目。于是，交通、能源和贸易便利化成为经济合作的重点领域。2004年，贸易政策成为第四大重点领域。中亚区域经济合作从此在共识的基础开展工作。虽然这种方法给联合行动设置了一定的参数准则，但也阻止了一些开展重要区域活动的行为。

- **灵活和非正式的制度安排**

12. 作为一个灵活和非正式的结构体系，中亚区域经济合作总体制度框架（见图3）于2002年建立。总体制度框架为高级官员和部长们之间搭建了网络平台。每年的部长级会议提供战略导向，而高级官员会议则是负责确保合作计划的有效实施。2001和2002年，已举行了9次部长级会议和14次高级官员会议，大大巩固了建立信任和信心的过程。通过部门协调委员会，总体制度框架通过区域性和战略方法使私营部门投资处于优先地位。但是，尽管中亚区域经济合作计划参加国已经认识到区域合作的重要性，但他们对总体制度框架，特别是中亚区域经济合作计划的主人翁意识不相同，他们的主人翁意识还有待充分地体现出来。

图3. 中亚区域经济合作的原始制度框架\*



\* 2002年批准的结构

- **中亚区域经济合作参加国和多边机构之间的工作伙伴关系**

13. 2003年，中亚区域经济合作的六个多边机构伙伴承诺将为合作计划共同努力，并利用总体



制度框架作为合作计划捐赠协调的平台。中亚区域经济合作的多边机构彼此之间及和各参加国通力合作，为中亚区域经济合作活动提供了战略、技术、资金和咨询支持。

14. 在建立信任阶段，中亚区域经济合作参加国实施了多个由多边机构联合资助的投资项目及其他倡议行动。这些初期“中亚区域经济合作相关”项目包括：对四个合作领域的调研；部门策略规划；海关现代化和贸易政策的培训和知识共享；对重点交通连接通道的确定和建设。在这一阶段，项目融资开始确定下来。

15. 一直到2005年，都没有正式的总体战略框架来对这些松散的中亚区域经济合作相关项目进行指导。除了在开辟“交通走廊”的价值上形成共识以外，部门发展重点都是由相关部门协调委员会根据高级官员会议和部长级会议的指导原则、并协同多边机构伙伴融资委员会来决定的。

16. 从2002年到2005年这一阶段，取得的部分中等成果开始逐步让中亚区域经济合作参加国的国别政策制定者和多边机构伙伴清楚并深刻地认识到区域经济合作的潜在利益。尤其是项目融资，在该阶段实质性地开始。几个颇具区域关联性的关键项目也得以展开，例如面向吉尔吉斯斯坦和塔吉克斯坦的区域贸易便利化和海关合作计划；杜尚别与吉尔吉斯斯坦边界之间的道路修复；哈萨克斯坦境内阿克至阿特劳的道路；阿塞拜疆境内丘尔达米尔至哈吉卡布尔的道路；哈萨克斯坦南北输电线路的一期工程。这一阶段取得的成果为中亚区域经济合作更加注重整体性和行动导向型的发展铺平了道路。

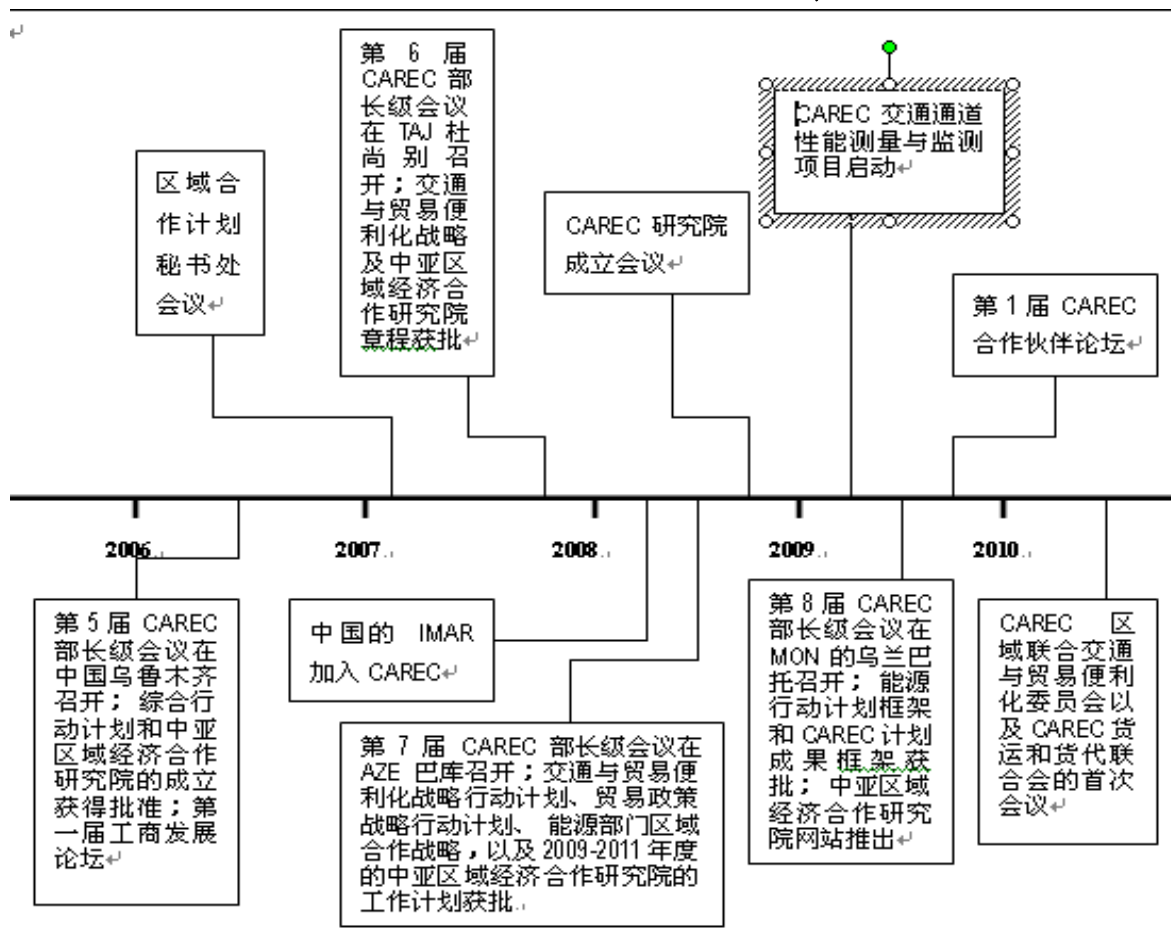
### **C. 战略规划和实施，2006 年至今**

17. 在2006年至今这一阶段，中亚区域经济合作的发展是以综合行动计划为中心的，工作重点为通过结果导向型方法开展交通、贸易便利化、贸易政策和能源四个重点领域的项目。2001年，仅实施了6个总价值为2.47亿美元的中亚区域经济合作相关项目；而2006年中亚区域经济合作

的项目组合增加到42个，总价值达到32亿美元。合作计划明显需要更加系统化的战略规划和实施。从2007年开始，中亚区域经济合作已经在运作中实现了前所未有的发展。

18 图4对这一阶段的重要事件进行了总结：

图4：中亚区域经济合作时间表 - 战略规划和实施，2006年 - 至今



AZE =阿塞拜疆；CAREC =中亚区域经济合作；IMAR = 中国内蒙古自治区；MC = 部长级会议；MON = 蒙古；PRC = 中国；TAJ = 塔吉克斯坦。

### ■ 综合战略框架和行动计划

19. 对合作计划而言，2006年的综合行动计划是个关键点：综合行动计划清楚定义了工作范围，加大对重点部门的关注；确保投资数量和数额的稳步增长。此外，综合行动计划将中亚区域经济合作的长期愿景、目的和目标连接成一个有机整体，并阐明了中亚区域经济合作在四个合作

领域上的战略重点。综合行动计划所阐述的目标包括（1）改善贸易和发展机会；（2）更好地开发、管理和共享区域内的自然资源；（3）加强参加国对区域合作和一体化的投入。其中指出的具体行业目标涉及：（1）大大减少贸易壁垒和障碍；（2）实现贯通全区域的高效、多模式运输系统；（3）综合性的电力市场，确保为整个地区提供低成本的可靠服务。综合行动计划也使得中亚区域经济合作能够在“具体项目、具体对待”的基础上解决一些“二线”领域的需求（如传染病防制、禽流感、环境和工商发展），并呼吁建立中亚区域经济合作研究院，该研究院已与2009年开始运作。

20. 鉴于其时间上的灵活性和开放性，综合行动计划是一个活的文件，可以通过升级更新来反映新的开发项目、问题和利益。综合行动计划强调了将区域合作纳入参加国的发展计划及多边机构的援助计划主流的重要性。

