



**Центральноазиатское  
региональное экономическое  
сотрудничество**

**Проект Исследования,  
посвященного 10-летнему юбилею  
Часть 1 (Обзор)**

**Основной текст**



Октябрь 2010 год

Программа Центральноазиатского  
регионального экономического сотрудничества:  
десять лет сотрудничества

*“Хорошие соседи, хорошие партнеры,  
хорошие перспективы”*

## СОКРАЩЕНИЯ

АБР	-	Азиатский банк развития
АРВМ	-	Автономный регион Внутренней Монголии
ВВП	-	валовой внутренний продукт
ВЗР	-	время-затраты-расстояние
ВТО	-	Всемирная торговая организация
ГЧП	-	государственно-частное партнерство
ЕБРР	-	Европейский банк реконструкции и развития
ЕврАзЭС	-	Евразийское экономическое сообщество
ЕО	-	единое окно
ЗВОЛ	-	Заседание высокопоставленных официальных лиц
ИБР	-	Исламский банк развития
ИКТ	-	информационно-коммуникационные технологии
ИМЭК	-	Измерение и мониторинг эффективности коридоров
ИСТ	-	интегрированное содействие торговле
ИУРСБ в РЦАК	-	Инициатива по управлению рисками стихийных бедствий в регионе Центральной Азии и Кавказа
ИЦАСЗ	-	Инициатива ЦА стран по землепользованию
ККТП	-	Координационный комитет по торговой политике
ККТС	-	Координационный комитет по транспортному сектору
ККЭС	-	Координационный комитет по энергетическому сектору
КНР	-	Китайская Народная Республика
КПД	-	Комплексный план действий
КТС	-	Комитет таможенного сотрудничества
МВФ	-	Международный валютный фонд
МИ	-	многосторонний институт
МоВ	-	меморандум о взаимопонимании
НЕО	-	национальное единое окно
НК	-	национальный координатор
НОК	-	национальный объединенный комитет
ОИС	-	общая институциональная структура
ОЭС	-	Организация экономического сотрудничества
ППГ	-	пункт пересечения границы
ППГЕО	-	улучшение пунктов пересечения границы и единое окно
ПРЛР	-	Программа развития лидерства для руководителей
ПРООН	-	Программа развития Организации объединенных наций
РЕТП	-	региональная техническая помощь
РОК	-	региональный объединенный комитет
СПДТП	-	Стратегический план действий по торговой политике
СПЭЦА ООН	-	Специальные программы ООН для экономик Центральной Азии
СТК	-	совместный таможенный контроль
СТСТ	-	Стратегия по транспорту и содействию торговле
СУАР	-	Синцзянь-Уйгурский Автономный Регион
УКУГС	-	Учебный курс по управлению государственным сектором
ФАПЭ ЦАРЭС	-	Федерация ассоциаций перевозчиков и экспедиторов

ФЭРОЦ	-	Форум электрических регулирующих органов стран ЦАРЭС
ЦАРЭС	-	Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество
ШОС	-	Шанхайская организация сотрудничества

#### ВЕСА и МЕРЫ

км	–	километр
----	---	----------

#### ПРИМЕЧАНИЕ

В данном отчете “\$” обозначает доллары США.

## СОДЕРЖАНИЕ

I. ВВЕДЕНИЕ .....	1
II. ОСНОВНЫЕ ЭТАПЫ СОТРУДНИЧЕСТВА .....	2
A. Зарождение регионального сотрудничества, 1996-2001 гг.....	2
B. Построение уверенности и консенсуса, 2002-2005 гг.....	4
C. Стратегическое планирование и реализация, 2006 г. - настоящее время.....	7
D. Основные вопросы .....	12
III. ДОСТИЖЕНИЯ В СЕКТОРАХ СОТРУДНИЧЕСТВА.....	13
A. Сектор транспорта и содействия торговле .....	14
1. Транспортный сектор.....	14
2. Сектор содействия торговле.....	19
B. Сектор торговой политики .....	23
C. Сектор энергетики .....	25
IV. СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ ВПЕРЕД .....	30
V. ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	31

## ПРИЛОЖЕНИЯ

1. Список участников субрегиональных семинаров ЦАРЭС: 10 лет сотрудничества и дальнейшее продвижение вперед
2. Краткое описание индикаторов макро-уровня региона ЦАРЭС
3. Инвестиционные проекты ЦАРЭС (займы и гранты, 1994-2010 гг.)
4. Проекты технической помощи ЦАРЭС (1996-2010 гг.)
5. Карта коридоров ЦАРЭС

## ИСПОЛНИТЕЛЬНОЕ РЕЗЮМЕ

В 2011 году ЦАРЭС отметит первое десятилетие реализации деятельности в рамках своей институциональной структуры. В этапе подготовки к предстоящим юбилейным мероприятиям на 2011 год и деятельности ЦАРЭС на последующее десятилетие, данный отчет представляет обзор достижений и опыта ЦАРЭС, полученных за последние 10 лет, и определяет ключевые вопросы, требующие решения в рамках Программы. Данный отчет представляет собой Часть 1 юбилейного исследования, состоящего из двух частей, посвященного 10-ой годовщине институциональных механизмов ЦАРЭС. Часть II, подготовка которой начнется в конце 2010 года, предложит рекомендации по будущим стратегическим направлениям и действиям для Программы на 2011-2020 гг.

Определены основные вехи сотрудничества для трех четко выраженных периодов истории ЦАРЭС. Изначальный период зарождающего регионального сотрудничества (1996–2001 гг.) получил поддержку от серии региональных инициатив технической помощи (РЕТП) для изучения потенциала сотрудничества между странами ЦАРЭС. Вторая фаза (2002–2005) была направлена в основном на построение доверия и установления связей между участвующими странами, что привело к созданию неофициальной институциональной структуры, ориентированной на проекты. Текущая фаза деятельности ЦАРЭС, характеризующаяся стратегическим направлением и фокусом, началась в 2006 году. В течение этого периода страны приняли Комплексный план действий (КПД), который сфокусирован на проектном подходе, основанном на результатах, в четырех приоритетных областях: транспорт, содействие торговле, торговая политика и энергетика. После принятия КПД, ЦАРЭС сформулировало секторные стратегии и планы действий для придания направления сотрудничеству в четырех приоритетных секторах.

Со времени своего создания ЦАРЭС направило почти \$13,2 миллиарда инвестиций в приоритетные сектора. Ускоренный импульс деятельности ЦАРЭС продемонстрирован тем фактом, что 61 из 97 проектов, связанных с ЦАРЭС, были утверждены в 2006-2010 гг., что в общей сложности составляет \$10,5 миллиарда в форме инвестиций.

В результате обзора было выявлено несколько проблемных вопросов, касающихся всей программы. Во-первых, ЦАРЭС не хватает четкой и согласованной программы проектов, которая бы отражала региональные и национальные приоритеты и помогала бы мобилизовать большой объем финансирования. Во-вторых, уровень чувства собственности стран ЦАРЭС и включение регионального сотрудничества в национальные планы развития разнятся в разрезе стран. Большая часть работы по составлению программ осуществляется под руководством участвующих многосторонних институтов (МИ), что указывает на необходимость активизации деятельности самих стран и увеличения чувства собственности в отношении ЦАРЭС. В-третьих, в то время как принцип консенсуса помог странам обрести общее видение для региона и сфокусировать свои усилия на транспорте, торговле и энергетике, это также препятствовало включению в региональную программу определенных проектов и инициатив, имеющих региональные последствия. В-четвертых, совместное вовлечение шести МИ принесло выгоды странам ЦАРЭС с точки зрения финансовой и технической поддержки, но МИ осуществляют ограниченный диалог и координацию друг с другом в рамках деятельности, не относящейся к секторным комитетам. В-пятых, частный сектор играет только незначительную роль в ЦАРЭС, в частности, в финансировании проектов. Создание Федерации ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС в 2010 является важным шагом, но все еще предстоит многое сделать, чтобы обеспечить более существенное вовлечение частного сектора в ЦАРЭС.

После изучения более широких достижений и проблем ЦАРЭС, отчет более подробно рассматривает конкретные достижения и вызовы, относящиеся к конкретным секторам. Связь между транспортом и содействием торговле в рамках ЦАРЭС помогает максимизировать выгоды от инвестиций в автомобильные дороги, железные дороги, модернизацию таможенных служб и интегрированное содействие торговле. Страны ЦАРЭС, при поддержке МИ, осуществляют 65 транспортных проектов по стоимости, превышающей \$10 миллиардов. Определение и усовершенствование шести транспортных коридоров ЦАРЭС обеспечивает больший доступ к основным внешним рынкам для осуществления импорта и экспорта товаров в/из региона. Ожидается, что коридоры будут оказывать региональный мультипликативный эффект, который может увеличить объем торговли в три раза к 2017 году по сравнению с 2007 годом.

ЦАРЭС осуществило значительные вклады в усовершенствование «твердой» инфраструктуры в регионе. Однако, один из основных вопросов, стоящих перед Программой, - это неадекватное внимание и недостаточные ресурсы для разработки благоприятных политик для торговых и трансграничных транзитных соглашений и модернизации таможенных служб. Только благодаря этим инструментам реализации регион сможет получить максимальные выгоды от транспортной инфраструктуры.

Что касается торговой политики, основные достижения включают несколько исследований, которые определяют региональные барьеры для торговли и предлагают соответствующие рекомендации и инициативы по наращиванию потенциала, связанные с вступлением во Всемирную торговую организацию (ВТО). В этой области осуществляется медленный прогресс, при этом некоторым странам ЦАРЭС требуется существенная поддержка для осуществления их программ по либерализации и процессов вступления в ВТО.

В области энергетики, богатые энергетические ресурсы ЦАРЭС делают регион одним из наиболее важных мировых энергетических центров. Неравномерное распределение этих энергетических ресурсов и сезонные колебания представляют собой как возможности, так и вызовы для регионального сотрудничества. ЦАРЭС предоставляет региональные и национальные решения для трансформации этих вызовов в возможности, таким образом, обеспечивая энергетическую безопасность и достижение экономического роста. На середину 2010 года в рамках ЦАРЭС осуществлялось 22 энергетических проекта стоимостью \$2,5 миллиарда, или 19 процентов от всех инвестиций ЦАРЭС (займы и гранты). Однако, чтобы сократить сдерживающие факторы со стороны физической инфраструктуры требуется осуществить намного больше инвестиций в энергетический сектор.

Проведены диагностические исследования по трем компонентами стратегии энергетического сектора и плана действий: (i) баланс потребления и поставок электрической энергии и инфраструктурные ограничения, (ii) развитие регионального диспетчерского контроля и регулирования, и (iii) связи между энергетическими и водными ресурсами. Они помогают обеспечить основу для общего понимания возможностей для сотрудничества и действий в энергетическом секторе, включая формулирование Регионального генерального плана энергетического сектора ЦАРЭС и определение технических и институциональных базовых показателей для структуры аналитической работы и моделирования по энергетическим и водным ресурсам, которая является уникальной с точки зрения ее трансграничного масштаба.

Общий обзор определил пять стратегически важных области, переходящие в следующее десятилетие сотрудничества. Они включают (i) развитие более сильного чувства собственности стран и включение деятельности ЦАРЭС в национальные

программы развития; (ii) создание сбалансированного скользящего планирования проектов; (iii) мобилизация большего объема ресурсов для ЦАРЭС и стимулирование вовлечения частного сектора; (iv) позиционирование ЦАРЭС по сравнению с другими региональными группировками; и (v) фокусирование большего внимания и выделение больших ресурсов для деятельности по наращиванию потенциала в секторах.



## ПРОГРАММА ЦЕНТРАЛЬНОАЗИАТСКОГО РЕГИОНАЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Десять лет сотрудничества – «Хорошие соседи, хорошие партнеры, хорошие перспективы»

### I. ВВЕДЕНИЕ

1. За последнее десятилетие программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) обрела прочную позицию ведущей программы регионального сотрудничества, объединяющей восемь стран. Участвующие страны включают Афганистан, Азербайджан, Китайскую Народную Республику (КНР) (географически представленную Синцзянь-Уйгурским Автономным Регионом и Автономным Регионом Внутренней Монголии), Казахстан, Кыргызскую Республику, Монголию, Таджикистан и Узбекистан. Шесть многосторонних институтов (МИ) оказывают поддержку программе ЦАРЭС: Азиатский банк развития (АБР), Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), Международный валютный фонд (МВФ), Исламский банк развития (ИБР), Программа развития Организации Объединенных наций (ПРООН) и Всемирный банк.

2. Странам ЦАРЭС необходимо превратить свой статус стран, не имеющих выхода к морю, в сухопутный мост Евразии и предоставить бизнесу облегченный доступ к региональным и глобальным рынкам. Посредством содействия региональному сотрудничеству в приоритетных областях транспорта, содействия торговле, торговой политики и энергетики, ЦАРЭС стремится помочь центральноазиатским и соседним странам реализовать свой значительный потенциал во все более интегрированной Евразии. Миссия Программы ЦАРЭС заключается в «развитии посредством сотрудничества, ведущего к ускоренному экономическому росту и сокращению бедности». В частности, ЦАРЭС помогает странам в развитии мультимодальных транспортных систем, снижении барьеров в торговле, повышении энергетической безопасности и сотрудничества в целях обеспечения прочих региональных общественных благ.

3. ЦАРЭС имеет ясное видение и вносит свой вклад в построение более сильных и диверсифицированных экономик в регионе. В целом Программа ЦАРЭС создала функционирующие национальные и региональные институты для сотрудничества, сформулировала и приняла стратегии и планы действий Программы, ориентированные на результаты, в своих приоритетных секторах, и реализовала проекты, связанные с ЦАРЭС, общая инвестиционная стоимость которых составляет \$13,2 миллиарда.<sup>1</sup>

4. 2011 год знаменует собой первое десятилетие реализации ЦАРЭС в рамках ее институциональной структуры (принятой в 2002 году), и, так как партнеры ЦАРЭС с нетерпением ждут нового десятилетия непрерывного и плодотворного экономического

---

<sup>1</sup> Ранние инвестиционные проекты были разработаны еще до формального основания Программы ЦАРЭС, а потому не могут называться «проектами ЦАРЭС». Скорее партнеры из числа МИ совместно с секторальными координационными комитетами определяли проекты, имеющие общую направленность с задачами программы ЦАРЭС, и функционирующие на территории ЦАРЭС, как ценные первоначальные пилотные инициативы. Ценная информация об этих ранних инициативах помогла секторальным комитетам ЦАРЭС в оценке дальнейших потребностей и региональных возможностей более поздних инвестиционных приоритетов ЦАРЭС. По сей день инвестиции, совместно финансируемые партнерами ЦАРЭС вдоль коридоров ЦАРЭС, называются «проектами, связанными с ЦАРЭС». Оценки и цифры в данном отчете касаются именно проектов, «связанных с ЦАРЭС».

сотрудничества, то это предоставляет удачную возможность подвести итоги достижений ЦАРЭС и извлечь уроки из опыта, полученного за последнее десятилетие.