#### ■ **部门战略和行动计划**

21. 综合行动计划要求制定部门战略和行动计划来指导在交通、贸易便利化、能源和贸易政策上的合作。2007年，中亚区域经济合作部长们签署通过了一个有关交通与贸易便利化部门的联合战略——“中亚区域经济合作交通与贸易便利化战略”。根据交通与贸易便利化战略确定的6个交通走廊及后续行动计划成为中亚区域经济合作的标志性倡议活动。“2008中亚区域经济合作国家能源部门区域合作战略”（简称能源战略），作为应由所有中亚区域经济合作参加国批准通过的一个能源战略框架，带来了新的突破。同样在2008年，中亚区域经济合作部长们签署通过了“贸易政策战略行动计划”，旨在帮助各参加国通过贸易体制自由化和支持加入世界贸易组织来扩大经济开放程度。下面专栏1说明了中亚区域经济合作部门战略的主要目标。

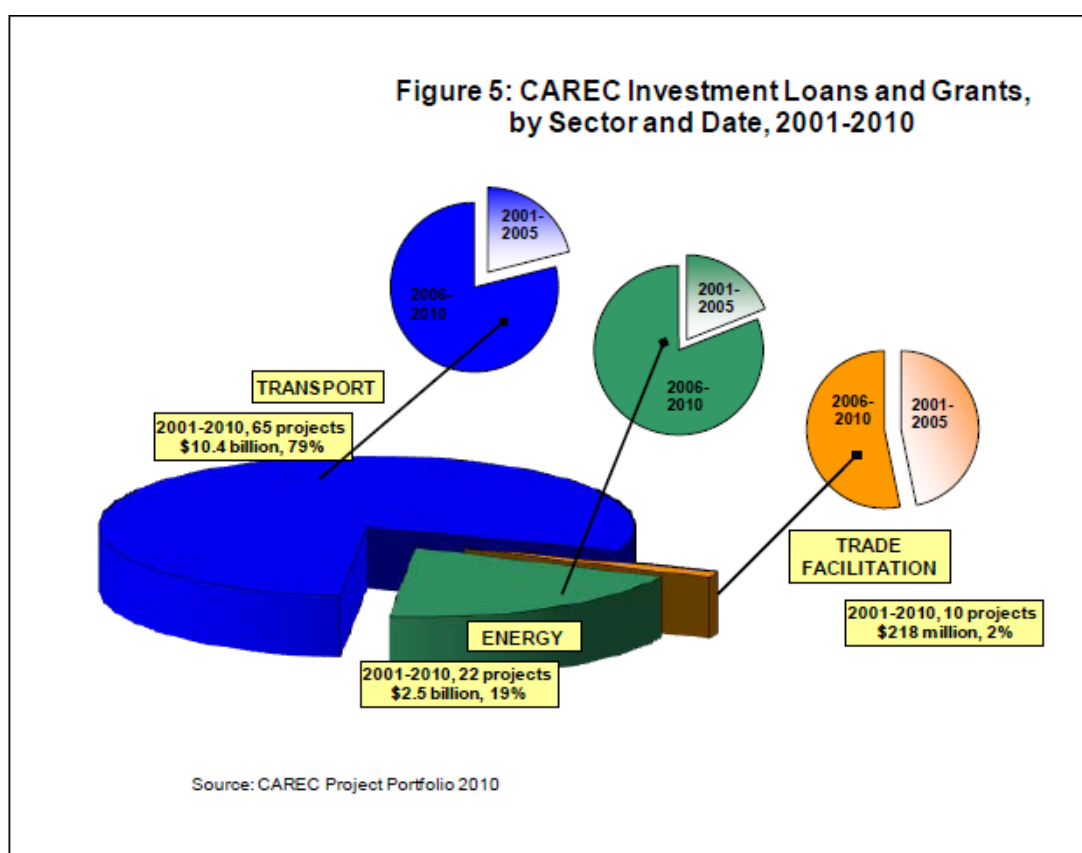
专栏1：中亚区域经济合作部门战略和行动计划的目標

	交通和贸易便利化部门	能源部门	贸易政策部门
表 四	<p>在中亚区域经济合作区域建立竞争性走廊；<sup>a</sup></p> <p>促进人员和物品经由中亚区域经济合作走廊和跨境的高效流动；</p> <p>开发可持续型、安全型和方便用户的交通与贸易网络</p>	<p>确保能源安全(1)区域能源基础设施和机构的平衡发展；(2)区域能源市场的进一步一体化；<sup>b</sup>通过能源贸易推动经济发展</p>	<p>扩大经济开放程度(1)大力支持加入WTO；(2)简化和解放贸易体制；有关贸易和贸易政策的能力建设和知识转让</p>
<p><sup>a</sup> 6个中亚区域经济合作公路和铁路通道已经确定：(1)中亚区域经济合作1：欧洲—东亚；(2)中亚区域经济合作2：地中海—东亚；(3)中亚区域经济合作3：俄罗斯联邦—中东和南亚；(4)中亚区域经济合作4：俄罗斯联邦—东亚；(5)中亚区域经济合作5：东亚—中东和南亚；(6)中亚区域经济合作6：欧洲—中东和南亚</p> <p><sup>b</sup> 能源部门区域合作战略的实施将集中在以下5个能源通道上：(1)中亚—中国；(2)中亚—南亚；(3)中亚；(4)中亚—俄罗斯；(5)中亚—欧洲。</p> <p>来源：亚行，2008。“中亚区域经济合作交通与贸易便利化：建立合作伙伴关系，共同走向繁荣”，马尼拉；亚行，2009年。“中亚区域经济合作国家能源部门区域合作战略”，马尼拉；国际货币基金组织，2008年。“中亚区域经济合作计划的贸易政策战略行动计划”，华盛顿。</p>			

22. 很快就制定了实施行动计划并得以采纳，明确提出了短期和中期优先重点发展的项目和行动。该报告的第三部分概括了合作部门的成就。2009到2010年间，建立了一个总体中亚区域经济合作结果框架，用作对成果进行评估的性能监测机制。开发了定量和定性绩效指标，各部门委员会都提供了资料。其目的旨在追踪探寻中亚区域经济合作运作和行动的成功之处，指出不足需改进之处，以及突出显示结果有哪些趋势。但尽管如此，中亚区域经济合作的优先重点和各参加国的国家发展计划之间仍缺乏趋同性。

#### ■ 加速项目实施

23. 现阶段，部门战略和行动计划正在实施之中。2006年到2010年之间，第一个十年计划确定的97个项目中有61个项目得到批准通过，总额达105亿美元（中亚区域经济合作相关项目的总投资额为132亿美元）（见图5）。这些中亚区域经济合作相关项目的融资来自参加国本国资金（28%）和多边机构（72%）。附录3和4收集了到2009年为止批准通过的投资和技术援助项目名单。在这些项目中，交通和贸易便利化投资占很大比例，主要集中在确定的中亚区域经济合作走廊上。



■ **中亚区域经济合作参加国和多边机构更加紧密的伙伴关系**

24. 到现在已经批准的中亚区域经济合作相关项目的132亿美元投资额中，有近95亿美元是由多边机构提供的。在这95亿美元中，超过45亿美元已经被批准用于多边机构和中亚区域经济合作参加国共同协作的项目，表明中亚区域经济合作机制仍在持续帮助多边机构更加有效地进行合作。多边机构也通过提供技术和咨询支持，积极协助部门协作委员会的工作。尽管中亚区域

经济合作将六个主要多边机构统一于同一框架下，但他们之间的对话和实际协调的国别方案计划数量仍有待于进一步提高。多边机构之间的互动主要局限于委员会的工作，以及为高级官员会议和部长级会议所作的筹备工作。

- **通过中亚区域经济合作研究院进行知识共享、能力建设和外展宣传**

25. 虚拟中亚区域经济合作研究院于2006年批准，2009年开始各种活动，通过能力建设、研究、外展宣传措施等增强了区域合作。迄今为止主要产出包括：

(1) **能力建设。**中亚区域经济合作研究院的能力建设工作主要着重于发展一般领导力，而不是解决优先部门的具体需求。中亚区域经济合作研究院实施了针对高级管理人员的两项高管领导力发展项目（ELDP）和针对中层官员的两项公共部门管理课程（PSMC）。2009年至2010年，高管领导力发展项目培训了近60名高级政府官员，而2010年10月10年研究（草案）9 - 公共部门管理课程在2009年就为哈萨克斯坦和吉尔吉斯斯坦培训了近90名官员。下一个高管领导力发展项目计划于2011年实施，同时在2010年晚期至2011年中，还计划展开六项公共部门管理课程。中亚区域经济合作研究院还就公共和私营部门伙伴关系为部门协调委员会组织了多个研讨会和讨论会。

(2) **研究。**中亚区域经济合作研究院的研究计划的成果是：(1) 已完成的或正进行的对交通和能源部门的基础研究；(2) 回应中亚区域经济合作高级官员或部门协调委员会要求的特定问题官方文件；(3) 在“中心研究计划”和“小型研究赠款计划”下，研究员和研究院的网络联系加强。

(3) **外展宣传。**中亚区域经济合作研究院网站（[www.carecinstitute.org](http://www.carecinstitute.org)）的启动为区域合作

的信息共享提供了一个实际中心，同时这也是一个重要的中亚区域经济合作文件和相关研究的知识宝库。网站使用英语和俄语两种语言。此外，该研究院与其它组织和机构进行合作，在高层多边活动中发言，并定期出版通讯和政策简介，力求加深对中亚区域经济合作计划目标和活动的理解。

## ■ **私营部门的参与**

26. 在2005年召开“中亚—南亚区域商务圆桌会议”时，中亚区域经济合作开始鼓励私营部门的加入。圆桌会议审视了区域内商业面临的商业机遇和阻碍，并提出建议如何清除区域内跨境商业贸易的壁垒和促进商业融入中亚区域经济合作行动中。随后，2006年召开了中亚区域经济合作第一届“工商发展论坛”，商业领导和政策制定者聚首在此，共同商定措施以减少影响区域合作和发展的阻碍。中亚区域经济合作第二届“工商发展论坛”于2010年7月在中国新疆维吾尔自治区的乌鲁木齐召开。该论坛提供了一个平台，各方可以如何改进私营部门参与中亚区域经济合作计划展开开诚布公又卓有成效的讨论，这提高了私营部门对该地区及中亚区域经济合作中存在的机遇的认识。

27. 中亚区域经济合作还在一些挑选出的参加国举行有关公共与私营伙伴关系 ( PPPs ) 的研讨会。各国认识到，公共与私营伙伴关系是调动私营部门资本和专业知识进行基础建设投资和提供服务的一个重要手段，而这样则不会对公共资源造成压力。2009年，在哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦和蒙古召开了三次公共与私营伙伴关系研讨会，2010年又在杜尚别和塔什干召开了两次。这些研讨会突出显示了公共与私营伙伴关系的特点，并审视了这些国家未来的公共与私营伙伴关系。2009年，中亚区域经济合作货运和货代联合会成立，这也是私营部门参与中亚区域经济合作的另一个重要步骤。第三部分将对中亚区域经济合作货运和货代联合会进行更为详细的探讨。

28. 迄今为止，私营部门参与中亚区域经济合作计划的力度十分有限。在项目融资方面，私营部门为中亚区域经济合作做出的贡献仍然微乎其微。而随着项目实施需要进一步加快，私营部门融资也变得尤其重要。

#### D. 关键问题

29. 虽然中亚区域经济合作在区域合作方面取得了实质性的进展，但在实施中亚区域经济合作计划的过程中仍存在一些问题和挑战。

(1) **区域和国家战略的优先顺序与趋同**：随着数十亿美元的调动，对各种投资进行优先顺序成为一大挑战。即使是在编制了部门战略和行动计划之后，区域和国家的优先重点基本都没有得到很好的阐述。中亚区域经济合作参加国和多边机构缺乏一个既能体现区域优先重点又有助于确认资金缺口的、明确且一致同意的项目管道。与此相关的一个问题为：在以国别为基础的发展计划和公共投资项目中，使中亚区域经济合作战略和优化重点成为其主流，这也是一大挑战。区域和国别优先重点的趋同程度仍非常有限。

(2) **参加国的主人翁意识**：自20世纪90年代早期独立后，国家建设对于中亚区域经济合作参加国而言要比区域合作更为重要。因此，参与的多边机构可能比中亚区域经济合作各参加国本身更大地推动了区域合作发展，也就不足为奇了。在各个参加国中，中亚区域经济合作参加国的主人翁意识、对区域合作的投入以及区域合作在政府工作中的主流化各不相同。大部分项目都是由多边机构主导，而且中亚区域经济合作项目和活动的大部分融资也来自于多边机构。



(3) **共识**：总体而言，中亚区域经济合作的决策制定以共识为基础。虽然有时候这种方式能够很好地服务于中亚区域经济合作计划，但也使得一些具有区域意义的项目和举措无法被纳入到区域方案规划中来，特别是能源和水方面的举措，事实证明就这两者达成共识最为困难。各国在一些问题上的不同立场也减缓了某些部门的发展。

(4) **多边机构对话与运作方式**：中亚区域经济合作将主要多边机构统一在同一个框架下，这一方式在中亚地区独树一帜。同时，也有一些双边捐助机构与多边机构在中亚区域经济合作框架下展开合作。这种方式在一定程度上有利于多边机构之间的协调，但总体来看，在部门协调委员会以外，多边机构之间的相互对话非常有限，而且在就中亚区域经济合作计划的磋商和方案规划方面，仍缺乏协调一致的方法。

(5) **私营部门的参与**：调动130多亿美元的投资是中亚区域经济合作迄今为止所取得的一项重大成功。然而，在这个总额中，私营部门的贡献却微乎其微。未来，中亚区域经济合作将推动私营部门更为系统地参与进来，以便调动部门战略和行动计划所需的技术和财政资源。

### 三、合作部门取得的成就

30. 该部分总结了合作部门所取得的成就，重点突出了项目相关的成绩以及面临的重大挑战。

31. 表1显示了2001至2010年间，通过中亚区域经济合作相关项目和技术援助活动对优先部门的投资概况。

**表1：中亚区域经济合作 项目运作，2001-2010年数据**

指标	2001	2006	2010
获批投资项目数量（贷款和赠款；从2001年起累计）	6	43	96
新获批投资项目年均金额（贷款和赠款；3年滚动平均值，百万美元）	444.5	630.8	2,862.2
获批项目金额（贷款和赠款；从2001年起累计，百万美元） <sup>a</sup>	247.1	3,227.9	13,191.0
获批技术援助项目数量（从2001年起累计）	3	77	153
新获批技术援助项目年均金额（3年滚动平均值，千美元）	6,814	13,413.3	13,747.3
技术援助项目金额（从2001年起累计，千美元）	2,476	60,682	136,334
已完成技术援助项目数量（从2001年起累计）	3	64	73

<sup>a</sup> 数据仅包含通过多批次融资工具获得的已投资的批次。

注：在以滚动平均值计算的数据中，2001年代表2001-2003年数据，2006年代表2004-2006年数据，2010年代表2008-2010年数据。

资料来源：中亚区域经济合作计划项目组合

#### **重点部门**

##### **A. 交通与贸易便利化部门**

32. 在1996年开始合作时，中亚地区的交通基础设施就暴露出了明显的弱点。随着中亚各国与

中国新疆维吾尔自治区开始寻求建立更密切的经济联系与贸易关系，可以非常清楚地看到该地区的交通与贸易便利化基础设施及政策并不适于扩大合作的目标。该地区各国需要共同努力来发展并改造主要的交通走廊，以满足不断变化的经济环境要求。

33.为在该地区打造高效的交通运输体系，推进与国际贸易的一体化进程，需要克服许多的困难：

- (1) 基础设施质量较差，养护成本较高；
- (2) 新的国家边境为货运与人员的流动带来了拖沓推阻及程序上的障碍(如缺乏边境设施及现代化程序)；
- (3) 山区、容易塌方、高海拔(通常在海平面1000米以上)等情况要求投入巨额资金并采用资源密集型技术方法，才能完成公路与铁路网的修复和维护。

34. 随着中亚区域经济合作的发展，就超越国家的投资开展有效合作的需求日益明显。在中亚区域经济合作早期完成运输项目的经验清楚地表明了软硬件基础设施建设密切配合所带来的好处。有鉴于此，交通部门协调委员会及海关合作委员会制定了联合运输与贸易便利化战略，该战略于2007年得到了中亚区域经济合作各参加国部长的批准。在统一的战略举措下，最大限度地实现了投资与技术援助项目带来的好处，结果增强中亚区域经济合作各参加国的竞争力，扩大地区内贸易及国际贸易。

### 1. 交通部门

35. 交通部门的成功最明显地体现在中亚区域经济合作整个公路与铁路网的基础设施改善方面。自2001年以来，一直有交通项目不断上马，加强了整个地区的连通性。在多边机构的支持下，中亚区域经济合作计划参加国开始了总价值达100亿美元的65个交通项目。批准实施的部分项目包括：

- 修复杜尚别与吉尔吉斯边境之间的公路，完成连接中国与俄罗斯（通过蒙古）的南北运输通道，同时也完成吉尔吉斯南部交通走廊公路建设，该项目得到了共计8300万美元的亚行贷款援助；
- 修复哈萨克斯坦的Aktau-Atyrau公路及阿塞拜疆的Hajigabul – Kurdamir公路，得到了EBRD共计1.28亿欧元的援助；
- 修复阿塞拜疆境内的Ujar – Yevlakh公路，得到了伊斯兰发展银行和saudi fund 共计1800万美元贷款的援助；
- 改造阿富汗境内的南北运输通道，得到了亚行共计1.39亿美元的贷款与赠款援助；
- 改造阿塞拜疆境内世行2亿美元贷款援建南部公路的Alyat-Masally段公路；
- 改造吉尔吉斯斯坦境内Taraz-Talas-Suusamyr公路1期工程，得到了伊斯兰发展银行共计940万美元贷款的支持；
- 修复哈萨克斯坦境内的西欧——中国西部国际运输通道，得到了亚行、欧洲复兴开发银行、伊斯兰发展银行、JICA、哈萨克斯坦政府及世界银行超过66亿美元资金的支持。