5. Данное исследование является отражением достижений в рамках программы ЦАРЭС за период с 2001 по 2010 годы, и является Частью 1 юбилейного исследования, состоящего из двух частей, приуроченного к 10-летию институциональной структуры ЦАРЭС. Оно описывает общие достижения ЦАРЭС и прогресс, достигнутый в приоритетных секторах, и определяет стратегические императивы для будущего сотрудничества. Данный отчет подготовлен в тесных консультациях со странами ЦАРЭС и МИ. Помимо письменных отзывов от стран и МИ, национальные координаторы и секторные координаторы участвовали в субрегиональных семинарах, которые проводились в августе и сентябре 2010 года, чтобы обсудить предварительный проект и поделиться комментариями и предложениями.<sup>2</sup> Часть 1 будет использована в качестве основы для подготовки Части 2, которая предложит рекомендации в отношении будущих стратегических направлений и действий Программы на 2011-2020 гг. Эти рекомендации будут основываться на существующем Комплексном плане действий (КПД), принятом на 5-ой Министерской конференции ЦАРЭС в Урумчи в октябре 2006 года. Подготовка Части 2 начнется в конце 2010 года.

## II. ОСНОВНЫЕ ЭТАПЫ СОТРУДНИЧЕСТВА

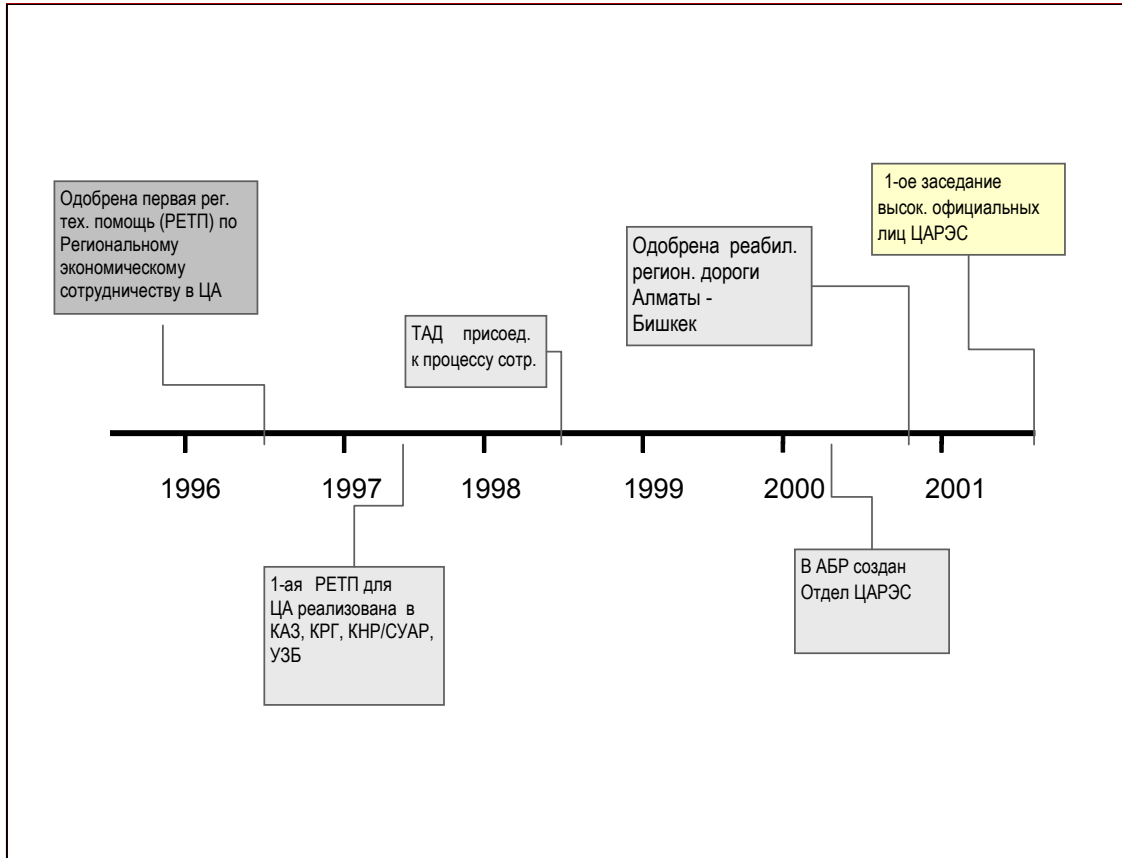
6. В данном разделе описывается эволюция ЦАРЭС, которая может быть поделена на три основных периода, имеющих четкие и значимые достижения. Самый ранний период зарождения регионального сотрудничества (1996-2001) сменился четкой фазой построения доверия и уверенности (2002 – 2005), за которой последовал период более твердой стратегической направленности и фокуса начиная с 2006 года и по сей день. Детальные достижения в приоритетных секторах представлены в Разделе III.

### A. Зарождение регионального сотрудничества, 1996-2001 гг.

7. С учетом многих взаимодополняющих, но при этом разобщенных экономических ресурсов, в середине 1990-х годов было крайне важно стимулировать страны региона к извлечению потенциальной пользы и выгоды от сотрудничества для достижения более высоких уровней экономического развития. АБР содействовал первоначальным процессам регионального сотрудничества, осуществив серию инициатив в рамках региональной технической помощи (РЕТП), начиная с 1997 года. Основные мероприятия, приведшие к формализации регионального сотрудничества в форме Программы ЦАРЭС, показаны на Рисунке 1.

### Рисунок 1: Шкала времени ЦАРЭС – зарождение регионального сотрудничества, 1996-2001 гг.

<sup>2</sup> Список участников субрегиональных семинаров приведен в Приложении 1.



АБР = Азиатский банк развития; ЦАРЭС = программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества; КАЗ = Казахстан; КРГ = Кыргызская Республика; КНР = Китайская Народная Республика; РЕТП = региональная техническая помощь; ТАД = Таджикистан; УЗБ = Узбекистан; СУАР = Синцзянь-Уйгурский Автономный Регион.

- **Важность и потенциал регионального сотрудничества**

8. Первый проект региональной технической помощи (RETA), поддержанный АБР в 1996-97 гг. для Казахстана, Кыргызской Республики, Узбекистана и Синцзянь-Уйгурского Автономного Региона (СУАР), помог правительствам определить и приоритезировать проекты развития, которые повысят объемы торговли, и прочие формы экономического сотрудничества.<sup>3</sup> Региональные семинары для правительственных министерств и ведомств позволили странам обменяться информацией, интересами и поводами для беспокойства в отношении сотрудничества. Они также повысили осведомленность о потенциальных взаимных выгодах, которые могут быть получены в результате регионального сотрудничества.

- **Определение секторального подхода**

9. В этот период страны, участвующие в РЕТП, предприняли попытки определения приоритетных областей, в которых совместные действия могли бы принести им наибольшую взаимную выгоду. Диагностические исследования указали на приоритетность развития транспортной и энергетической инфраструктуры с целью содействия экономическому росту в регионе, совместно с потребностью улучшения политики и процедур и изучением альтернативных процедур содействия торговле, иммиграции и таможенной очистки.

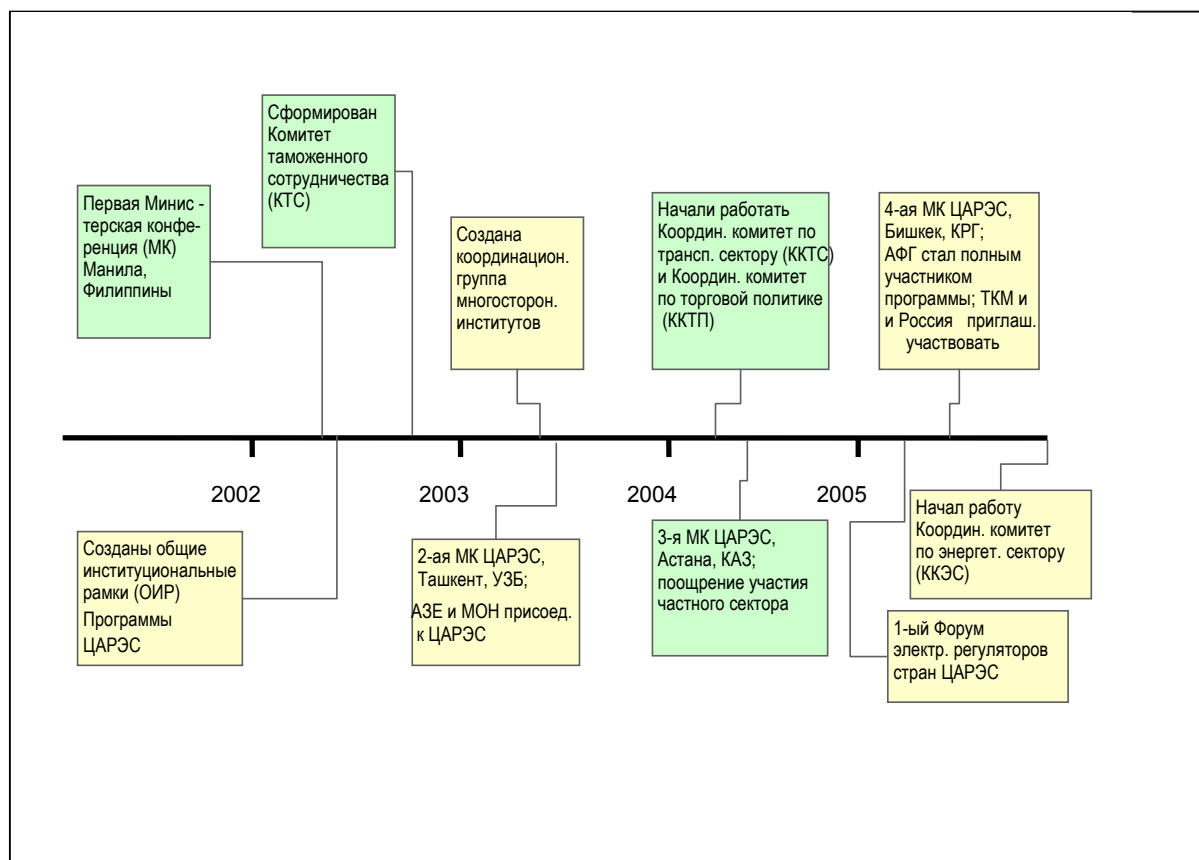
## **В. Построение уверенности и консенсуса, 2002-2005 гг.**

10. Второй этап – период с 2002 по 2005 год – был посвящен в основном построению доверия и налаживанию связей между странами-участницами, что привело к созданию неформальной институциональной структуры, ориентированной на проекты. Фокусирование внимания на конкретном и практическом экономическом сотрудничестве позволило ЦАРЭС остаться гибким, реагирующим и уместным механизмом для регионального сотрудничества. Основные события этого периода представлены на Рисунке 2:

### **Рисунок 2: Шкала времени ЦАРЭС – построение уверенности и консенсуса, 2002-2005 гг.**

---

<sup>3</sup> Таджикистан был охвачен последующей РЕТП, утвержденной в 1998 году.



АФГ = Афганистан; АЗЕ = Азербайджан; ЦАРЭС = программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества; КТС = Комитет таможенного сотрудничества; ККЭС = Координационный комитет по энергетическому сектору; КАЗ = Казахстан; КРГ = Кыргызская Республика; МК = Министерская конференция; МОН = Монголия; ОИС = общая институциональная структура; ТРКМ = Туркменистан; ККТП = Координационный комитет по торговой политике; ККТС = Координационный комитет по транспортному сектору; УЗБ = Узбекистан.

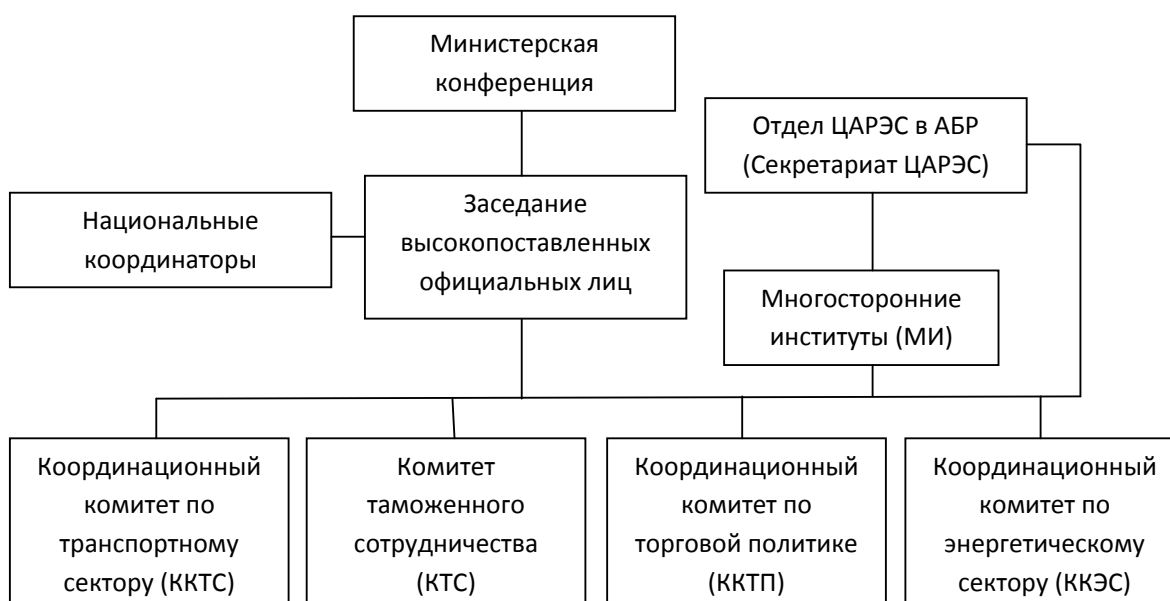
#### ▪ **Консенсус относительно руководящих принципов ЦАРЭС**

11. Одним из основных достижений данного этапа стало согласование руководящих принципов сотрудничества между всеми странами-участницами. На своем первом учредительном заседании в марте 2002 года министры ЦАРЭС согласовали общее видение, согласно которому региональное экономическое сотрудничество означает (а) внесение позитивного вклада в сокращение бедности, (б) обеспечение стабильности, и (в) обеспечение процветания региона. Министры выступили за практический подход, ориентированный на результаты, с фокусом на проектах, приносящих ощутимую пользу региону. Соответственно транспорт, энергетика и содействие торговле были утверждены в качестве приоритетных областей для экономического сотрудничества. Торговая политика стала четвертым приоритетным сектором в 2004 году. Начиная с того времени ЦАРЭС осуществляет работу на основе консенсуса. Хотя этот подход привел к установлению параметров для совместных действий, он также препятствует проведению определенной важной региональной деятельности.