36. **交通走廊。**中亚区域经济合作采用交通走廊这一做法是推动区域未来发展的重要一步。交通与贸易便利化战略中具体阐述了区域走廊的设想，即寻找最佳路线，使区域市场于主要外部市场建立联系，实现商品的进出口，同时增加外部市场之间的商品流通。此外，这一设想还有

利于中亚区域经济合作计划参加国优化和协调主要交通与贸易走廊沿线的交通和贸易投资，这些走廊沿线有着最高的经济发展潜力和效益。交通往来的增加将推动大规模经济体参与到交通和贸易活动中，降低区域企业的交通和贸易成本。交通走廊的启用将带来巨大影响。预计到2017年，区域贸易流动总量将达到2007年的3倍，同时，这将有助于区域各国减少对自然资源的依赖。

37.在分别于2007、2008年批准了交通与贸易便利化战略及其行动计划之后，交通部门协调委员会一直在根据早期实施的中亚区域经济合作相关交通项目以及中亚区域经济合作各参加国的交通发展情况，监督中亚区域经济合作六大交通走廊的进度。表格2中列出了截止到2010年8月各交通走廊的进度分类详情。附录5中给出了中亚区域经济合作交通走廊地图。

**表格2：中亚区域经济合作各交通走廊的公路与铁路进度情况（截止到2010年8月）**

中亚区域经济合作交通走廊	公路网				铁路网	
	合计	已完工 / 升级改造里程 (公里)	正在建设中 (公里)	2010年年底完工的公路运输通道 (%)	合计	已完工 / 升级改造里程 (公里)
1：欧洲-东亚	4,213	1,021	2,359	24	3,472	1,868
2：地中海-东亚	1,691	801	499	47	892	113
3：俄罗斯-中东及南亚	1,165	503	409	43	1,021	0
4：俄罗斯-东亚	1,461	194	554	13	179	179
5：东亚-中东与南亚	1,080	787	101	73	46	0
6：欧洲-中东与南亚	3,741	1,188	2,171	32	1,309	517

来源：中亚区域经济合作 交通部门协调委员会。“联合区域交通与贸易便利化进展报告及工作计划（2009年11月–2010年3月），”2010年4月。

38. 中亚区域经济合作交通走廊项目所带来的部分重大好处如下所述：

- 阿拉木图——比什凯克公路改造，将行程时间缩短了一半；
- 正在对Osh-Sarytash-Irkeshtam公路进行改造，该公路打开了与中国联系的一条新的贸易通道；
- 重建阿富汗的环形路网，以便能够更方便地进入南部市场。
- 通过阿塞拜疆东西方向的高速公路改善工程将公路延伸至高加索地区和东欧( 专栏2 )。
- 在乌兹别克斯坦和阿富汗之间建立新的铁路，并将铁路延伸至阿富汗和伊朗边境、塔吉克斯坦和巴基斯坦( 专栏3 )。

#### 专栏2：阿塞拜疆东西公路改善工程

由亚行、伊斯兰发展银行、欧洲复兴开发银行、欧盟、科威特基金以及沙特开发基金会共同出资建设的阿塞拜疆东西公路基础设施改善工程已于2010年5月竣工。该工程通过增加并完善阿塞拜疆与格鲁吉亚接壤地区的基础设施，提高阿塞拜疆边境行政人员的行政能力，从而对中亚区域经济合作第二走廊中阿塞拜疆部分产生积极影响。

该工程的四个组成部分充分体现了基础设施建设中软件与硬件方面合理规划所产生的积极效应。除了有形基础设施的改善（如修复阿塞拜疆长达127公里的東西公路以及在工程区域的总长度约为65公里的地方公路），还采取了一些有利于贸易的重要措施，包括：（i）支持政策改革以及通过体制改革改善公路部门的管理，以及（ii）为阿塞拜疆与格鲁吉亚接壤地区的货物与人员流动提供便利。该工程将改善当地的交通状况，提高东西公路与部分地

### 专栏3：海拉顿——马扎里沙里夫铁路（阿富汗）

阿富汗将参与到大规模铁路网的建设中，这一铁路网将连接赫拉特、塔吉克斯坦和巴基斯坦，而海拉顿——马扎里沙里夫铁路项目是铁路网建设的第一阶段。该项目将提高两条中亚区域经济合作交通走廊——第3条走廊和第6条走廊的运输能力，同时为国家和国际贸易，以及向阿富汗实施人道主义救援的活动提供更多的路线选择。

该项目包括在阿富汗的海拉顿和马扎里沙里夫之间建设75公里长的单线铁路。海拉顿位于阿富汗北部与乌兹别克斯坦交界处，阿富汗一半的进口商品和大部分人道主义救援物资的运输须经过这里；马扎里沙里夫是阿富汗的第二大城市。此外，项目还包括改善海拉顿车站条件，建立水运码头，并为制定铁路计划提供机构支持。

为了克服交通项目常有的困难，如超出预算和工程延误等，阿富汗政府与乌兹别克斯坦铁路公司建立了直接联系，共同探讨新设施的工程、采购和建设，以及建成后的运营和维护等问题。新建铁路将成为该公司铁尔梅兹（乌兹别克斯坦）——海拉顿铁路的延伸。乌兹别克斯坦公司参与阿富汗铁路项目为两个中亚区域经济合作参加国合作提供了生动具体的范

39. **机场、海港与物流中心。**为了发展能够扩大地区间贸易的、真正的多式联运网络，中亚区域经济合作的目光已超越了公路与铁路联系，投向了航空与海洋运输领域。到2010年年底，蒙古与中国将有两座机场完成修建或扩建。对吉尔吉斯斯坦空中交通管制系统的升级改造工作将在2011年启动。阿塞拜疆与哈萨克斯坦的两个机场扩建项目正在进行当中，阿塞拜疆运输船队的升级改造工作也将从2010年开始。中国将在机场与跨境点附近修建数个货运物流中心，同时在乌兹别克斯坦的纳沃依建立了一个国际多式联运物流中心（见专栏4），这些都将为贸易便利化带来进一步的支持。蒙古也将在2010年开始三个自由贸易区的建设工作。

#### 专栏4：在纳沃依建立国际多式联运物流中心

2010年8月12日，乌兹别克斯坦纳沃依国际机场受委托与大韩航空公司合作建立新的货运站。该项目将把机场改造成国际多式联运物流中心和重要区域枢纽。新的物流中心将吸引外国企业参与跨欧亚两洲的空中货运。该项目包括货运站、综合加油设施、空中导航中心和其他相关设施。目前纳沃依机场仅有一条大型货机跑道，第二条跑道的建设正在计划中。新的货运站拥有6个装卸站，每天可装卸300吨货物（每年可达10万吨）。此外它还配有20吨和5吨标准的计重秤、冷库和冷冻设备、高温室以及专门储存危险货物、易腐货物和动物的地区。管理大楼中设有 10 个必需部门，包括海关、卫生控制、报关、危险品运输处理等。

40. **中亚区域经济合作人员、车辆和商品跨境流通协议。**“跨境交通协议”（CBTA）是一个交通便利化协议，主要通过三个或三个以上国家开辟跨境交通运营通道，使商品和人员在中亚区域经济合作走廊沿线的跨境流通更加自由。目前，吉尔吉斯斯坦和塔吉克斯坦两国正在就该协议进行协商，讨论建立第5条中亚区域经济合作走廊。其他中亚区域经济合作计划参加国也可自由通行。尽管中亚区域经济合作计划参加国之间签订并实行了一些双边陆上交通协议，“跨境交通协议”将是第一个由多国参与的交通协议，在已确定的交通走廊沿线执行。此外，2011年协议签订之后，补充活动将陆续展开，促进在边境地区执行该协议。

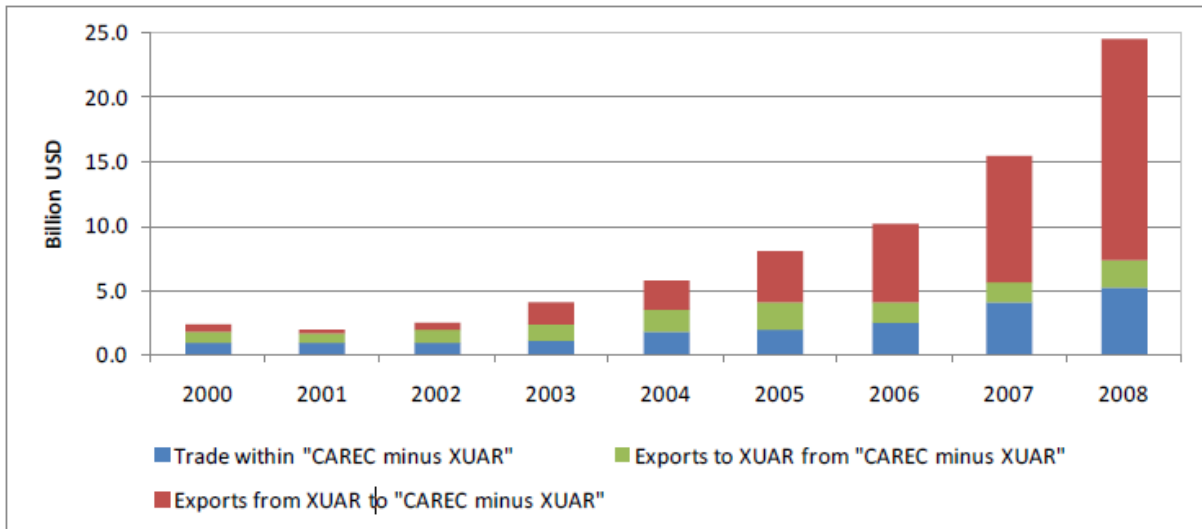
41. 交通基础设施改善的一个重要结果是带动了中亚区域经济合作区域内部贸易的增长（见图6）。2001到2008<sup>4</sup>年间，区域内部贸易增长了13倍。除了基础设施改善，还有一些其他因素也促进了这一增长。所有8个国家间的贸易总量年均增长率达到了43.9%；除去疆维吾尔自治区，