#### ▪ **Гибкие и неформальные институциональные механизмы**

12. Общая институциональная структура ЦАРЭС (ОИС) (Рисунок 3), созданная в 2002 году, эффективно направляла деятельность программы посредством гибкой и неформальной структуры. ОИС также содействовала установлению связей между высокопоставленными официальными лицами и министрами. Ежегодные министерские конференции определяют стратегическое направление, в то время как Заседания высокопоставленных официальных лиц (ЗВОЛ) помогают обеспечивать эффективную реализацию Программы. Начиная с 2002 и 2001 годов соответственно состоялись девять Министерских конференций и 14 ЗВОЛ, которые стали основой процесса построения уверенности и доверия. ОИС сделала возможным региональный и стратегический подход к инвестициям в приоритетные секторы посредством секторальных координационных комитетов. При этом, несмотря на признание странами ЦАРЭС важности регионального сотрудничества, их чувство собственности, в частности в отношении ОИС и Программы ЦАРЭС в целом, различается между странами и все еще не материализовалось полностью.

**Рисунок 3. Изначальная институциональная структура ЦАРЭС\***



\* Структура, утвержденная в 2002 году.

▪ **Рабочие партнерские отношения между странами ЦАРЭС и многосторонними институтами**

13. В 2003 году шесть МИ-партнеров ЦАРЭС заявили о своей приверженности совместной работе и использованию ОИС в качестве платформы для координации донорской деятельности в Программе. МИ, работающие с ЦАРЭС, создали эффективные рабочие партнерские отношения друг с другом и со странами в целях обеспечения стратегической, технической, финансовой и консультативной поддержки деятельности Программы ЦАРЭС.

14. В ходе этапа построения доверия страны ЦАРЭС реализовали несколько инвестиционных проектов и прочих инициатив, совместно финансируемых МИ. Эти ранние проекты, связанные с ЦАРЭС, включали от исследований в четырех областях сотрудничества, до выработки секторальных стратегий, обучения и обмена знаниями по вопросам модернизации таможенных служб и торговой политики, и до определения

и строительства приоритетных транспортных связующих звеньев. На данном этапе стало более последовательно применяться проектное финансирование.

15. В период до 2005 года не существовало официальной общей стратегической структуры, которая направляла бы планирование проектов, связанных с ЦАРЭС. Секторальные приоритеты определялись соответствующими секторальными координационными комитетами под руководством ЗВОЛ и Министерских конференций, и согласовывались с обязательствами партнерских МИ по финансированию.

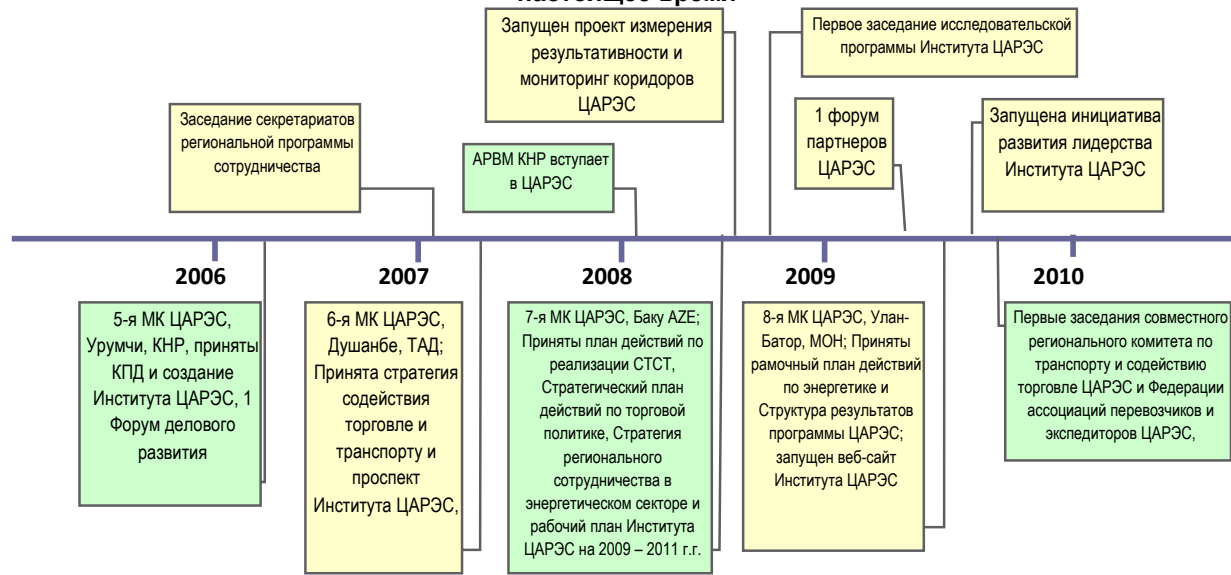
16. В период с 2002 по 2005 годы в результате осуществления все более расширяющейся деятельности, некоторые скромные достижения начали все более явно демонстрировать потенциальную пользу от регионального экономического сотрудничества, как национальным политикам стран ЦАРЭС, так и партнерским МИ. В частности, на этом этапе началось серьезное проектное финансирование. Были начаты несколько основных проектов, имеющие региональные последствия, такие как Региональная программа по содействию торговле и таможенному сотрудничеству для Кыргызской Республики и Таджикистана; реабилитация автодороги между Душанбе и кыргызской границей; автодорога Актау – Атырау в Казахстане; автодорога Хаджигабул – Кюрдамир в Азербайджане; и первая фаза проекта северо-южной линии электропередачи в Казахстане. Достижения, полученные на этом этапе, создали основу для более всеобъемлющего, ориентированного на действия подхода в развитии ЦАРЭС.

### **С. Стратегическое планирование и реализация, 2006 г. - настоящее время**

17. С 2006 года по настоящее время эволюция ЦАРЭС привязана к Комплексному плану действий (КПД), который акцентирован на подходе, основанном на результатах, в четырех приоритетных областях: транспорт, содействие торговле, торговая политика и энергетика. С базы, состоящей из шести проектов, связанных с ЦАРЭС, с общей стоимостью 247 миллионов долларов в 2001 году, портфель ЦАРЭС в 2006 году вырос до 43 проектов общей стоимостью \$3,2 миллиарда. Программа явно требовала более систематического стратегического планирования и реализации. Итоги сотрудничества, основанного на проектах, начали приносить измеримые результаты, и, начиная с 2007 года Программа ЦАРЭС пережила беспрецедентный рост в объеме своей деятельности.

18. Основные события этого периода приведены на Рисунке 4.

**Рисунок 4: Временная шкала ЦАРЭС—Стратегическое планирование и реализация, 2006-настоящее время**



AZE = Азербайджан; ЦАРЭС = Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества; АРВМ = Автономный Регион Внутренняя Монголия; МК = Министерская Конференция; МОН = Монголия; КНР = Китайская Народная Республика; ТАД = Таджикистан.

▪ **Комплексная стратегическая структура и план действий**

19. КПД 2006 года стал поворотным моментом для Программы. КПД четко определяет масштаб работ; заостряет фокус на приоритетных секторах; и содействует значительному росту числа и объема инвестиций. Более того, КПД выразил долгосрочное видение ЦАРЭС, ее цели и задачи, и определил стратегические приоритеты ЦАРЭС в четырех областях сотрудничества. Цели, изложенные в КПД, включают: (i) улучшенные возможности для торговли и развития; (ii) улучшенное развитие, управление и совместное использование природных ресурсов региона; и (iii) усиленную приверженность участвующих стран региональному сотрудничеству и интеграции. Конкретные задачи сектора, отмеченные в КПД, включают: (i) значительно сниженные барьеры и препятствия для торговли; (ii) эффективные мультимодальные транспортные системы, связывающие регион; и (iii) интегрированные рынки электроэнергии, обеспечивающие надежные недорогие услуги по всему региону. КПД также позволяет ЦАРЭС решать другие потребности на проектной основе в областях деятельности "второго уровня" (например, по вопросам борьбы с инфекционными заболеваниями, птичьего гриппа, охраны окружающей среды и развития бизнеса) и призывает к созданию Института ЦАРЭС, который начал свою работу в 2009 году.

20. КПД является «живым документом» с точки зрения его гибкости и возможностей изменения его временных рамок; он может обновляться с тем, чтобы отражать новые события, вопросы и интересы. Он подчеркивает важность включения регионального сотрудничества в планы развития стран-участниц, а также программы помощи МИ.

▪ **Секторальные стратегии и планы действий**

21. КПД призвал к разработке секторальных стратегий и планов действий, которые направляли бы сотрудничество в области транспорта, содействия торговле, энергетики и торговой политики. Министры ЦАРЭС приняли совместную стратегию



для секторов транспорта и содействия торговле в 2007 году – *Стратегию по транспорту и содействию торговле ЦАРЭС (СТСТ)*. Шесть транспортных коридоров, определенных в СТСТ, и последовавший за ней план действий, стали флагманской инициативой ЦАРЭС. Более того, *Стратегия регионального сотрудничества в энергетическом секторе в странах ЦАРЭС 2008 года* (Энергетическая стратегия) стала первой стратегической рамочной структурой по энергетике, одобренной всеми странами-участницами ЦАРЭС. Также в 2008 году министры ЦАРЭС приняли *Стратегический план действий по торговой политике (СПДТП)*, направленный на оказание странам помощи в построении более открытой экономики путем либерализации торговых режимов и оказания поддержки для вступления во Всемирную торговую организацию (ВТО). Основные цели секторальных стратегий ЦАРЭС изложены во Вставке 1.

Вставка 1: Цели секторальных стратегий и планов действий ЦАРЭС			
Цели	Секторы транспорта и содействия торговле	Энергетический сектор	Сектор торговой политики
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Создание конкурентоспособных коридоров в регионе ЦАРЭС;<sup>a</sup></li> <li>Содействие эффективному перемещению лиц и товаров по коридорам ЦАРЭС и через границы;</li> <li>Развитие устойчивой, безопасной, дружелюбной к пользователю транспортной и торговой сети.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Обеспечение энергетической безопасности через (i) сбалансированное развитие энергетической инфраструктуры и институтов в регионе, и (ii) усиленную интеграцию энергетических рынков региона;<sup>b</sup></li> <li>Содействие экономическому росту посредством торговли энергией.</li> </ul>

<sup>a</sup> Определены шесть коридоров ЦАРЭС: (i) ЦАРЭС 1: Европа – Восточная Азия; (ii) ЦАРЭС 2: Средиземное море – Восточная Азия; (iii) ЦАРЭС 3: Российская Федерация – Ближний Восток и Южная Азия; (iv) ЦАРЭС 4: Российская Федерация – Восточная Азия; (v) ЦАРЭС 5: Восточная Азия – Ближний Восток и Южная Азия; и (vi) ЦАРЭС 6: Европа – Ближний Восток и Южная Азия.

<sup>b</sup> Стратегия регионального сотрудничества в энергетическом секторе будет реализовываться с акцентом на следующих пяти энергетических коридорах: (i) Центральная Азия - КНР; (ii) Центральная Азия – Южная Азия; (iii) Центральная Азия; (iv) Центральная Азия - Россия; и (v) Центральная Азия - ЕС.

Источник: АБР. 2008. *Стратегия по транспорту и содействию торговле ЦАРЭС: партнерство для процветания*. Манила; АБР. 2009. *Стратегия регионального сотрудничества в энергетическом секторе стран ЦАРЭС*. Манила; и МВФ. 2008. *Стратегический план действий по торговой политике для программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества*. Вашингтон.

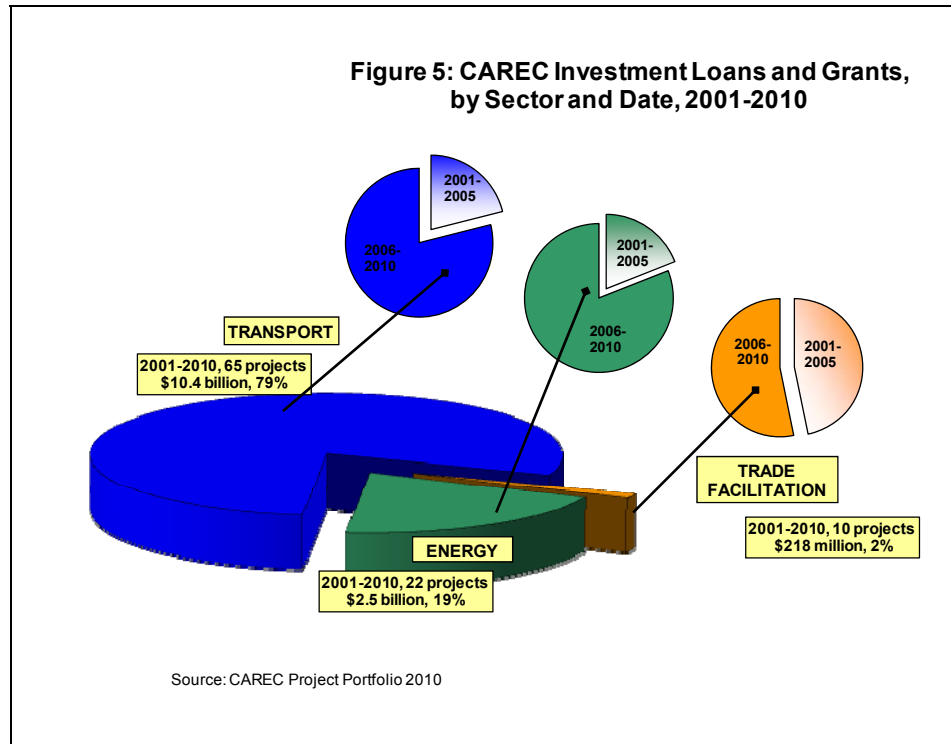
22. Вскоре после этого были разработаны и приняты планы действий по реализации, определяющие конкретные приоритетные проекты и инициативы на краткосрочную и среднесрочную перспективы. Раздел III данного отчета содержит краткое описание достижений в секторах сотрудничества. В 2009-2010 гг. была разработана общая Структура результатов ЦАРЭС как механизм мониторинга результативности для оценки достижений. Количественные и качественные индикаторы были разработаны с участием секторальных комитетов. Они направлены на отслеживание успеха деятельности и мероприятий ЦАРЭС, указание областей, требующих улучшения, и выявление тенденций в результатах. Несмотря на это, все еще отмечается недостаточная согласованность между приоритетами ЦАРЭС и национальными планами развития стран-членов.

▪ **Ускоренные темпы реализации проектов**

23. Осуществляется реализация секторальных стратегий и планов действий. За период с 2006 по 2010 годы были одобрены 61 из 97 проектов, определенных в первом десятилетии, на общую сумму \$10,5 миллиардов (из совокупного объема инвестиций, связанных с ЦАРЭС, на сумму \$13,2 миллиарда) (Рисунок 5). Финансирование этих проектов, связанных с ЦАРЭС, было мобилизовано из собственных средств стран (28%) и средств МИ (72%). Списки инвестиций и проектов технической помощи, утвержденных по состоянию на 2009 год, представлены в

Приложениях 3 и 4. Инвестиции в области транспорта и содействия торговле составляют большинство из этих проектов, и фокусируются на определенных коридорах ЦАРЭС.

**Рисунок 5: Инвестиционные кредиты и гранты ЦАРЭС, по секторам и датам, 2001 – 2010 гг.**



- **Усиленное партнерство между странами ЦАРЭС и с многосторонними институтами**

24. Из \$13,2 миллиарда инвестиций в проекты, связанные с ЦАРЭС, одобренные по состоянию на сегодняшний день, \$9,5 миллиарда было выделено партнерскими МИ. Из \$9,5 миллиарда более \$4,5 миллиарда были одобрены на проекты, в которых два или более МИ сотрудничают со страной ЦАРЭС, указывая на то, что механизм ЦАРЭС помогает более эффективному взаимодействию МИ. МИ также продолжают оказывать активную поддержку секторальным координационным комитетам посредством предоставления технической и консультативной помощи. В то время как ЦАРЭС собрал вместе шесть основных многосторонних институтов в рамках общей структуры, масштаб диалога между ними и фактически координируемых государственных программ может быть намного лучше. Взаимодействие МИ друг с другом в основном привязано к работе комитетов и подготовке к проведению ЗВОЛ и МК.

- **Обмен знаниями, наращивание потенциала и информирование общественности через Институт ЦАРЭС**

25. Одобрение в 2006 году виртуального Института ЦАРЭС и начало его деятельности в 2009 году усилило региональное сотрудничество за счет проведения мероприятий по наращиванию потенциала, исследований и инициатив по информированию общественности. Основные результаты его деятельности на сегодняшний день включают:

- (i) **Наращивание потенциала.** Работа Института ЦАРЭС по наращиванию потенциала фокусируется на общем развитии качеств лидерства, вместо удовлетворения конкретных потребностей приоритетных секторов. Институт ЦАРЭС провел два курса в рамках Программы развития лидерства (ПРЛР) для высокопоставленных руководителей и два учебных Курса по управлению государственным сектором (УКУГС) для официальных лиц среднего звена. В рамках ПРЛР обучено почти 60 высокопоставленных правительственных официальных лиц в 2009 и 2010 гг., а на УКУГС обучено почти 90 официальных лиц в Казахстане и Кыргызской Республике в 2009 году. Еще одна ПРЛР запланирована на 2011 год, и шесть курсов УКУГС будет проведено с конца 2010 года по середину 2011 года. Институт также организовал несколько практических занятий и семинаров для секторных координационных комитетов и по государственно-частному партнерству.
- (ii) **Исследования.** Программа исследований Института ЦАРЭС привела к следующим результатам: (i) фундаментальные исследования по транспортному и энергетическому секторам завершены или находятся на этапе реализации; (ii) документы по конкретным вопросам в ответ на запросы со стороны высокопоставленных официальных лиц ЦАРЭС или секторальных координационных комитетов; и (iii) растущая сеть исследователей и исследовательских институтов в рамках Флагманской исследовательской программы и Программы малых исследовательских грантов.
- (iii) **Информирование общественности.** Запуск веб-сайта Института ЦАРЭС ([www.carecinstitute.org](http://www.carecinstitute.org)) в конце 2009 года привел к появлению виртуальной платформы для обмена информацией по региональному сотрудничеству, а также к созданию важного хранилища для документов ЦАРЭС и связанных исследовательских материалов. Веб-сайт публикуется на русском и английском языках. Помимо этого, сотрудничество с другими организациями и институтами, презентации на многосторонних мероприятиях высокого уровня, и периодические публикации информационных бюллетеней и материалов по политике решают задачу расширения понимания целей и мероприятий Программы ЦАРЭС.

- **Вовлечение частного сектора**

26. Программа ЦАРЭС начала содействовать участию частного сектора в 2005 году, когда она собрала Региональный круглый стол для представителей бизнеса Центральной и Южной Азии. Участники круглого стола обсудили бизнес возможности и сдерживающие факторы, с которыми сталкиваются предприниматели в данном регионе, и выработали рекомендации по преодолению барьеров в трансграничном ведении бизнеса и содействию участию бизнеса в инициативах ЦАРЭС. За данным мероприятием последовал первый Форум делового развития ЦАРЭС, состоявшийся в 2006 году, на котором собрались бизнес-лидеры и государственные деятели, чтобы определить пути снижения препятствий в региональном сотрудничестве и развитии. Второй Форум делового развития ЦАРЭС состоялся в июле 2010 года в Урумчи, Синцзянь-Уйгурский Автономный Регион, КНР. Форум предоставил платформу для откровенных и плодотворных обсуждений по улучшению участия частного сектора в Программе ЦАРЭС. Он повысил уровень информированности частного сектора о возможностях в регионе и в ЦАРЭС.

27. Программа ЦАРЭС также провела семинары по государственно-частному партнерству в отдельных странах ЦАРЭС. Страны признают ГЧП в качестве важного средства мобилизации капитала и экспертизы частного сектора для осуществления инвестиций в инфраструктуру и предоставления услуг, при этом не возлагая бремени на государственные ресурсы. Три практических семинара по ГЧП были проведены в

2009 году в Казахстане, Кыргызской Республике и Монголии, и два были проведены в Душанбе и Ташкенте в 2010 году. На этих семинарах были раскрыты основные характеристики сделок ГЧП, преимущества ГЧП и перспективы ГЧП в странах. Другим важным шагом в вовлечении частного сектора в ЦАРЭС было создание Федерации ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС (ФАПЭ ЦАРЭС) в 2009 году. Более подробно ФАПЭ ЦАРЭС рассматривается в Разделе III.

28. На сегодняшний день вовлечение частного сектора в ЦАРЭС является ограниченным. Вклад частного сектора в ЦАРЭС с точки зрения финансирования проектов остается минимальным. Частное финансирование в секторах становится особенно важным в свете необходимости ускорения реализации проектов.

#### **D. Основные вопросы**

29. В то время как ЦАРЭС добилось существенного прогресса в региональном сотрудничестве, в реализации программы отмечаются некоторые вопросы и трудности.

- (i) **Приоритезация и согласованность региональных и национальных стратегий:** Учитывая мобилизацию ресурсов, измеряющихся миллиардами долларов, возникла задача определения приоритетности и последовательности инвестиций. Даже после подготовки секторных стратегий и планов действий, региональные и национальные приоритеты в целом не были ясно сформулированы. У стран ЦАРЭС и МИ нет четкой и согласованной программы проектов, которая бы отражала региональные приоритеты и помогала бы определять разрывы в финансировании. Связанной проблемой является задача включения стратегий и приоритетов ЦАРЭС в страновые планы развития и программы государственных инвестиций. Согласование региональных и национальных приоритетов осуществляется только в ограниченной степени.
- (ii) **Чувство собственности стран:** Региональное сотрудничество являлось меньшим приоритетом для многих стран ЦАРЭС по сравнению с задачей построения государства после обретения ими независимости в начале 1990-х годов. Поэтому не удивительно, что региональное сотрудничество может быть больше движимо участвующими МИ, а не самими странами. Чувство собственности стран в отношении ЦАРЭС, приверженность региональному сотрудничеству и включение регионального сотрудничества в деятельность правительств отличались среди участвующих стран. Большая часть работы по составлению программ осуществляется под руководством МИ, и большая часть финансирования проектов и мероприятий ЦАРЭС поступает от МИ.
- (iii) **Консенсус:** В целом, ЦАРЭС осуществляет работу по принципу принятия решений, основанных на консенсусе. В то время как это в определенное время давало хорошие результаты для программы, этот подход также препятствовал включению в региональные программы определенных проектов и инициатив, имеющих региональные последствия. В частности, инициативы по энергетическим и водным вопросам оказались наиболее трудными с точки зрения достижения консенсуса. Различные позиции стран по некоторым вопросам замедлили прогресс в определенных секторах.
- (iv) **Диалог и подход МИ:** ЦАРЭС является уникальной в Центральной Азии по своему подходу, включающему в общую структуру основные многосторонние институты. Также некоторые двухсторонние донорские агентства работают с МИ в рамках структуры ЦАРЭС. Данный подход содействовал в определенной

степени координации деятельности между МИ, но в целом МИ ведут ограниченный диалог друг с другом за рамками деятельности секторных координационных комитетов и не имеют скоординированного подхода к консультациям и при составлении программ для Программы ЦАРЭС.

- (v) **Вовлечение частного сектора:** Мобилизация инвестиций на сумму более \$13 миллиардов на сегодняшний день является главным успехом для ЦАРЭС. При этом вклад частного сектора в эту общую сумму является минимальным. Продвигаясь вперед, ЦАРЭС необходимо будет вовлекать частный сектор более систематично, чтобы мобилизовать требуемые технические и финансовые ресурсы для секторных стратегий и планов действий.

### III. ДОСТИЖЕНИЯ В СЕКТОРАХ СОТРУДНИЧЕСТВА

30. Данный раздел обобщает достижения в секторах сотрудничества, акцентируя внимание на достижениях, связанных с проектами, а также описывает основные трудности.

31. В Таблице 1 представлен обзор инвестиций, осуществленных через проекты, связанные с ЦАРЭС, и деятельность по технической помощи в приоритетных секторах за период 2001-2010 гг.

**Таблица 1: Операционная деятельность Программы ЦАРЭС, 2001-2010 гг.**

Индикатор	2001	2006	2010
Число утвержденных инвестиционных проектов (займы и гранты; нарастающим итогом с 2001 г.)	6	43	96
Ежегодный средний объем новых утвержденных инвестиционных проектов (займы и гранты; 3-летний переходящий средний показатель, \$ млн.)	444,5	630,8	2 862,2
Объем утвержденных инвестиционных проектов (займы и гранты; нарастающим итогом с 2001 г., \$ млн.) <sup>a</sup>	247,1	3 227,9	13 191,0
Число утвержденных проектов технической помощи (нарастающим итогом с 2001 г.)	3	77	153
Ежегодный средний объем новых утвержденных проектов технической помощи (3-летний переходящий средний показатель, \$ тыс.)	6 814	13 413,3	13 747,3
Объем проектов технической помощи (нарастающим итогом с 2001 г., \$ тыс.)	2 476	60 682	136 334
Число завершенных проектов технической помощи (нарастающим итогом с 2001 г.)	3	64	73

<sup>a</sup> Цифры включают только выплаченные транши инвестиций от мультифинансируемых программ.

Примечание: В случаях, когда используются переходящие средние показатели, 2001 год отражает данные за 2001-2003 гг., 2006 год отражает данные за 2004-2006 гг. и 2010 год отражает данные за 2008-2010 гг.

Источник: Портфель проектов Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества.

## **Приоритетные секторы**

### **А. Сектор транспорта и содействия торговле**

32. В начале сотрудничества в 1996 году транспортная инфраструктура Центральной Азии страдала от явных слабостей. По мере того, как страны Центральной Азии и Синцзянь-Уйгурский Автономный Регион КНР начинали связывать все более тесные экономические связи и торговые отношения, становилось ясно, что инфраструктура и политика в области транспорта и содействия торговле в данном регионе плохо соответствовали целям расширения сотрудничества. Координированные усилия стран по развитию и модернизации ключевых транспортных коридоров для удовлетворения потребностей меняющейся экономической среды стали настоятельной потребностью.

33. Для создания эффективной транспортной и транзитной системы в регионе и содействия интеграции в международную торговлю нужно было преодолеть многие трудности:

- (i) Низкое качество физической инфраструктуры и высокая стоимость технического обслуживания;
- (ii) Новые национальные границы создавали бюрократические и процессуальные препятствия (такие, как недостаточность пограничной инфраструктуры и нехватка современных процессов) для перемещения людей и товаров; и
- (iii) Горный рельеф, подверженный оползням, и большие высоты, зачастую превышающие 1 000 метров над уровнем моря, требовали значительных инвестиций и ресурсоемких технических навыков и знаний для реабилитации и обслуживания автомобильных и железнодорожных сетей.

34. По мере развития ЦАРЭС стала очевидной потребность в эффективной координации, выходящей за пределы национальных инвестиций. Опыт реализации транспортных проектов на ранних этапах развития ЦАРЭС явно продемонстрировал пользу от тесного взаимодействия между "твердыми" (транспорт) и "мягкими" (содействие торговле и транспорту) инфраструктурными инициативами. В свете этого Координационный комитет по транспортному сектору (ККТС) и Комитет таможенного сотрудничества (КТС) разработали совместную Стратегию по транспорту и содействию торговле (ССТТ), которая затем была принята министрами ЦАРЭС в 2007 году. Ожидается, что в условиях консолидированного стратегического подхода польза от инвестиций и проектов технической помощи будет максимальной, что приведет к улучшению конкурентоспособности стран ЦАРЭС и расширению внутрирегиональной и международной торговли.

#### **1. Транспортный сектор**

35. Успех в транспортном секторе наиболее очевиден на примерах улучшения физической инфраструктуры автомобильных и железнодорожных сетей ЦАРЭС. С 2001 года был реализован ряд транспортных проектов, которые улучшили физические сообщения в регионе. Страны ЦАРЭС при поддержке МИ начали осуществлять 65 проектов в секторе транспорта на общую сумму более \$10 миллиардов. Некоторые из проектов, одобренных для реализации, включают:

- Реабилитацию автодороги между Душанбе и кыргызской границей для завершения северо-южного коридора, соединяющего КНР и Россию через Монголию, и южного кыргызского автотранспортного коридора при поддержке кредита АБР на сумму \$83 миллиона;

- Реабилитация автодороги Актау-Атырау в Казахстане и дороги Хаджигабул-Кюрдамир в Азербайджане при помощи кредитов ЕБРР на сумму 128 миллионов евро;
- Реабилитация дороги Ужар-Евлах в Азербайджане при помощи кредита ИБР и Фонда Саудовской Аравии на сумму \$18 миллионов;
- Модернизация северо-южного коридора в Афганистане при помощи кредита и гранта АБР на сумму \$139 миллионов;
- Модернизация участка Алят-Масаллы азербайджанской южной автодороги при поддержке кредита Всемирного банка на сумму \$200 миллионов;
- Фаза 1 модернизации автодороги Тараз – Талас – Суусамыр в Кыргызской Республике при помощи кредита ИБР на сумму \$9,4 миллиона; и
- Реабилитация транзитного коридора Западная Европа – Западный Китай в Казахстане при поддержке АБР, ЕБРР, ИБР, JICA, Правительства Казахстана и Всемирного банка на сумму более \$6,6 миллиарда.