<sup>4</sup> Roman Mogilevsky, “中亚区域经济合作区域内贸易发展趋势及决定因素” 2010年3月（中亚区域经济合作机构研究资料，未出版）。Mogilevsky提到的其他因素包括：国际主要出口商品价格大幅提高导致国内需求膨胀；能源相关基础设施的改善；以及政治形势的有利变化推动阿富汗加入到区域贸易体制中。这一部分中有关贸易的讨论均出自Mogilevsky的文章。



这一数据将降至28.7%，而这与2001年水平相比也增长了6倍。

图6 区域内贸易营业额 2000-2008



资料来源：Roman Mogilevsky，“中亚区域经济合作区域内贸易发展趋势及决定因素”2010年3月（中亚区域经济合作研究院研究资料，未出版）。有关计算参考了UN COMTRADE数据库和中亚区域经济合作参加国数据资源

## 2. 贸易便利化部门

42. 中亚区域经济合作贸易便利化计划有两个组成部分：海关合作和综合贸易便利化。中亚区域经济合作海关合作委员会的工作计划在2002年启动，应对下列五个重点领域中的问题：（i）简化和协调海关程序与文件，（ii）信息和通信技术，（iii）海关现代化建设和数据交换，（iv）风险管理和入境后审查，（v）联合海关控制，和（vi）区域交通发展。

### 海关合作

43. **简化和协调海关程序。**已经组织过多次研讨会和专题讨论会，鼓励中亚区域经济合作参加国修订法律和法规条例，使其与国际标准和最佳实践相一致。一项针对吉尔吉斯斯坦和塔吉克斯坦的区域贸易便利化和海关合作计划贷款正在实施之中，旨在协助上述国家实施海关改革并完善海关基础设施和设备。海关合作委员会中的大部分成员国已经采用了新的海关法，该法与

修订后的《京都议定书》完全一致。

**44. 信息和通信技术，海关现代化建设和数据交换。**已经组织过多次培训课程和研讨会，介绍海关自动化的益处。包括自动化信息系统开发在内的海关现代化建设项目正在进行之中，在吉尔吉斯斯坦建设统一的自动化信息系统，塔吉克斯坦建设单一的自动化信息系统，并在蒙古建设海关自动化信息系统。中亚区域经济合作的其它参加国也已取得了显著的进展。在阿富汗，ASYCUDA系统已经在喀布尔和国内其它地方的其它主要海关全面实施；在阿塞拜疆，已经提出项目方案，开展农业部、卫生部、兽医服务部和交通部与电子海关联合行动；哈萨克斯坦已经建立了一家运营管理中心，实现跨境点全部处理程序自动化（电子海关/CAIS）；乌兹别克斯坦国家海关委员会已经推出了统一的自动化信息系统，并已实施了一套自动化数据处理系统，应用于到港货物报关。

**45. 风险管理和过境后审核。**中亚区域经济合作的大部分参加国已经颁布法令和法规采纳风险管理方案，包括阿塞拜疆、哈萨克斯坦和乌兹别克斯坦。在阿富汗，已经在ASYCUDA系统中集成了风险管理模块。在蒙古和吉尔吉斯斯坦，新的《海关法》规定海关控制应该基于风险管理的原则。

**46. 联合海关控制。**亚行已经提供了顾问支持，鼓励中亚区域经济合作各参加国采取联合海关控制行动。若干国家已经签订了双边协议，在几个选定的跨境点开展联合海关控制试点项目。哈萨克斯坦正在与中国<sup>5</sup>和吉尔吉斯斯坦<sup>6</sup>开展联合海关控制试点项目。据报道，截至2010年3月，截至2010年3月，在都拉塔和吉木乃跨境点（中国）已经采用了23,000份统一的货物舱

---

<sup>5</sup>在Kalzhat（哈萨克斯坦）-都拉塔（中国）跨境点，Maykapshagay（哈萨克斯坦）-吉木乃（中国）跨境点以及多斯特克（哈萨克斯坦）-阿拉山口（中国）跨境点。

<sup>6</sup>在Aisha Bibi（哈萨克斯坦）-Chon Kapka（吉尔吉斯斯坦）跨境口和Korday（哈萨克斯坦）-Akjol（吉尔吉斯斯坦）跨境点。

单，涉及488,800吨货物，清关时间降低了35%。中国和蒙古边境正在开展联合海关控制试点项目（参见专栏5）<sup>7</sup>。

**47. 区域交通发展。**在2008年2月，吉尔吉斯斯坦和哈萨克斯坦的海关委员会签署了一项协议，采用通用的技术，在吉尔吉斯斯坦-哈萨克斯坦边境邻近的跨境点间使用塑料安全包运输货物的证明文件。这是中亚区域经济合作各参加国间签署的首项此类协议。2009年，亚行与吉尔吉斯斯坦海关签署了一份谅解备忘录，在Akjol（吉尔吉斯斯坦）-Korday（哈萨克斯坦）跨境点开展“安全包”运输系统试点项目。吉尔吉斯斯坦已经改进了安全包的封套，将试点项目扩展至另外两个跨境点<sup>8</sup>，并起草立法在全国范围内采用安全包系统。

## **综合贸易便利化**

48. 综合贸易协定计划于2007年启动，致力于（1）交通通道性能测量与监测；（2）单一窗口开发；（3）成立区域联合交通与贸易便利化委员会和国家联合交通与贸易便利化委员会；（4）贸易物流发展；（5）私营部门参与；和（6）能力建设框架，提高技能和能力，推广和实施贸易便利化战略。

**49. 交通通道性能测量与监测。**中亚区域经济合作的八个参加国正在与14家货运和货代协会合作开展交通通道性能测量与监测项目。合作的每个协会均要提交时间-成本-距离数据表观察报告，用于分析。初步结果表明跨境点是主要的瓶颈，特别是需要等待较长的时间才得以跨境的问题（参见专栏6）。绝对大部分的迟延是由于基础设施建设落后、信息和通信技术应用滞后以及物流设施不完善造成的。

**50. 单一窗口开发。**中亚区域经济合作一直在积极推动通过单一窗口方案。它已经组织过多次

---

<sup>7</sup> 扎门乌德（蒙古）-二连浩特（中国）跨境点。

<sup>8</sup> Aktilek – 卡拉苏和加尔多瓦 – Novovkresenovka 跨境点。

技术研讨会，介绍单一窗口开发的概念和国际最佳实践。阿塞拜疆、吉尔吉斯斯坦和塔吉克斯坦已经引进立法和多项法令，以便实施单一窗口方案，同时中亚区域经济合作的其它参加国正处在引进类似立法改革的不同阶段，以引入和实施国家单一窗口计划。亚行正在为中亚区域经济合作跨境点改善与一站式窗口开发筹备一个区域性投资项目，改善跨境点的基础设施和设备，支持国家单一窗口和区域平台开发，实现国家单一窗口联网。

**51. 国家联合贸易便利化委员会。**《交通与贸易便利化战略》和《行动计划》建议每个国家均成立一个国家联合委员会，由来自国家边境控制机构的多位代表组成，以及一个区域联合委员会，由国家联合委员会的多位代表组成，发挥区域领导作用，协调实施《交通与贸易便利化战略行动计划》，并对扫除中亚区域经济合作地区贸易和交通障碍过程中出现的相关的、各方共同关心的问题进行处理。中亚区域经济合作参加国均已成立了本国的国家联合委员会或建立了类似的协调机制。国家联合委员会在中亚区域经济合作参加国国家层面实施贸易便利化措施中发挥着关键性的作用。因为各国的国家联合委员会旗下均聚集着为数众多的相关机构，中亚区域经济合作支持并强化这一进程，故而能够为各个国家联合委员会提供一套机制，相互更加紧密的合作并关注其功能发展中涉及到的区域因素。

**52. 中亚区域经济合作 货运和货代联合会。**中亚区域经济合作货运和货代联合会在区域贸易便利化进程中倾听私营部门的意见和观点（参见专栏7）。本联合会的任务是促进交通、贸易和物流发展，并推动公路货运、货运代理和物流供应商的利益。

### 专栏7：私营部门参与中亚区域经济合作贸易便利化倡议

《交通与贸易便利化战略》的成功实施需要各方积极努力地开展区域合作，确保所有利益相关方的最优参与，特别是公共-私营部门的合作。2009年，在国家货运、货代和物流协会的倡议以及中亚区域经济合作的支持之下，成立了中亚区域经济合作货运和货代联合会，作为一个非政府和非盈利组织。本联合会是中亚区域经济合作计划下率先成立的定期活动的私营部门协会之一。