36. **Транспортные коридоры.** Принятие ЦАРЭС подхода транспортных коридоров представляет собой важный шаг с точки зрения будущих перспектив роста региона. СТСТ воплощает собой подход региональных коридоров, который определяет оптимальные маршруты доступа к основным внешним рынкам для импорта и экспорта товаров в/из региона, а также обеспечение условий для большего транзита товаров между внешними рынками. Кроме того, подход региональных коридоров позволяет странам ЦАРЭС приоритезировать и координировать инвестиции в области транспорта и торговли вдоль основных торгово-транспортных коридоров, которые имеют наиболее высокий потенциал для экономического развития и отдачу. Ожидаемое увеличение транзитных перевозок позволит обеспечить экономию масштабов для транспортной и торговой деятельности, что может привести к сокращению издержек на перевозки и ведение торговли для компаний в регионе. Ожидается, что коридоры будут иметь региональный мультиплицированный эффект, что может увеличить потоки торговли в три раза к 2017 году по сравнению с 2007 годом, и, в свою очередь, поможет многим странам региона снизить их зависимость от эксплуатации природных ресурсов.

37. После принятия СТСТ и ее плана действий в 2007 и 2008 годах соответственно, Координационный комитет по транспортному сектору проводит мониторинг прогресса по шести коридорам ЦАРЭС. Эта деятельность базировалась на более ранних реализованных транспортных проектах, связанных с ЦАРЭС, и национальных мероприятиях по развитию транспортных систем в странах ЦАРЭС. Разбивка прогресса по каждому из коридоров по состоянию на август 2010 года представлена в Таблице 2. Карта коридоров ЦАРЭС приведена в Приложении 5.

**Таблица 1: Прогресс в области автомобильного и железнодорожного транспорта вдоль коридоров ЦАРЭС (по состоянию на август 2010 г.)**

Коридор ЦАРЭС	Автодорожная сеть				Железнодорожная сеть	
	ИТОГО	Завершено/ модерниз. (км.)	Строится (км.)	% коридора завершено к 2010 году	ИТОГО	Завершено/ модерниз. (км.)
1: Европа – Восточная Азия	4 213	1 021	2 359	24	3 472	1 868
2: Средиземное море – Восточная Азия	1 691	801	499	47	892	113
3: Российская Федерация – Ближний Восток и Южная Азия	1 165	503	419	43	1 021	0
4: Российская Федерация – Восточная Азия	1 461	194	554	13	179	179
5: Восточная Азия – Ближний Восток и Южная Азия	1 080	787	101	73	46	0
6: Европа – Ближний Восток и Южная Азия	3 741	1 188	2 171	32	1 309	517

Источник: Координационный комитет по транспортному сектору ЦАРЭС. "Совместный региональный отчет о проделанной работе в области транспорта и содействия торговле и План действий (ноябрь 2009 г. – март 2010 г.)". Апрель 2010 г.

38. Проекты транспортных коридоров ЦАРЭС привели к реализации некоторых важных выгод, таких, как:

- Модернизация автомагистрали Алматы – Бишкек, в результате чего время проезда сократилось вдвое;
- Текущая модернизация автодороги Ош – Сарыташ – Иркештам, которая открыла новый торговый коридор с КНР;
- Реконструкция афганской кольцевой автодорожной сети, которая обеспечивает более легкий доступ к южным рынкам.
- Расширенный доступ к Кавказскому региону и Восточной Европе благодаря проекту по усовершенствованию восточно-западной автомагистрали в Азербайджане (Вставка 2).
- Новые железнодорожные сообщения между Узбекистаном и Афганистаном, которые в конечном итоге обеспечат связь с афгано-иранской границей и с Таджикистаном и Пакистаном (Вставка 3).

**Вставка 2: Проект модернизации восточно-западной автомагистрали, Азербайджан**

Проект модернизации инфраструктуры восточно-западной автомагистрали в Азербайджане, совместно финансируемый АБР, ЕБРР, ЕС, ИБР, Кувейтским фондом и Фондом развития Саудовской Аравии, был завершен в мае 2010 года. Проект внес свой вклад в завершение азербайджанского участка Коридора ЦАРЭС 2, улучшив инфраструктуру на границе с Грузией и потенциал азербайджанских сотрудников, работающих на границе.

Четыре компонента проекта четко продемонстрировали ценность гармонизации "твердой" и "мягкой" сторон развития инфраструктуры. Улучшения физической инфраструктуры (реабилитация 127 километров основной восточно-западной автомагистрали Азербайджана и примерно 65 километров десяти местных дорог в районе реализации проекта) были дополнены ключевыми мерами в области содействия торговле, включая (i) поддержку реформ политики и улучшение управления в автодорожном секторе посредством укрепления институционального потенциала, и (ii) содействие перемещению товаров и людей через границу Азербайджана с Грузией. Ожидается, что реализация данного проекта повысит объемы перевозок и улучшит качество и эффективность перевозок по восточно-западной автомагистрали и отдельным местным дорогам.

Источник: АБР. 2005. *Отчет и рекомендация президента. Республика Азербайджан: проект модернизации восточно-западной автомагистрали.*



**Вставка 3: Железная дорога Хайратан – Мазар-и-Шариф (Афганистан)**

Проект по железной дороге Хайратан - Мазар-и-Шариф представляет собой первую фазу строительства более крупной сети железных дорог, запланированных для Афганистана, включая железные дороги, ведущие в Герат, Таджикистан и Пакистан. Проект также увеличит потенциал двух транспортных коридоров ЦАРЭС – Коридора 3 и Коридора 6 – и откроет альтернативные маршруты для национальной и международной торговли, в том числе для гуманитарных грузов, поступающих в Афганистан.

В рамках проекта будет построена однопутная железная дорога протяженностью 75 километров между городом Хайратаном на севере на границе с Узбекистаном, который является основным пунктом, через который проходит более половины импорта Афганистана и большая часть поступающих гуманитарных грузов, и Мазар-и-Шарифом, вторым крупнейшим городом в стране. В рамках проекта будет также модернизирована грузовая станция Хайратан, построен терминал для перегрузки товаров и предоставлена институциональная поддержка для разработки плана для железнодорожного сектора.

Чтобы устранить прошлые проблемы, связанные с транспортными секторами, такими как перерасход финансовых средств и задержки, Правительство Афганистана заключило прямые контракты с компанией "Железные дороги Узбекистана" с целью проектирования, осуществления закупок и строительства новых сооружений, и эксплуатации и технического обслуживания. Фактически новая железная дорога будет продолжением существующей железной дороги компании от Термеза в Узбекистане до Хайратана. Вовлечение узбекской компании в проект представляет собой живой пример сотрудничества между странами-членами ЦАРЭС.

Грант АБР покрывает 97% от общей стоимости проекта в \$170 миллионов, при этом вклад Правительства составляет \$5 миллионов.

Источник: веб-сайт Института ЦАРЭС, 2009. Название статьи: Новая железная дорога для усиления региональных путей сообщения Афганистана.

39. **Аэропорты, морские порты и логистические центры.** Для развития истинно мультимодальной транспортной системы, способной содействовать расширению межрегиональной торговли, ЦАРЭС рассматривает не только автомобильные и железнодорожные сообщения, но и авиационный и морской транспорт. К концу 2010 года два аэропорта будут построены или расширены в Монголии и КНР. Ведется реализация проектов по расширению двух морских портов в Азербайджане и Казахстане, а в 2010 году начнется модернизация азербайджанского морского флота. Дальнейшая поддержка усилий по содействию торговле будет оказана за счет строительства нескольких логистических грузовых терминалов при аэропортах и пунктах пересечения границы в КНР, а также создания международного мультимодального логистического центра в Навои, Узбекистан (Вставка 4). В 2010 году будет начато развитие трех зон свободной торговли в Монголии.

**Вставка 4: Создание международного мультимодального логистического центра в Навои**

12 августа 2010 года, в сотрудничестве с компанией "Korean Air" в международном аэропорту Навои, Узбекистан, введен в эксплуатацию новый грузовой терминал. В рамках проекта аэропорт будет трансформирован в международный мультимодальный логистический центр и важный региональный транспортный центр. Ожидается, что центр привлечет иностранные компании, занимающиеся трансконтинентальными грузовыми авиаперевозками между Европой и Азией. Логистический центр будет включать грузовой терминал, топливозаправочный комплекс, аэронавигационный центр и другие соответствующие подразделения. Новый грузовой терминал способен обрабатывать до 300 тонн грузов в день (100 тысяч тонн в год). Терминал оборудован шестью рабочими станциями для погрузки и разгрузки, весами грузоподъемностью 20 тонн и 5 тонн, холодильными и морозильными установками, камерой подогрева и имеет зоны для хранения опасных грузов, скоропортящихся товаров и животных. Административное здание вмещает все необходимые службы (таможня, санитарный контроль, декларанты, агенты по грузовым перевозкам, пр.).

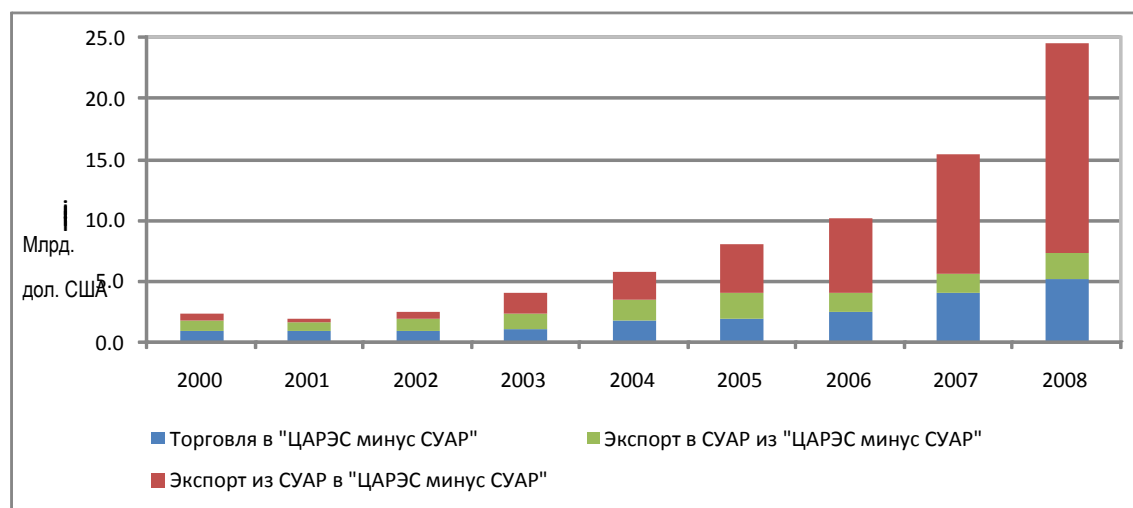
Источник: Министерство внешних экономических отношений, инвестиций и торговли, Узбекистан.

40. **Соглашение о трансграничных перевозках лиц, транспортных средств и товаров в рамках программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества.** Соглашение о трансграничных перевозках (СТГП) – это соглашение о содействии перевозкам, предназначенное для облегчения перемещения товаров и людей между странами вдоль коридоров ЦАРЭС, в основном

позволяющее транспортным операторам пересекать международные границы и осуществлять международный транзит для трех или более стран. В настоящее время переговоры по СТГП проводятся между Кыргызской Республикой и Таджикистаном для Коридора ЦАРЭС 5. Оно открыто для присоединения для других стран ЦАРЭС. Хотя между парами членов ЦАРЭС существует ряд двухсторонних соглашений о наземных перевозках, СТГП будет первым транзитным соглашением, охватывающим множество стран, которое будет применяться вдоль определенных транспортных коридоров. После того как оно будет ратифицировано в 2011 году, будет разработана дополнительная деятельность для ускорения реализации СТГП на пунктах пересечения границы.

41. Одним из наиболее важных конечных результатов совершенствования транспортной инфраструктуры является рост внутрирегиональной торговли в регионе ЦАРЭС (Рисунок 6). Хотя помимо усовершенствованной инфраструктуры росту торговли способствовали и другие факторы, объем внутрирегиональной торговли увеличился почти в 13 раз за период с 2001 по 2008 годы.<sup>4</sup> Между всеми восемью странами общий торговый оборот в среднем увеличивался ежегодно на 43,9%. Среднегодовой показатель снижается до 28,7%, если в общем объеме не учитывать СУАР, при этом он все еще представляет шестикратное увеличение по сравнению с уровнями 2001 года.

**Рисунок 6: Внутрирегиональный торговый оборот, 2000-2008 гг.**



Источник: Роман Могилевский, "Тенденции и основные факторы внутрирегиональной торговли в ЦАРЭС", март, 2010 г. (неопубликованное исследование для Института ЦАРЭС). Расчеты основаны на базе данных ООН "COMTRADE" и национальных статистических источниках стран ЦАРЭС.

<sup>4</sup> Роман Могилевский, "Тенденции и основные факторы внутрирегиональной торговли в ЦАРЭС", март, 2010 г. (неопубликованное исследование для Института ЦАРЭС). Другие факторы, определенные Могилевским, включают расширение внутреннего спроса, движимого резким улучшением мировых цен на основные экспортные товары; развитие инфраструктуры, связанной с энергетикой, и положительные изменения в политиках, которые способствовали интеграции Афганистана в региональную торговую систему. Обсуждения по вопросам торговли в данном разделе основаны на рукописи Р. Могилевского.

## 2. Сектор содействия торговле

42. Программа содействия торговле ЦАРЭС состоит из двух компонентов: таможенного сотрудничества и интегрированного содействия торговле. Программа работ Комитета таможенного сотрудничества (КТС) ЦАРЭС, начатая в 2002 г., направлена на решение задач в пяти приоритетных областях: (i) упрощение и гармонизация таможенных процедур и документации, (ii) информационные и коммуникационные технологии (ИКТ), модернизация таможни и обмен данными, (iii) управление рисками и пост-таможенный аудит, (iv) совместный таможенный контроль (СТК), и (v) развитие регионального транзита.

### *Таможенное сотрудничество*

43. **Упрощение и гармонизация таможенных процедур.** Были организованы теоретические и практические семинары, способствующие внесению изменений в законодательство и нормативные акты стран ЦАРЭС, с тем, чтобы обеспечить соответствие международным стандартам и передовой практике. В Кыргызстане и Таджикистане, в рамках Региональной программы содействия торговле и таможенного сотрудничества реализуются кредитные проекты, которые оказывают помощь этим странам в осуществлении таможенных реформ и усовершенствовании таможенной инфраструктуры и объектов. Большинство членов КТС приняли новые таможенные кодексы, соответствующие положениям пересмотренной Киотской конвенции.

44. **ИКТ, модернизация таможни и обмен данными.** Были проведены учебные занятия и семинары, демонстрирующие преимущества автоматизации таможенной деятельности. Проекты модернизации таможни, включая разработку автоматизированных информационных систем, в настоящее время осуществляются в Кыргызской Республике по Объединенной автоматизированной информационной системе, в Таджикистане по Единой автоматизированной информационной системе, и в Монголии по Таможенной автоматизированной информационной системе. Другие страны ЦАРЭС также добились значительного прогресса. В Афганистане, в таможне Кабула и других крупных таможнях в различных регионах страны, введена полномасштабную эксплуатацию система ASYCUDA; в Азербайджане предложено осуществить проект интеграции министерств сельского хозяйства, здравоохранения, транспорта и ветеринарной службы с "электронной таможней" (e-customs); в Казахстане создан Центр оперативного управления и автоматизированы все этапы оформления на пограничных пунктах пропуска (электронная таможня/ТАИС); и в Узбекистане введены в действие Объединенная автоматизированная информационная система Государственного таможенного комитета и Автоматизированная система обработки данных для обработки грузовых таможенных деклараций.

45. **Управление рисками и пост-таможенный аудит.** Большинство стран ЦАРЭС издали постановления и нормативные акты о внедрении систем управления рисками, в том числе, Азербайджан, Казахстан и Узбекистан. В Афганистане модуль управления рисками был интегрирован в систему ASYCUDA. В Монголии и Кыргызской Республике новые таможенные кодексы предусматривают, что таможенный контроль должен основываться на принципах управления рисками.

46. **Совместный таможенный контроль (СТК).** АБР предоставил консультативную помощь с целью содействия странам ЦАРЭС в принятии СТК. Несколько стран подписали двусторонние соглашения о реализации пилотных проектов по СТК на отдельных пограничных переходах (ПП). Казахстан осуществляет

пилотные проекты СТК с КНР<sup>5</sup> и с Кыргызской Республикой<sup>6</sup>. По полученным сведениям, по состоянию на март 2010 г., на ПП Дулаты и Джеминай (КНР) были использованы 23 000 унифицированных грузовых манифестов, в общей сложности на 488 800 тонн товаров, при этом время таможенного оформления сократилось на 35%. КНР также осуществляет пилотный проект СТК с Монголией (см. врезку 5).<sup>7</sup>

#### Вставка 5. Пограничные переходы: Китайская Народная Республика-Монголия

Вопросы инфраструктуры на пограничных переходах (ПП) являются поводом для серьезного беспокойства для всех стран ЦАРЭС. Монголия и КНР находятся в процессе разработки решений для расширения физических возможностей ПП на границе между Монголией и КНР в рамках программы ЦАРЭС. Кроме того, предпринимаются действия по созданию необходимой инфраструктуры, прилегающей к ПП, для снижения скопления грузов, поддержки перевалки и удовлетворения потребностей грузоотправителей в складских помещениях. Не менее важную роль играют связанные с этим меры по снижению административного бремени на грузоперевозчиках, создаваемого государственными ведомствами в виде предоставления идентичной информации по международной торговле в многочисленных формах.

Развивая достижения Проекта модернизации таможни, поддержанного АБР, монгольские власти работают в контексте более широкой инициативы ЦАРЭС по разработке системы единого электронного окна, которая смогла бы минимизировать объем требуемой информации и предоставить доступ к предлагаемой региональной платформе единого окна ЦАРЭС. КНР также принимает участие в данной инициативе.

Инициативы таможенного сотрудничества в рамках ЦАРЭС также обогатили программу таможенного сотрудничества между Монголией и КНР. 15 декабря 2009 года, после подписания МОВ о гармонизации грузовых накладных 12 декабря 2009 года, был официально начат Пилотный проект совместного таможенного контроля между Монголией и КНР.

Источник, АБР, 2010, Обмен знаниями. *Двустороннее измерение повестки содействия торговле ЦАРЭС: пример Монголии и Китайской Народной Республики.*

47. **Развитие регионального транзита.** В феврале 2008 г. таможенные комитеты Кыргызской Республики и Казахстана подписали протокол о применении общей технологии для перемещения сопроводительных документов на товары в пластиковых сейф-пакетах между смежными пунктами пропуска на Кыгызско-Казахстанской границе. Это первое соглашение подобного рода, подписанное между странами ЦАРЭС. В 2009 г. АБР подписал Меморандум о взаимопонимании (МОВ) с таможней Кыргызской Республики о пилотном применении транзитной системы на основе сейф-пакетов на ПП Ажол (Кыргызская Республика)-Кордай (Казахстан). Кыргызская Республика модифицировала конверт сейф-пакета, распространила пилотные проекты на два других ПП<sup>8</sup> и разработала проект законодательства для использования системы сейф-пакетов в масштабах страны.

#### **Интегрированное содействие торговле**

48. Программа интегрированного содействия торговле (ИСТ) была начата в 2007 г., и фокусируется на (i) измерении и мониторинге эффективности коридоров (ИМЭК), (ii) развитии единого окна; (iii) создании Регионального объединенного комитета (РОК) по содействию транспорту и торговле и национальных объединенных комитетов (НОК) по содействию транспорту и торговле, (iv) развитию торговой логистики; (v) участии частного сектора; и (vi) создании базы для наращивания потенциала с целью

<sup>5</sup> На ПП Калжат (КАЗ) - Дулаты (КНР), ПП Майкапчагай (КАЗ) - Джеминай (КНР) и ПП Достык (КАЗ) - Алашанькоу (КНР).

<sup>6</sup> На ПП Айша Биби (КАЗ) - Чон Капка (КРГ), и ПП Кордай (КАЗ) - Ажол (КРГ).

<sup>7</sup> На ПП Замын-Ууд (МОН) - Эренхот (КНР).

<sup>8</sup> ПП Актилек-Карасуу и Чалдовар-Нововоскресеновка.

повышения квалификации и развития потенциала в области продвижения и реализации стратегий содействия торговле.

49. **Проект измерения и мониторинга эффективности коридоров (ИМЭК).** ИМЭК осуществляется в сотрудничестве с 14 партнерскими ассоциациями перевозчиков и экспедиторов из восьми стран ЦАРЭС. Каждая ассоциация-партнер представляет результаты своих наблюдений в виде таблиц данных "время-затраты-расстояние" (ВЗР) для анализа. Предварительные результаты показали, что основными узкими местами являются пограничные пункты пропуска, в частности, из-за длительного времени ожидания пересечения границы (Врезка 6). Значительная доля задержек связана с неудовлетворительной физической инфраструктурой, недостаточным использованием ИКТ, и несоответствием требованиям логистических объектов.

**Вставка 6: Проект измерения и мониторинга эффективности коридоров ЦАРЭС**

Осуществление Проекта измерения и мониторинга эффективности коридоров (ИМЭК) является одним из наиболее конкретных и практических продуктов ЦАРЭС. Предназначенный для поддержки реализации содействия транспорту и торговле, Проект, посредством квартальных отчетов, указывает на важнейшие проблемы и их коренные причины, чтобы обеспечить наибольшие выгоды от развития коридоров ЦАРЭС.

Результаты ИМЭК показали, что для типичного участка маршрута длиной 500 км для 20-тонного грузового автомобиля, более чем три четверти общего времени простоев, или 25 часов, приходится на пункты пропуска. Из этих 25 часов, более 18 часов проходят в ожидании начала формальностей по пересечению границы.

Источник: АБР. *Содействие транспорту и торговле в рамках Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества: Усовершенствование пропускных пунктов и развитие Единого окна* (Концепция). 2010 г.

50. **Развитие единого окна (ЕО).** ЦАРЭС активно продвигает переход к системе единого окна. Били организованы несколько семинаров для ознакомления с концепциями и передовой мировой практикой в области внедрения ЕО. Азербайджан, Кыргызстан и Таджикистан приняли законы и различные постановления, обеспечивающие возможность внедрения систем ЕО, тогда как остальные страны ЦАРЭС находятся на различных стадиях осуществления аналогичных законодательных реформ для осуществления национальных программ ЕО. АБР осуществляет подготовку регионального инвестиционного проекта по улучшению пунктов пересечения границы и единому окну ЦАРЭС (ППГЕО) с целью усовершенствования инфраструктуры и объектов на пограничных пунктах пропуска и оказания поддержки в создании национальных ЕО и региональной платформы, обеспечивающей сетевое взаимодействие национальных ЕО.

51. **Национальные объединенные комитеты (НОКи) по содействию торговле.** Стратегия по транспорту и содействию торговле и План действий рекомендовали создать НОКи в каждой из стран, состоящие из представителей национальных контролирующих органов, присутствующих на границе, и РОК, состоящий из представителей НОКов, с тем, чтобы обеспечить лидерство на региональном уровне для координации реализации Плана действий СТСТ, а также для решения вопросов, затрагивающих общие интересы и относящиеся к устранению барьеров для торговли и транспорта в регионе ЦАРЭС. Все страны ЦАРЭС создали НОКи или аналогичные координационные механизмы. НОКи играют важнейшую роль в реализации мер по содействию торговле на национальном уровне в странах ЦАРЭС. Поскольку каждая страна объединяет многочисленные ведомства под эгидой своего НОК, ЦАРЭС поддерживает и усиливает этот процесс, тем самым, обеспечивая механизм для более тесного сотрудничества между НОКами и учета региональной перспективы при развитии их функций.

52. **Федерация ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС (ФАПЭ ЦАРЭС).** ФАПЭ ЦАРЭС представляет голос и взгляды частного сектора в региональном процессе содействия торговле (врезка 7). Мандат ФАПЭ ЦАРЭС включает содействие развитию транспорта, торговли и логистики, и продвижение интересов грузоперевозчиков, экспедиторов и поставщиков логистических услуг.

**Вставка 7: Участие частного сектора в инициативах содействия торговле в рамках ЦАРЭС**

Успешная реализация СТСТ требует коллективных региональных усилий, которые обеспечат оптимальное участие всех заинтересованных сторон, и, в частности, сотрудничества государственного и частного секторов. В 2009 г., по инициативе национальных ассоциаций перевозчиков, экспедиторов и поставщиков логистических услуг, и при поддержке со стороны ЦАРЭС, была создана Федерация ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС (ФАПЭ), представляющая собой неправительственную и некоммерческую организацию. ФАПЭ является одной из первых постоянно действующих ассоциаций частного сектора, созданных в рамках программы ЦАРЭС.

ФАПЭ служит в качестве:

- Инструмента расширения государственно-частного партнерства для развития транспорта и логистики в регионе;
- Механизма сотрудничества национальных ассоциаций региона ЦАРЭС для решения насущных вопросов;
- Механизма для реализации и инициирования новых проектов ЦАРЭС.

ФАПЭ официально зарегистрирована в Кыргызской Республике. Ожидается, что ФАПЭ, состоящая из 17 ассоциаций экспедиторов и поставщиков услуг логистики из всех стран ЦАРЭС, сыграет активную роль в реализации СТСТ, обеспечивая правительства необходимой обратной связью и реальной рыночной информацией, которые будут полезны при формулировании политик и программ. Членам ФАПЭ также рекомендовано вносить свой вклад в работу соответствующих национальных объединенных комитетов по содействию транспорту и торговле.

Источник: публикация АБР 2009 г.: Федерация ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС

53. **Наращивание потенциала.** За прошедшие девять лет для стран ЦАРЭС было организовано значительное число семинаров и технических учебных курсов по приоритетным областям таможенного дела и специальным темам содействия торговле. В начале 2009 г. была проведена оценка потребностей в обучении секторов таможни, торговой логистики и транспорта. Планируется проведение мероприятий по организации партнерских отношений с центрами повышения квалификации в развитых странах, с тем, чтобы повысить и улучшить потенциал местных учебных учреждений для проведения программ наращивания потенциала.

### **Проблемы в области содействия транспорту и торговле**

54. За прошедшее десятилетие реализации Программы ЦАРЭС, сектор содействия транспорту и торговле достиг значительного прогресса с точки зрения физических результатов и институциональных процессов. Заглядывая в будущее, в этом секторе необходимо рассмотреть следующие области:

- (i) ЦАРЭС внесло многочисленные вклады в улучшение физической инфраструктуры в регионе, такие, как автомобильные и железные дороги. Для того, чтобы дополнить достижения в "твердой" инфраструктуре и воспользоваться всеми их преимуществами, ЦАРЭС потребуются уделять намного больше внимания и ресурсов способствующим торговле политикам, трансграничным транзитным соглашениям и региональным торговым стратегиям.
- (ii) Быстро ухудшающееся состояние покрытия автомобильных дорог ЦАРЭС в связи с экстремальными климатическими условиями и чрезмерным износом из-

за перегруженных автомобилей. Поддержание технического состояния улучшенной физической инфраструктуры будет непростой задачей, однако необходимо для обеспечения ее жизнеспособности. Как определено в Стратегии ТСТ, необходимо жизнеспособное техническое обслуживание дорог, а чтобы его обеспечить, потребуется исследование инновационных механизмов финансирования, основанных на справедливых и сбалансированных принципах взимания оплаты с пользователей.

- (iii) НОКи являются важнейшим элементом для эффективной координации и реализации инициатив ЦАРЭС по содействию транспорту и торговле на национальном уровне. В связи с этим, необходимы последовательные поддерживающие меры для возрождения и укрепления НОКов.
- (iv) Необходимость принятия органами СТТ ЦАРЭС конкретных, и, вместе с тем, гибких планов работы для решения вопросов, возникающих в связи с развитием торговли, транзита, таможенных союзов и прочих соглашений между странами ЦАРЭС и странами, не входящими в ЦАРЭС. Страны должны продолжать обмениваться информацией о своих инициативах вне структуры ЦАРЭС, которые приведут к последствиям для ЦАРЭС, а также изыскивать решения для предотвращения задержек в исполнении своих обязательств по СТСТ.
- (v) Ускорение реализации СТСТ требует более значительной мобилизации ресурсов правительствами, многосторонними институтами, двусторонними донорами и частным сектором. Более рациональные и эффективные процессы для мобилизации финансирования и инициирования проектов правительствами и партнерами по развитию могло бы также внести вклад в успешную реализацию СТСТ.
- (vi) Для успешной реализации СТСТ и жизнеспособности требуются адекватные человеческие ресурсы. Для этого необходимо разработать систематическую программу наращивания потенциала.

## **В. Сектор торговой политики**

55. Распад бывших советских рынков и реализация рыночных реформ существенно подорвали торговлю в регионе. Спрос на импортированные товары резко сократился в связи с высокими ценами, а спад внутреннего производства привел к уменьшению объема товаров, пригодных для экспорта из Центральной Азии. На момент обретения независимости центральноазиатские страны имели весьма схожие режимы торговой политики, но к середине 90-х годов они значительно разошлись. К тому времени тарифы в регионе были снижены, и не являлись главным препятствием для торговли, хотя частые смены тарифных сеток были проблематичны. Главным препятствием являлись нетарифные барьеры, такие, как лицензирование, количественные ограничения, регистрация контрактов и слабые платежные системы, которые мешали торговле между государствами. Другие сдерживающие факторы включали ограничения трансграничного перемещения людей и транспортных средств, ограничение доступа к иностранной валюте, недостаточные транспортные сети и географические барьеры, которые вели к высоким транспортным издержкам, и к продолжительной и непредсказуемой длительности транзита.