本联合会的作用如下：

- 作为发展公共-私营部门合作的手段，推动区域内的交通和物流发展；
- 作为中亚区域经济合作区域内各个国家协会的合作机制，解决热点议题；及
- 作为中亚区域经济合作实施和发起新项目的机制。

本联合会在吉尔吉斯斯坦正式注册。它由来自中亚区域经济合作所有参加国的17家货代和物流协会组成，预期将在《交通与贸易便利化战略》实施中发挥积极的作用，为政府提供关键性

53. **能力建设。**在过去的9年中，已经为中亚区域经济合作参加国组织过多次海关重点领域和贸易便利化专题相关的研讨会、讨论会和技术培训。2009年初，开展了一项海关、贸易物流和交通部门培训需求评估。计划与发达国家的人才中心签署互助协议，通过开展能力建设计划，提升和增强地方机构的能力。

### 交通和贸易便利化中存在的问题

54. 自中亚区域经济合作计划实施以来过去的10年中，交通和贸易便利化部门已经取得了显著的发展，物量产出和制度进程发展迅速。展望未来，本部门需要关注的领域包括：

(1) 中亚区域经济合作在完善本区域的硬件基础设施中做出了巨大的贡献，如公路和铁路。

为了完成硬件基础设施项目并物尽其用，中亚区域经济合作将需要更加关注和投入更多

的资源实施贸易政策、跨境交通协议和区域贸易战略。

- ( 2 ) 由于极端的气候条件以及超载车辆过度使用道路，中亚区域经济合作公路网的路面状况急剧恶化。持续完善基础设施虽然富有挑战性，但是对于确保可持续性发展至关重要。正如《交通与贸易便利化战略》中提出的倡议，需要进行可持续性的公路维护，为此，将需要探索以公平和平衡的用者自付原则为基础的创新融资机制。
- ( 3 ) 国家联合交通与贸易便利化委员会对于在国家层面有效协调和实施中亚区域经济合作交通和贸易便利化倡议起到关键性的作用。因此，需要持续的支持性举措振兴和加强国家联合委员会的建设。
- ( 4 ) 中亚区域经济合作的交通和贸易便利化团体需要采取具体而灵活的工作计划，应对中亚区域经济合作参加国和非参加国间新近签署的贸易、交通、海关联盟和其它协议中出现的各种问题。各国需要继续共享各自在中亚区域经济合作框架之外参与的倡议相关的信息，上述倡议将对中亚区域经济合作具有启示作用，还将确定解决方案避免延迟履行《交通与贸易便利化战略》中的承诺。
- ( 5 ) 加速实施《交通与贸易便利化战略》要求在政府、多边机构、双边捐助国和私营部门间进行更多的资源调动。政府和发展合作伙伴推动更加精减和高效的融资动员和项目启动流程，也将有助于上述战略的成功实施。
- ( 6 ) 要求充足的人力资源，确保《交通与贸易便利化战略》的有效实施和可持续性发展。需要制定一项系统的能力建设计划。

## **B. 贸易政策部门**

55. 前苏联市场的崩溃以及市场改革已经严重干扰了该地区的贸易发展。由于物价较高，对于进口商品的需求急剧下降，国内产出的下滑也表明中亚地区少有可供出口的商品。中亚各国在独立之初均推行非常类似的贸易政策体系，但到了上世纪90年代中期就出现了明显分化。当时该地区的关税已经下降，不再是贸易的主要障碍，当然关税税则的经常性变化仍是一大问题。主要的障碍来自非关税因素，如许可证交易、数量限制、合同登记、阻碍国内贸易的薄弱的支付体系。其它限制条件包括人员与运输设备的跨境流动限制、外汇使用限制、交通体系不完善、导致运输成本过高、运输时间过长且无法预期的地理障碍。

56. 贸易政策部门与其它中亚区域经济合作部门有所区别，该部门仅仅重点关注政策，而不是项目。贸易政策协调委员会负责解决在世界贸易组织成员资格背景下中亚区域经济合作各参加国的贸易简化及自由化问题。因此，该部门最重要的成就在于（1）贸易政策协调委员会确定了贸易方面的区域性壁垒，并提出了适当建议，（2）能力建设与信息共享举措，重点关注所有中亚区域经济合作参加国能够加入世界贸易组织。

57. **研究与提高认识。**贸易政策协调委员会早期对区域贸易体系的评估工作编写了数十篇涉及广泛问题的研究报告，如贸易壁垒、国际贸易中的比较优势、转口贸易壁垒、贸易税、边境贸易及区域贸易一体化。另一项有关贸易制度环境的研究工作正在进行当中。这些背景研究有助于确定产生问题的领域，向各国高级官员及部长提出建议，帮助消除中亚区域经济合作地区的贸易壁垒，避免与加入世界贸易组织产生冲突，同时打造一个更为开放的贸易环境。2006年在中亚区域经济合作各参加国举行了一系列由IMF及亚行发起的延伸研讨会，探讨为贸易政策协调委员会完成的分析工作，以及这些情况对中亚区域经济合作的意义。

58. **提出建议，降低贸易壁垒。**根据研究报告的结论，贸易政策协调委员会提出了建议来改善该地区的贸易状况。贸易政策协调委员会仍在继续监督这些得到了各国部长的批准的的的建议的



执行情况，以降低贸易壁垒。例如，贸易政策协调委员会曾报告过发放签证的互惠机制，该机制能够减少向阿富汗、中国及塔吉克斯坦司机发放签证的费用。贸易政策协调委员会还让中亚区域经济合作高级官员及部长了解到哈萨克斯坦与乌兹别克斯坦之间签署的协议，该协议废除了向第三国出货的运营商入境许可证制度。

**59. 培训与信息共享。**重点关注提高加入世界贸易组织的相关能力，监测TPSAP性能指标。虽然大部分世界贸易组织相关能力建设是在双边层面上完成，但中亚区域经济合作仍为此类活动提供了唯一的区域平台及机会，以便分享那些已加入世界贸易组织的中亚区域经济合作参加国的经验。世界银行与国家资源人在贸易政策协调委员会会议上就精选的世界贸易组织主题举行了小型研讨会，这些主题包括中国加入世界贸易组织的经验以及中亚区域经济合作非世界贸易组织成员获得的教训。贸易政策协调委员会目前正在制定一个两年计划，希望相关贸易官员能够齐聚一堂，交流有关入世程序、入世战略、世界贸易组织影响、技术培训特殊需求方面的知识 & 经验。

**60. 区域知识论坛及TPSAP实施的联合监控有助于中亚区域经济合作实现众多贸易目标。**

## **贸易政策有关问题**

**61. 贸易政策部门可能面临的部分潜在问题及挑战如下所述：**

- 基于贸易政策协调委员会建议的政策改革目前进展缓慢。只有每个国家均致力于自由化计划，才能够取得区域性收益，而且上述项计划应该与国际标准相一致，且制定一份清晰的时间表。

- 正如《贸易政策战略行动计划》中所述，中亚区域经济合作中的一些国家如果要在2013年之前成为世界贸易组织的参加国，还需要获得大力的支持。
- 哈萨克斯坦和俄罗斯联邦间开始建立关税同盟，这可能对中亚区域经济合作中的其它国家有一定的启示。迄今为止，还尚未对上述启示意义进行研究，但这可以成为贸易政策协调委员会一项新的优先研究课题。

### C. 能源部门

62. 中亚区域经济合作地区拥有丰富的能源，包括可再生资源，如水电资源。上述能源分布不均，并伴有季节性变化，这既为区域合作创造了机会，也带来了挑战。能源合作的其它潜在因素包括区域内的能源相关基础设施落后、共享电网、需要进行法律和监管改革，以及能源和水利管理相关的诸多复杂问题。区域经济发展在很大程度上取决于能否解决能源部门面临的各项挑战。吉尔吉斯斯坦和塔吉克斯坦冬季电力短缺，将继续阻碍其经济发展，并加大各项社会成本，同时下游国家将深受上游电力发展的影响，并对其经济和社会发展造成相似的效应。

63. 鉴于能源部门面临着多项挑战，而且该部门亟待通过妥协与合作来寻求创新的解决方案，中亚区域经济合作已经为区域和国别最佳解决方案开发提供了大力的支持，将上述挑战转化为机会，以此确保能源安全并实现经济增长。截止2010年中期，中亚区域经济合作计划已经启动了22个能源项目，价值25亿美元。能源部门占到了该计划投资总额(贷款和赠款)的19%。

64. **批准能源部门战略及行动计划框架。**2005年，中亚区域经济合作建立了能源部门协调委员会(ESCC)作为高级区域性能源论坛，令中亚区域经济合作各参加国及国际金融机构能够齐聚一堂开展磋商。ESCC开展的广泛合作令中亚区域经济合作各参加国部长在2008年通过了具