56. Сектор торговой политики отличается от прочих секторов ЦАРЭС, так как он концентрируется исключительно на политике, а не на проектах. Координационный комитет по торговой политике (ККТП) имеет мандат на рассмотрение вопросов упрощения и либерализации торговли в рамках ЦАРЭС в контексте членства во Всемирной Торговой Организации (ВТО). Как таковые, достижения в данном секторе наиболее явно проявляются в (i) определении ККТП региональных барьеров в области торговли и разработке соответствующих рекомендаций, и (ii) наращивании потенциала и инициативах по обмену информацией с основным акцентом на вступление в ВТО всех стран ЦАРЭС

57. **Исследования и информирование общественности.** Ранние оценки ККТП торговых режимов в регионе привели к разработке более десятка исследований по широкому спектру вопросов, таких, как барьеры в торговле, сравнительные преимущества в международной торговле, барьеры в транзитной торговле, торговые налоги, пограничная торговля и региональная торговая интеграция. Еще одно исследование по вопросам институциональной среды ведется в настоящее время. Эти базовые исследования оказались полезными для определения проблемных областей и разработки рекомендаций для высокопоставленных официальных лиц и министров, которые помогут устранить барьеры для торговли в регионе ЦАРЭС, избежать конфликта с вступлением в ВТО, и создать более открытую торговую среду. В 2006 году по инициативе МВФ и АБР в каждой из стран ЦАРЭС был организован ряд семинаров по информированию общественности, предназначенных для обсуждения аналитической работы, проведенной для ККТП, и последствий полученных результатов для ЦАРЭС

58. **Рекомендации по сокращению барьеров в торговле.** На основе результатов своих исследований ККТП предложил рекомендации по улучшению условий торговли в регионе. ККТП продолжает осуществлять мониторинг реализации рекомендаций по сокращению барьеров в торговле, принятых министрами. Например, ККТП представил отчет о взаимных договоренностях в отношении выдачи виз и снижения стоимости виз для водителей в Афганистане, КНР и Таджикистане. Он также информировал высокопоставленных официальных лиц и министров ЦАРЭС о текущем статусе соглашения, подписанного Казахстаном и Узбекистаном, об упразднении системы въездных разрешений для операторов, перевозящих грузы для третьих стран.

59. **Обучение и обмен информацией.** Приоритетное значение придается наращиванию потенциала, связанного с вступлением в ВТО, и мониторингу индикаторов результативности СПДТП. В то время как большая часть мероприятий по наращиванию потенциала, связанного с ВТО, осуществляется на двусторонней основе, ЦАРЭС предоставляет уникальную региональную платформу для подобной деятельности, и возможность обмениваться опытом со странами ЦАРЭС, которые уже являются членами ВТО. На заседаниях ККТП Всемирным Банком и экспертами из стран ЦАРЭС проводились мини-семинары по выбранным темам, связанным с ВТО, включая семинар по опыту вступления в ВТО Китайской Народной Республики, и изучению уроков для стран ЦАРЭС, не являющихся членами ВТО. ККТП в настоящее время разрабатывает двухлетнюю программу, которая соберет соответствующих официальных лиц, ответственных за вопросы торговли, для обмена знаниями и опытом о процессе вступления, стратегиях вступления, воздействии ВТО и особых потребностях в технической подготовке.

60. Региональные форумы по обмену знаниями и совместный мониторинг реализации СПДТП оказались полезными в поддержке движения ЦАРЭС к достижению многих стоящих перед ним целей в области торговли.

### **Проблемы в области торговой политики**

61. К числу ключевых проблем и вызовов, стоящих перед сектором торговой политики, относятся:

- Реформы политики, основанные на рекомендациях ККТП, осуществляются медленно. Преимущества для региона могут быть достигнуты только в том случае, если каждая из стран предпримет программу либерализации, соответствующую международным нормам, и с ясно определенными сроками.



- Некоторым странам ЦАРЭС потребуется существенная поддержка, если они станут членами ВТО к 2013 г., как это указано в СПДТП.
- Образование Таможенного союза Казахстаном и Российской Федерацией, вероятно, будет иметь последствия для остальных стран ЦАРЭС. К настоящему времени эти последствия еще не были изучены, и могут стать объектом нового приоритетного исследования для ККТП.

### С. Сектор энергетики

62. Регион ЦАРЭС наделен значительными энергетическими ресурсами, в том числе, возобновляемыми источниками энергии, такими, как гидроэнергия. Неравномерное распределение этих энергетических ресурсов и сезонные колебания открывают возможности, и одновременно создают проблемы для регионального сотрудничества. Другие потенциальные факторы для энергетического сотрудничества включают недостаточно развитую энергетическую инфраструктуру, объединенную энергосистему, потребность в правовых и регулятивных реформах и комплексные проблемы, увязывающие энергетику и управление водными ресурсами. Экономический рост региона в значительной степени зависит от решения проблем энергетического сектора. Нехватка электроэнергии в зимнее время в Кыргызской Республике и Таджикистане продолжает тормозить их экономическое развитие и приводит к социальным издержкам, тогда как страны, расположенные ниже по течению, могут быть затронуты развитием энергетики в верхнем течении, с аналогичными экономическими и социальными последствиями.

63. В свете трудностей, стоящих перед энергетическим сектором, и необходимости поиска инновационных решений посредством компромисса и сотрудничества, ЦАРЭС поддержала разработку региональных и национальных "наилучших решений" для превращения этих трудностей в возможности, и, таким образом, обеспечения энергетической безопасности и достижения экономического роста. По состоянию на середину 2010 г., в ЦАРЭС осуществляются 22 энергетических проекта общей стоимостью 2,5 млрд. долларов. На энергетический сектор приходится 19 процентов общего объема инвестиций ЦАРЭС (кредиты и гранты).

64. **Принятие стратегии и структуры плана действий по энергетическому сектору.** В 2005 году в рамках ЦАРЭС был создан координационный комитет по энергетическому сектору (ККЭС) в качестве регионального форума высокого уровня по энергетике, собравшего вместе страны ЦАРЭС и международные финансовые институты. Широкое сотрудничество под эгидой ККЭС привело к принятию министрами ЦАРЭС в 2008 году новаторской "Стратегии регионального сотрудничества в энергетическом секторе в странах ЦАРЭС" (Энергетической стратегии). Энергетическая стратегия являет собой первый пример принятия всеми странами ЦАРЭС общей рамочной структуры сотрудничества по вопросам энергетики и определения твердой основы для дальнейшего развития в этом чрезвычайно важном и сложном секторе. Стратегия направлена на разработку наилучших решений для удовлетворения будущего спроса на энергию и развитие новых энергетических ресурсов, как для региона, так и для экспорта, путем реализации потенциала взаимовыгодных достижений стран-участниц.

65. Для того, чтобы направлять реализацию Энергетической стратегии, в 2009 году ЦАРЭС был разработан Рамочный план действий по энергетике с акцентом на трех компонентах: (i) балансе энергоснабжения и энергопотребления, и инфраструктурных ограничениях, (ii) развитии регионального диспетчерского контроля и регулирования, и (iii) взаимосвязях между водными и энергетическими ресурсами. План действий, работа над которым еще не завершена, рассмотрит возможности региональной интеграции посредством развития электроэнергетики с оценками общего управления

нефтегазовыми и угольными ресурсами. Он охватит инвестиции, знания и наращивание потенциала, и развитие политики

66. **Проекты с региональным воздействием.** Проекты в энергетическом секторе направлены на повышение энергетической безопасности и эффективности, и расширение торговли на региональном, а в конечном счете – и на межрегиональном уровне. Большинство энергетических проектов, связанных с ЦАРЭС, ориентированы на расширение двусторонней торговли электроэнергией и улучшение региональной электроэнергетической сети. С января 2009 г. более 100 мегаватт электроэнергии, импортируемой из Узбекистана, поставляются в Кабул, впервые за многие десятилетия, обеспечивая круглосуточное электроснабжение многим жителям четырехмиллионного города. Проект межгосударственного соединения между Афганистаном и Таджикистаном, который должен быть завершен в начале 2011 г., позволит поставлять в Афганистан еще 300 мегаватт электроэнергии за счет летнего избытка в Таджикистане (см. Вставку 8). По проекту CASA 1000, предусматривающему экспорт электроэнергии из Кыргызской Республики и Таджикистана в Пакистан и Афганистан, проводится обновление технико-экономического обоснования, которое будет подготовлено к октябрю 2010 г.

**Вставка 8: Поставка электроэнергии в Афганистан из Узбекистана и Таджикистана**

В течение почти трех десятилетий надежная подача электроэнергии в Афганистане была серьезно подорвана конфликтом, однако в январе 2009 года электроэнергия начала поступать в Кабул по вновь построенной линии электропередачи из Узбекистана. Впервые за более чем поколение, большая часть 4-миллионного населения столицы получила доступ к преимуществам электроэнергии. Проект чрезвычайной реабилитации и реконструкции инфраструктуры, осуществленный при поддержке АБР и завершенный в 2009 году, осуществил строительство 241 километра двухцепной линии электропередачи на 220 кВ из Пул-и-Хумри к северу от Кабула до границы с Узбекистаном, и Найбабадской коммутационной станции. Общий объем инвестиций электроэнергетического компонента составил около 40 миллионов долларов. В рамках Проекта чрезвычайной реабилитации энергосистемы на сумму 105 млн. долларов, осуществленного при поддержке Всемирного банка, были построены сеть с оптическим грозотросом от Пул-е-Хумари до Кабула, новые линии электропередачи на 110 кВ, и восстановлены распределительная подстанция на 110 кВ и сеть среднего напряжения для подачи электроэнергии конечным потребителям. Поддержку данному проекту оказали также другие доноры, такие, как KfW и Индия.

Текущий Региональный проект по межгосударственному соединению между Афганистаном и Таджикистаном, осуществляемый при поддержке АБР, таким же образом восстановит и повысит объемы поставок электроэнергии в северо-восточную электроэнергетическую систему Афганистана. Помимо того, что он сократит расходы для потребителей в Афганистане, этот проект повысит потенциальный экспорт электроэнергии и возможности получения дохода для Таджикистана.

Источник: АБР. 2003. *Отчет и рекомендации Президента Совету управляющих. Проект чрезвычайной реабилитации и реконструкции инфраструктуры*, Манила; АБР. 2006. *Отчет и рекомендации Президента Совету управляющих. Региональный проект по межгосударственным соединениям*, Манила; АБР. 2009. *Отчет о завершении проекта. Проект чрезвычайной реабилитации и реконструкции инфраструктуры*, Манила; АБР. 2009. *Энергия – это жизнь (Поставки электроэнергии в Афганистан)*, Манила.

67. Наряду с трансграничной инфраструктурой, в соответствии с Планом действий по энергетическому сектору осуществляются инвестиции, направленные на развитие электрических сетей и повышение генераторных мощностей, а также на модернизацию электроэнергетических систем каждой из стран ЦАРЭС. Ожидается, что Талимаржанский проект по строительству электростанции и линии электропередачи в Узбекистане улучшит возможности взаимных соединений в регионе и позволит поставлять больше электроэнергии в соседние страны. Проект по снижению потерь в Таджикистане помог снизить энергопотребление и сэкономить больше летней электроэнергии для регионального экспорта. Ожидается, что проекты по усилению и модернизации сетей электропередачи в Кыргызской Республике и Таджикистане, одобренные в 2010 г., повысят стабильность и эксплуатационную эффективность региональной энергетической системы.

68. **Развитие правовой и регулятивной базы.** Осуществлению региональной торговли электроэнергией способствует разработка нормативно-правовой базы в странах ЦАРЭС. Ранние инициативы в энергетическом секторе были направлены на развитие региональных систем электропередачи, изучение возможностей жизнеспособного управления совместными ресурсами и обмен опытом между электрическими регуляторами стран. Форумы по обмену информацией и знаниями выявили потребность в разработке правовой и регулятивной базы для энергетических секторов всех стран. В соответствии с этим, в 2005 г., Меморандумом о взаимопонимании был официально создан Форум электрических регулирующих органов стран ЦАРЭС (ФЭРОЦ) для содействия сотрудничеству по гармонизации нормативных актов (Вставка 9). В 2008 г. ФЭРОЦ временно приостановил работу из-за отсутствия средств, однако члены ККЭС подтвердили его полезность, и в настоящее время он возобновляет деятельность в соответствии с Планом действий по энергетическому сектору. Страны ЦАРЭС договорились о дальнейшем усилении деятельности по наращиванию потенциала в области электрического регулирования и реформ в секторе энергетики.

**Вставка 9: Форум электрических регулирующих органов государств-членов ЦАРЭС**

Два региональных проекта технической помощи (общей стоимостью 1 миллион долларов) оказали успешную поддержку странам-партнерам в создании Форума электрических регулирующих органов государств-членов ЦАРЭС (ФЭРОЦ), который помог развитию электроэнергетических регулирующих органов в регионе и реформам в данном секторе.

ФЭРОЦ был создан как практичная и полезная платформа для обмена информацией, опытом и наращивания профессионального потенциала. С момента создания ФЭРОЦ в 2005 году, все страны ЦАРЭС реализовали политику и предприняли действия для рационализации тарифов на электроэнергию для достижения уровня покрытия расходов. ФЭРОЦ продолжит свою деятельность при ККЭС.

Источник: АБР. 2008. *Отчет о завершении проекта технической помощи. Создание форума электрических регулирующих органов*, Манила; АБР. 2010. *Отчет о завершении проекта технической помощи. Форум электрических регулирующих органов программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества*, Манила

69. **Диалог по водно-энергетическим связям.** Энергетический сектор не упускал из виду необходимость рассмотрения связей между водными и энергетическими ресурсами. Помимо множества аналитических исследований, проводимых ЦАРЭС, МИ и другими партнерами по развитию, за последние 10 лет было предпринято несколько попыток (i) разработать совместные решения по совместному использованию водных и энергетических ресурсов, и (ii) заменить старый советский подход центрального планирования механизмами, соответствующими новой экономике и уважающими национальный суверенитет. Хотя многие из этих попыток не принесли желаемых результатов, детальные аналитические разработки оказали существенное содействие сотрудничеству диалогу между странами ЦАРЭС в целях поддержки регионального сотрудничества в управлении водно-энергетическими ресурсами.