有划时代意义的“ 中亚区域经济合作各参加国能源部门区域合作战略”（能源战略）。能源战略代表着所有中亚区域经济合作国家首次通过了能源合作的共同框架，为这一重要复杂领域未来的发展奠定了坚实基础。该战略寻求制定出最佳解决方案，以满足未来的能源需求，推进该地区新能源资源的开发，同时利用各参加国互惠收益的潜力进行出口。

65. 为指导能源战略的实施，中亚区域经济合作在 2009 年制定了能源行动计划框架（能源行动计划），重点关注三大内容，即（1）能源供需平衡及基础设施限制；（2）区域分配及监管发展；（3）能源与水资源联系。正在进行中的行动计划将通过电力开发寻求区域一体化的机会，将对石油、天然气及煤矿资源的大宗管理开展评估。该计划包括了投资、知识及能力建设、政策制定。

66. **具有区域影响力的项目。**能源部门项目旨在加强能源安全与效率，并在区域内及区域间开展能源贸易。大部分中亚区域经济合作相关能源项目旨在扩大双边的电力贸易，改善地区性电力网络。从2009年1月起，喀布尔已经从乌兹别克斯坦进口输入100多兆瓦电力，为该市的4百万民众全天24小时供电，这是几十年来史无前例的。阿富汗-塔吉克斯坦间的电力互联项目，将于2011年初建设完成，这一项目可进一步将塔吉克斯坦夏季剩余的300兆瓦电力输送至阿富汗。（参见专栏8）。CASA 1000项目旨在从吉尔吉斯斯坦和塔吉克斯坦出口电力至巴基斯坦和阿富汗，该项目的可行性研究正在更新之中，将于2010年10月前提交。

### 专栏 8：从乌兹别克斯坦和塔吉克斯坦向阿富汗输送电力

近三十年来，由于战火冲突不断，阿富汗境内的安全能源供应受到了严重的破坏。但是，从 2009 年 1 月开始，通过新建的输电线，可从乌兹别克斯坦直接向阿富汗首都喀布尔输送电力。等了超过整整一代人的时间，首都喀布尔的 400 万民众终于第一次享受到了可长期使用的电力带来的便利。由亚行投资建设的应急基础设施恢复与重建项目已于 2009 年完成，该项目建设了从喀布尔北部地区普里坤米 ( Pul-e-Khumri ) 至与乌兹别克斯坦接壤的边境地区总长为 241 公里的双回 220 千伏输电线路，以及 Naibabad 配电站，电力设备设施总投资达 4000 万美元。世界银行扶持下的应急电力恢复项目总价值 1.05 亿美元，为从普里坤米 ( Pul-e-Khumri ) 至喀布尔光纤地线网络提供资金，还资助新建 100 千伏输电线路，以及修复 100 千伏户外配电装置和中压网络，为最终消费者输送电力。其它捐助组织和国家，如德国复兴信贷银行和印度也为本项目提供了支持。

由亚行投资建设的在建项目—阿富汗与塔吉克斯坦区域电力输送联网项目，将恢复并增加阿富汗东北电力系统的电力供应。在降低阿富汗电力消费成本的同时，该项目亦将增加塔吉克斯坦的潜在电力出口能力与创收能力。

67. 除了跨境基础设施，目前还正在按照《能源行动计划》开展投资，上述计划旨在推广加强电网和发电设备容量，以及中亚区域经济合作计划中各参加国的电力设备现代化建设。预计乌兹别克斯坦的塔里马尔詹 ( Talimarjan ) 发电和电力传输项目将提高区域联通性，并可向邻国输送更多的电力。塔吉克斯坦开展的降低能耗项目已经有助于减少需求，可在夏季提供更多的电力用于区域性出口。2010年，吉尔吉斯斯坦和塔吉克斯坦批准通过了输电网强化和现代化改造项目，预计这将有助于提高区域电力系统的稳定性和运营效率。

68. **法律与监管基础发展。**中亚区域经济合作各参加国法律与监管基础的发展推进了区域内能源贸易的发展。能源部门的早期举措主要关注打造区域输电系统，寻求共享资源的可持续管理，

总结各国电力监管部门的经验。此类信息与知识共享论坛确定了每个国家能源部门内发展法律与监管基础的明确需求。于是在2005年，通过一份谅解备忘录正式建立了中亚区域经济合作参加国电力监管机构论坛（CMERF），以推进统一规章制度方面的合作（参见专栏9）。2008年，由于资金缺乏，CMERF暂停运营，但是由于能源部门协调委员会的成员一再强调其功能性，目前该论坛在《能源行动计划》下正在重新启动。中亚区域经济合作各参加国已同意进一步加强能源监管与部门改革方面的能源发展工作。

#### 专栏 9：中亚区域经济合作参加国电力监管机构论坛

两大区域技术援助项目（总价值为 100 万美元）为各伙伴国建立中亚区域经济合作参加国电力监管机构论坛（CMERF）创造了基础条件，有利于该区域的电力监管机构与行业改革。

中亚区域经济合作参加国电力监管机构论坛为各参加国交流信息、分享经验以及提高专业能力等方面提供了一个切实可行的有价值的平台。自 2005 年该论坛建立以来，所有的中亚区域经济合作参加国已经制定相关政策并采取措施，使电费趋于合理以便达到可收回成本的水平。该论坛将在中亚区域经济合作计划能源协调委员会（ESCC）监督下继续发挥作用。

**69. 能源与水资源的联系对话。** 能源部门无法回避解决能源与水资源的联系这一问题。除了中亚区域经济合作多边机构及其它发展伙伴开展的众多分析研究，在过去10年中还完成了以下几项工作（1）制定电力 - 水资源共享的共同解决方案，（2）废除前苏联的中央计划方式，代之以适于新经济情况、尊重各国主权的新机制。虽然许多工作并没有达到理想效果，但详尽的分析工作仍然大大推进了中亚区域经济合作各参加国的合作对话，为能源与水资源管理的区域合作提供了支持。

## 能源部门面临的各项问题

70. 中亚区域经济合作能源部门面临着艰巨的任务，虽然有时进展较慢，但该部门对于中亚区域经济合作地区长期的可持续经济发展至关重要。该部门在区域合作方面的积极成果正在得到巩固。近期完成了对《能源行动计划》中三大支柱部门的诊断性研究，其中确认了能源部门面临的挑战和机会，此外该研究正在为一项重点项目和倡议计划提供支持，上述计划将带来可观的区域性收益。《能源需求/供给平衡和基础设施制约因素》的诊断性研究启动了《中亚国家中亚区域经济合作电力部门区域性总体规划》的准备进程。它将研究区域电力系统的全面发展，并确定长期的解决方案，实现供需平衡，其中将把流动资产、需求预测和贸易机会考虑在内。它还将分析阿富汗和中亚电力系统（CAPS）连接相关的技术要求。对三大支柱部门进行诊断性研究所取得的一些初步结果如下：

- 中亚区域经济合作计划中的各国还需进一步的投资，减少能源部门基础设施建设中存在的诸多制约因素。此外，上述各国还需要完善非实体领域的业务，如商业损失控制和有效的开账单与收款系统，这点也尤为重要。这将准予订立一项长期的《电力采购协议》，吸引私营部门的投资，开发可再生能源发电的巨大潜力。
- 目前，各国正在加强本国的发电和输电潜力，旨在提高国家能源安全，并增加向CAPS以外的国家出口的机会。然而，中亚国家还准备不足，以使本国的电力系统稳定运行。在一定程度上，因为本区域内的所有国家都在寻求电力安全和独立，所以它们均在建设新的电力网络，并大力完善发电设施。电力一体化和CAPS的作用在不断发展变化，而且各国在通过各种短期、中期和长期的机会来获取上述收益，电力一体化和CAPS的作用也将深受其选择的影响。美国国际开发署资助了一项区域能源市场援助计划，努力与上述计划进行协调将促进扩大能源部门协调委员会的工作影响，并提高本区域

- 已经开始为一项能源和水资源分析与建模框架制定技术和制度基准线。尽管过去本地区曾发起过不胜枚举的“倡议”和“模型”，而且各界也已为本地区举行过多项上述活动，但均未能在更广泛的跨境范围内有力地应对能源和水资源共同面对的关键问题。中亚区域经济合作各参加国已经就一个独立的、更加透明和具有技术可行性的综合能源-水资源模型达成了共识，将其作为核心分析框架，并在此基础上开展对话，讨论各方均可接受的选择方案，解决目前和未来出现的问题。在未来的6至8个月内，将在各国国内和各国间举行磋商，为新的或升级版/细化后的模型、数据和数据交换，以及用户友好型的界面制定工作计划，确保技术成果通俗易懂并被政策制定者采纳。

## 二级倡议

71. 综合行动计划设想将中亚区域经济合作计划扩展为双轨并进的模式。优先部门组成第一级，第二级包括其它领域中的一些特别倡议，如卫生医疗、土地管理、灾害风险管理和气候领域。相对于部门范围内计划，特别倡议是针对具体项目而提出的。

72. **卫生医疗**。在2006年的《阿拉木图宣言》中，来自中亚区域经济合作计划中的8个国家外加土库曼斯坦和俄罗斯联邦的人类与动物卫生医疗官员建议，中亚区域经济合作秘书处应该为传染性疾病预防领域的区域合作提供帮助支持。2007年，区域传染性疾病预防委员会成立，致力于推广合作模式对抗疾病。该委员会已经组织了为数众多的区域性活动，加强对本区域人类和动物疾病的控制。从2008年初起，欧洲经济共同体和中亚区域经济合作计划间已经举行了四次联席会议，制定了两项区域战略：一项是HIV/艾滋病和肺结核控制，第二项是应对新近出现的健康威胁，特别是动物对人类健康造成的威胁。关注领域包括：能力建设、定期信息交换以及

通过试点项目加强跨境疾病控制。

73. 从2007年起，政府机构间已经开始交换流感监察信息；因此，这对中亚应对大规模流感疫情的准备现状有了更深入的掌握。此外，各国还共享国别战略规划、国际技术指导（协议和最佳实践）、专家名单和培训活动议程。

74. **灾害风险管理。**中亚和高加索地区灾害风险管理倡议（CAC DRMI）致力于减灾、防灾准备和灾难应对协调工作；为灾害损失、重建和恢复提供资金，以及灾难风险转移工具，如巨灾保险和天气衍生工具；完善水文气象预报、数据分享和预警体系。上述倡议在2008年启动，并于2009年完成了两项研究：《缓解自然灾害对中亚经济造成的负面财政影响》和《制定行动计划，完善吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦和土库曼斯坦的天气和气候服务》。在2010年2月，区域工作组准备了一份区域合作谅解备忘录草案和《区域活动计划草案》。

75. **土地管理。**《中亚国家土地管理倡议》（CACILM）是中亚各国和国际捐助团体间达成的一项合作战略，应对土地退化，发展农村民生并适应哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦的气候变化问题。上述倡议于2006年启动，目标是恢复、维护和改善中亚地区土地的生产功能，从而提高以上述资源为生的民众的经济和社会福利，同时保护土地的生态功能。

#### 四．未来战略需要

76. 中亚区域经济合作计划在过去的十年中取得了巨大进步，如果条件具备，还能取得更大的成绩。在建设性的进步当中，在有效区域合作不断发展的进程方面也学习到了许多的经验教训。未来的战略需要包括以下内容：



- **增强主人翁意识，将中亚区域经济合作纳入国家发展议程主流**

77. 中亚区域经济合作计划经过数年的力量积蓄，在那些区域合作是达到国家发展目标重要组成部分的国家中，已获得了认可。多边机构在这一过程中发挥了重要作用。但综合行动计划以及部门战略的有效实施还需要中亚区域经济合作参加国增强主人翁意识。各国必须保证高层官员能够充分、连续、积极地参加部门委员会工作以及所有活动。与参与工作相关的是国家应加大力度监控中亚区域经济合作项目的执行。面临的部分挑战在于需要确保各国的国家发展议程中能够反映出中亚区域经济合作的区域性举措，并与其重点工作和承诺保持一致。各国及其多边机构合作伙伴需要保证国家计划能够囊括区域性举措。

- **建立平衡的中亚区域经济合作滚动项目渠道**

78. 仍然有效的综合行动计划、部门战略及行动计划为中亚区域经济合作计划的引资提供了更明确的战略方向。对于战略、行动计划下的项目，以及能源部门正在开展的诊断研究所确定的项目，将进行整理、先后排序，形成一个五年的中亚区域经济合作项目滚动表，由中亚区域经济合作部门委员会对滚动项目渠道进行定期监测和更新。滚动项目渠道也可用作该计划主要的资源筹备工具。但必须认真地制定中亚区域经济合作项目渠道。中亚区域经济合作参加国及多边机构需要在软硬件基础设施方面达到良好的平衡。目前已向交通基础设施投入了100多亿美元，占到了中亚区域经济合作计划下总投资的79%。而贸易便利化只占到总投资的1%。只有在制定出高效的跨境程序和运输协议，令企业能够利用得到改善的交通基础设施之后，该地区的贸易与运输量才会出现显著增长。

- **为中亚区域经济合作调动更多资源，鼓励私营部门参与**

79. 在制定部门行动计划之后，中亚区域经济合作计划的资金需求仍显得十分突出。这些需求超过了中亚区域经济合作计划中各政府以及多边机构能够提供的资金。必须从其它发展合作伙伴，包括双边援助机构以及私营部门（通过公私合作伙伴关系）调动资源，确保及时落实滚动项目渠道中的项目。为此，中亚区域经济合作计划必须克服两大弱点：（1）私营部门参与程度有限；（2）部分国家发展计划中未包括中亚区域经济合作项目。参与中亚区域经济合作计划的各国、多边机构以及该计划秘书处应加强与私营部门及其它援助机构的接触，调动更多资源，确保这些资源能够投入到具有地区影响力的全国性项目中。

▪ **以其它区域合作组织为参照，定位中亚区域经济合作**

80. 中亚区域经济合作计划参加国也参与了多种区域合作机制和组织——包括经济合作组织（ECO）、欧亚经济共同体（EurAsEC）、上海合作组织（SCO）、联合国中亚经济特别计划（UNSPECICA），这样可能会造成低效率的重复工作并浪费宝贵的资源，包括决策人的关注度。中亚区域经济合作计划相对于其它区域组织的定位应成为重点工作，但这一目标还未实现。虽然中亚区域经济合作计划的多边机构会与其它区域合作组织不定期地举行会议，并在2007年通过了首个区域组织秘书处公约，但建设性协调、执行互补以及持续的经验分享仍然非常遥远。

▪ **给予部门能力建设更多的关注并投入更多的资源**

81. 进一步加强中亚区域经济合作计划各国合作部门的项目相关能力，这一需求仍然十分强烈。中亚区域经济合作协会即是为解决这些需求应当进一步发展的潜在机制。该协会正在完成第二年的工作，但近来的评估显示了至少应当恢复部分原有要求的重要性——最显著的是与重点部门能力建设及应用研究要求更直接的相关性。正在进行中的中亚区域经济合作协会性能评估回

愿将研究为整个中亚区域经济合作计划提供更具针对性支持的途径。

## 五 . 结论

82. 中亚区域经济合作计划在过去十年中的成绩证明了区域合作能带来的切实好处，并正在帮助伙伴国家逐步实现好邻居、好伙伴、好前景的共同目标。在加强连通性以及增加贸易量面，务实、有重点地将切实投资项目及技术援助活动置于中亚区域经济合作计划核心位置的方法正在开始显现成效。

83. 该评估报告深入地研究了中亚区域经济合作计划所取得的成绩以及存在缺陷的方面。这些初期情况在下面加以总结，将帮助中亚区域经济合作计划各国及多边机构启动第二阶段的工作，这也是一组在2011-2020年间应完成的战略目标。

( 1 ) 中亚区域经济合作计划已经在参加国及多边机构中建立并保持了定期、坦诚、具有弹性的论坛机制，将交通、贸易便利化、能源、贸易等重点部门的投资纳入了区域远景规划。在这一过程中，中亚区域经济合作计划已在各参加国与多边机构之中营造了一种善意友好的氛围。非常明显的是，中亚区域经济合作计划参加国增强主人翁意识将是该计划取得更大成功的关键所在。

( 2 ) 中亚区域经济合作有效的非正式制度框架已经在整个地区的技术与政策层面建立了致力于区域经济合作的官员网络。多位官员多年以来一直在参与中亚区域经济合作计划工作，并与其它参加国的相应人员定期进行联系。但是，能力建设仍然不足，中亚区域经济合作计划需要为部门能力建设制定更系统化的方法。中亚区域经济合作计划各部门委员会以及国家联合交通与贸易便利化委员会等国家机构（在项目规划与执行中发挥了关键作

用)均需要加强能力建设。

(3) 中亚区域经济合作计划制定了切实可靠的综合行动计划，重点关注计划的交通、贸易及能源等核心领域。四大重点部门战略及行动计划的实施要求更多地筹集资金，尤其是从私营部门筹资。

(4) 中亚区域经济合作计划已向交通、能源、贸易等重点部门的区域项目投入了130亿美元资金。该计划的主要优势在于执行切实投资项目的的能力。中亚区域经济合作运输走廊的发展展示了如何以更好的区域重点方式筹集投资的途径。展望未来，中亚区域经济合作计划应当更多地关注软件基础设施的建设，以便最大程度地实现硬件基础设施能带来的好处。平衡的项目渠道将是达到这一目标的重要工具。

84. 中亚区域经济合作计划将在成功的基础上进一步努力，解决差距与缺陷问题，最大程度地实现区域经济合作的好处。已经确定了将对中亚区域经济合作计划未来合作产生影响的计划内问题和部门特定问题，并将在改进的综合行动计划下继续进行探讨。

85. 中亚区域经济合作参加国及其多边机构合作伙伴致力于区域合作，并将为当地居民带来切实的好处。通过中亚区域经济合作计划，“好邻居、好伙伴、好前景”的长远目标不仅仅是一个愿望，同时也将变为现实。

\*\*\*\*\*