### **Проблемы энергетического сектора**

70. Энергетический сектор ЦАРЭС характеризуется в некоторых случаях медленным прогрессом, но при этом он играет ключевую роль в долгосрочном устойчивом экономическом развитии региона ЦАРЭС. Позитивные сдвиги в области регионального сотрудничества в этом секторе все еще находятся в процессе консолидации. Недавно проведенное Диагностическое исследование по трем компонентам энергетического плана действий, определило вызовы и возможности в энергетическом секторе, и послужит поддержкой для программы приоритетных проектов и инициатив со значительными региональными выгодами. Диагностическое исследование баланса энергопотребления и энергоснабжения, и инфраструктурных

ограничений инициировало процесс подготовки Регионального генерального плана энергетического сектора ЦАРЭС для центральноазиатских стран. В генеральном плане будет исследовано интегрированное развитие региональной энергетической системы и определены долгосрочные решения для балансирования энергопотребления и энергоснабжения, с учетом имеющихся объектов, прогнозов потребностей и возможностей торговли. В нем также будут проанализированы технические требования к подключению Афганистана к энергетической системе Центральной Азии. Ниже представлены некоторые из предварительных результатов Диагностического исследования трех компонентов:

- Странам ЦАРЭС требуются дальнейшие инвестиции для уменьшения ограничений физической инфраструктуры энергетического сектора. Кроме того, необходимо, чтобы страны ЦАРЭС улучшили свою работу в нефизических областях, таких, как борьба с коммерческими потерями, и эффективное выставление счетов и сбор платежей. Это позволит заключать долгосрочные договора о купле-продаже электроэнергии, которые привлекут инвесторов из частного сектора к использованию обильного потенциала выработки возобновляемой энергии.
- В настоящее время страны укрепляют собственный потенциал в области выработки и передачи электроэнергии, стремясь повысить национальную энергетическую безопасность и расширить возможности экспорта в страны за пределами центральноазиатской энергетической системы. Тем не менее, страны Центральной Азии по-прежнему не готовы обеспечить надежную своих национальных энергетических систем. В той или иной степени, все страны региона строят новые электрические сети и усовершенствуют электростанции, поскольку стремятся к энергетической безопасности и независимости. Роль интеграции энергетики и центральноазиатской энергетической системы повышается, и обретет очертания благодаря решениям воспользоваться этими выгодами, используя разнообразные кратко-, средне- и долгосрочные возможности. Усилия по координации действий с Программой помощи региональному энергетическому рынку, финансируемой ЮСАИД приведут к усилению воздействия работы ККЭС и улучшению координации доноров в этой области.
- Работа по формированию технической и институциональной "базовой линии" с целью создания базы для анализа и моделирования водно-энергетических связей уже началась. Несмотря на многочисленные "инициативы" и "модели", которые в прошлом создавались в регионе и для региона, никто до сих пор не занимался важнейшим вопросом энергетики и водных ресурсов в связке, и в более широких трансграничных масштабах. Страны ЦАРЭС согласились с тем, что целью является независимая, более прозрачная и технически приемлемая интегрированная водно-энергетическая модель в качестве главной аналитической основы, на которой будет строиться диалог относительно приемлемых вариантов решения существующих и будущих проблем. Консультации в странах и между странами в течение последующих 6-8 месяцев позволят сформулировать программу работ по разработке новой модели, или модернизации/уточнению существующих моделей, данных и обмену данными, и удобному для пользователя интерфейсу, с тем, чтобы технические результаты были доступны для понимания и могли использоваться руководителями, ответственными за политику.

### **Инициативы второго уровня**

71. КПД предусматривает развитие Программы ЦАРЭС в двухуровневый подход. Приоритетные сектора будут составлять первый уровень, а второй уровень будет состоять из специальных инициатив в других областях, таких, как здравоохранение,

организация землепользования, управление рисками стихийных бедствий и климат. В отличие от секторальных программ, специальные инициативы осуществляются на проектной основе.

72. **Здравоохранение.** В Алматинской Декларации 2006 г. представители государственных органов по здравоохранению и ветеринарии восьми стран ЦАРЭС, а также Туркменистана и Российской Федерации, рекомендовали, чтобы Секретариат ЦАРЭС оказал помощь в поддержке регионального сотрудничества по борьбе с инфекционными болезнями. Региональный комитет по борьбе с инфекционными болезнями был создан в 2007 г. для поддержки подходов к борьбе с болезнями на основе сотрудничества. Были организованы многочисленные региональные мероприятия по укреплению контроля за болезнями человека и животных в регионе. В начале 2008 г. были проведены четыре совместных совещания между ЕврАзЭС и ЦАРЭС для выработки двух региональных стратегий – одной по борьбе с ВИЧ/СПИДом и туберкулезом, а второй – по противодействию распространению угроз человеческому здоровью, в частности, болезней, передаваемых при контакте с животными. Направления деятельности включали наращивание потенциала, регулярный обмен информацией и улучшение трансграничной борьбы с болезнями путем осуществления пилотных проектов.

73. С 2007 г. государственные ведомства обменивались информацией по надзору за гриппом, улучшая, таким образом, понимание текущего состояния готовности к пандемии гриппа в Центральной Азии. Кроме того, производился обмен национальными стратегическими планами, международными техническими руководствами (протоколами, материалами по передовой практике), списками экспертов и планами учебных мероприятий.

74. **Управление рисками стихийных бедствий.** Деятельность Инициативы по управлению рисками стихийных бедствий в регионе Центральной Азии и Кавказа (ИУРСБ в РЦАК) направлена на координацию мероприятий по уменьшению опасности стихийных бедствий, готовности и ответных действий; финансирование потерь от стихийных бедствий, реконструкцию и восстановление, и инструменты переноса риска, такие, как страхование от несчастных случаев и погодные деривативы; а также улучшение гидрометеорологического прогнозирования, обмен данными и системы раннего оповещения. Инициатива была запущена в 2008 г., и провела два исследования в 2009 г.: *Смягчение отрицательных финансовых воздействий стихийных бедствий на экономики Центральной Азии* и *Разработка планов действий по улучшению услуг метеорологических и климатических служб в Кыргызстане, Таджикистане и Туркменистане*. В феврале 2010 г. Региональная рабочая группа подготовила проект Меморандума о взаимопонимании для регионального сотрудничества и Проект программы региональных действий.

75. **Организация землепользования.** Инициатива центральноазиатских стран по землепользованию (ИЦАСЗ) представляет собой партнерство между странами Центральной Азии и международным донорским сообществом по борьбе с деградацией земель, улучшению источников существования в сельской местности и адаптации к изменению климата в Казахстане, Кыргызской Республике, Таджикистане, Туркменистане и Узбекистане. Организована в 2006 г.; ее целью является восстановление, поддержание и улучшение продуктивных функций земли в Центральной Азии, ведущее к улучшению экономического и социального благополучия людей, зависящих от этих ресурсов, при сохранении экологических функций земель.

#### IV. СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ ВПЕРЕД

76. За прошедшие десять лет ЦАРЭС достигло значительного прогресса, однако можно было достичь большего. Параллельно с конструктивными шагами вперед, были извлечены уроки и накоплен опыт, связанные с постоянно развивающимся процессом эффективного регионального сотрудничества. Стратегическими императивами движения вперед являются:

- ***Развитие более сильного чувства причастности стран и включение ЦАРЭС в национальную повестку дня развития***

77. ЦАРЭС потребовалось несколько лет, чтобы набрать темп поступательного движения и завоевать признание стран в том, что региональное сотрудничество является жизненным компонентом достижения целей национального развития. В этом процессе значительную роль сыграли МИ. Вместе с тем, эффективная реализация КПД и стратегий секторов требует большей причастности стран к Программе ЦАРЭС. Страны должны обеспечить последовательное и активное участие их должностных лиц достаточно высокого уровня в секторных комитетах в частности, и во всей деятельности в целом. С таким участием связаны более значительные усилия страны по мониторингу реализации проектов ЦАРЭС. Частью этой трудной задачи является необходимость обеспечить, чтобы региональные инициативы ЦАРЭС были отражены в национальной программе развития каждой из стран и согласованы с ее приоритетами и обязательствами. Страны и их партнеры МИ должны обеспечить такое сближение региональных инициатив с национальными программами.

- ***Создание сбалансированной очереди готовящихся проектов ЦАРЭС***

78. КПД, который остается в силе, стратегии секторов и планы действий обеспечили ЦАРЭС большей стратегической ясностью для осуществления инвестиций. Проекты из стратегий и планов действий, а также те проекты, которые будут определены по результатам проводимых диагностических исследований, должны собираться, сортироваться по приоритетности и упорядочиваться в виде пятилетней "скользящей" очереди проектов ЦАРЭС, которая должна подвергаться регулярному мониторингу и обновлению секторными комитетами ЦАРЭС. Скользящая очередь проектов должна служить также в качестве главного инструмента мобилизации ресурсов для Программы. При этом, однако, очередь проектов, ЦАРЭС должна составляться тщательно и продуманно. Страны ЦАРЭС и МИ должны обеспечить хороший баланс в очереди между "твердой" инфраструктурой и "мягкой" инфраструктурой. Объем инвестиций в транспортную инфраструктуру составил более 10 млрд. долларов, или 79% всего объема инвестиций в рамках ЦАРЭС. В противоположность этому, на содействие торговле приходится лишь 1% общего объема инвестиций. Значительного увеличения объемов торговли и транзита в регионе можно будет достичь только в том случае, если будут введены эффективные процедуры пересечения границы и транзитные соглашения, которые дадут возможность предпринимателям использовать усовершенствованную транспортную инфраструктуру.

- ***Мобилизация большего объема ресурсов для ЦАРЭС и поощрение участия частного сектора***

79. В соответствии с планами действий по секторам, потребности в финансировании Программы ЦАРЭС остаются значительными. Ожидается, что эти потребности превысят объем финансирования, который смогут предоставить правительства ЦАРЭС и МИ. Потребуется мобилизация ресурсов от других партнеров по развитию, включая двусторонние агентства помощи и частный сектор (через

государственно-частное партнерство), чтобы обеспечить своевременную реализацию проектов из скользящей очереди. Для этой цели, ЦАРЭС придется преодолеть два своих недостатка: (i) ограниченный успех в привлечении частного сектора; и (ii) то, что проекты ЦАРЭС не включаются в планы развития. Странам ЦАРЭС, МИ и Секретариату ЦАРЭС следует усилить взаимодействие с частным сектором и другими агентствами помощи, с тем, чтобы мобилизовать больше ресурсов, и обеспечить, чтобы эти другие источники финансирования использовались для национальных проектов, имеющих региональное значение.

- **Позиционирование ЦАРЭС в отношении других региональных группировок**

80. Страны ЦАРЭС участвуют в многочисленных региональных договорах о сотрудничестве и учреждениях, включая Организацию экономического сотрудничества (ОЭС), Евразийское экономическое сообщество (ЕврАзЭС), Шанхайскую организацию сотрудничества (ШОС), и Специальные программы ООН для экономик Центральной Азии (UNSPESA), что сопряжено с риском неэффективного дублирования ресурсов и бесполезного расходования скудных ресурсов, включая внимание руководителей, отвечающих за политику. Позиционирование ЦАРЭС относительно других региональных объединений должно являться приоритетом, однако, пока оно еще не материализовалось. Несмотря на отдельные встречи многосторонних институтов ЦАРЭС с другими региональными группировками, а также первое собрание секретариатов региональных организаций в 2007 г., конструктивная координация, взаимодополняемость при реализации и последовательный обмен опытом пока отсутствуют.

- **Больше внимания и ресурсов задаче наращивания потенциала секторов**

81. Потребность в дальнейшем наращивании потенциала стран ЦАРЭС, связанного с проектами в секторах сотрудничества, остается высокой. Институт ЦАРЭС является одним из потенциальных механизмов, который следует и далее развивать для удовлетворения этой потребности. Институт ЦАРЭС завершает лишь второй год своей деятельности, однако недавняя оценка указала на необходимость возвращения, по крайней мере, к некоторым из его первоначальных мандатов - в особенности, к более непосредственному соответствию потребностям приоритетных секторов в развитии потенциала и прикладных исследованиях. Проводящийся обзор результативности Института ЦАРЭС изучит пути, которые ему следует использовать, чтобы обеспечить более актуальную поддержку всей Программе ЦАРЭС.

## V. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

82. Достижения ЦАРЭС за прошедшие десять лет демонстрируют ощутимые выгоды регионального сотрудничества и помогают странам-партнерам в постепенном достижении их общих целей - хороших соседей, хороших партнеров и хороших перспектив. Прагматический и сфокусированный подход, отводящий центральное место в ЦАРЭС существенным инвестиционным проектам и деятельности по технической помощи, начинает приносить плоды в виде улучшения транспортного сообщения и увеличения объемов торговли.

83. Данный обзор результатов позволил получить ясное представление о том, что было достигнуто ЦАРЭС, и где имеются недостатки. Эти результаты, подытоженные ниже, являются предварительными, и дают возможность странам ЦАРЭС и многосторонним институтам приступить к разработке второй части этого начинания - определения стратегических направлений на 2011-2020 г.

- (i) ЦАРЭС удалось создать и поддерживать регулярный, открытый и жизнеспособный форум среди стран-участниц и МИ, который придает региональный масштаб инвестициям в приоритетные сектора содействия транспорту и торговле, энергетике и торговле. Посредством этого процесса в рамках ЦАРЭС была создана атмосфера доброй воли, как между странами-участницами, так и между странами и МИ. Вместе с тем, стало очевидно, что ключом к переходу программы на следующий уровень достижений является усиление причастности стран к ЦАРЭС.
- (ii) Хотя и неформальная, но, тем не менее, эффективная, институциональная база ЦАРЭС создала сеть должностных лиц на технических и политических уровнях во всем регионе, приверженных региональному экономическому сотрудничеству. Некоторые из них участвуют в деятельности ЦАРЭС на протяжении многих лет, и регулярно взаимодействуют со своими партнерами в других странах ЦАРЭС. Тем не менее, наращивание потенциала остается ниже необходимого уровня, и ЦАРЭС следует применять более систематический подход к развитию потенциала в секторах. В наращивании потенциала нуждаются не только комитеты секторов ЦАРЭС, но и национальные органы, такие, как НОКи, которые играют жизненно важную роль в планировании и реализации проектов.
- (iii) У ЦАРЭС есть надежная стратегия – КПД – которая правомерно фокусирует Программу на ее главных сильных сторонах – транспорте, торговле и энергетике. Реализация стратегий и планов действий в четырех приоритетных секторах требует лучшей мобилизации финансовых ресурсов, в частности, из частного сектора.
- (iv) Программа ЦАРЭС инвестировала 13 миллиардов долларов в региональные проекты в приоритетных секторах транспорта, энергетике и торговле. Сильной стороной ЦАРЭС является его способность осуществлять осязаемые инвестиционные проекты там, где они наиболее полезны. Развитие коридоров ЦАРЭС продемонстрировало, каким образом осуществляемые инвестиции могут иметь региональную направленность. Двигаясь вперед, ЦАРЭС следует уделять больше внимания "мягкой" инфраструктуре, с тем, чтобы максимизировать выгоды, получаемые от "твердой" инфраструктуры. Для достижения этого, важным инструментом является сбалансированная очередь проектов.

84. ЦАРЭС будет продолжать наращивать свои успехи, преодолевая провалы и недостатки, для получения максимальной пользы от регионального экономического сотрудничества. Проблемы – как общепрограммного масштаба, так и относящиеся к отдельным секторам – способны повлиять на дальнейшую деятельность ЦАРЭС, были определены, и их обсуждение будет продолжено в контексте уточнения КПД.

85. Страны ЦАРЭС и их партнеры МИ привержены региональному сотрудничеству, и обеспечивают ощутимые блага для населения. Благодаря ЦАРЭС, долгосрочное видение "хороших соседей, хороших партнеров и хороших перспектив" не останется лишь стремлением, а превратится в реальность.

\*\*\*\*\*