



**Фундаментальное исследование
Института ЦАРЭС:
Транспорт и содействие торговле**

**Рабочие проект
от 18 апреля 2009 г.**

АББРЕВИАТУРЫ

АБР	- Азиатский банк развития
ПКП	- Пограничный контрольно-пропускной пост
ВОМСА	- Программа по управлению границей для Центральной Азии
РП	- Развитие потенциала
ЦАР	- Центрально-азиатская республика
ЦАРЭС	- Центрально-азиатское региональное экономическое сотрудничество
DFID	- Департамент международного развития
Евразэс	- Евразийское экономическое сообщество
ЕБРР	- Европейский банк реконструкции и развития
БСССР	- Бывший Советский Союз
GTZ	- Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit
УЧР	- Управление человеческими ресурсами
ИУГ	- Интегрированное управление границей
ИКТ	- Информационно-коммуникационные технологии
МФИ	- Международные финансовые институты
INOGATE	- Межгосударственная транспортировка нефти и газа в Европу
МОМ	- Международная организация по вопросам миграции
МСАТ	- Международный союз автомобильного транспорта
ИЭЛ	- Индекс эффективности логистики
ОПЕК	- Организация стран-экспортеров нефти
ОБСЕ	- Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе
КНР	- Китайская народная республика
SECO	- Secrétariat d'Etat à l'Économie
СПЭЦА	- Специальная программа для экономик Центральной Азии
ТС	- Техническое содействие
МДП	- Transports Internationaux Routiers (международные дорожные перевозки)
ТРАСЕКА	- Транспортный коридор Европа-Кавказ-Центральная Азия
ЮНКТАД	- Конференция ООН по торговле и развитию
ПРООН	- Программа развития ООН
ЕЭК ООН	- Европейская экономическая комиссия ООН
ЭСКАТО	- Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого
ООН	Океана
UN NEtT	- Сеть экспертов ООН по безбумажной торговле
ЮСАИД	- Агентство США по международному развитию
ВТамО	- Всемирная таможенная организация
ВТО	- Всемирная торговая организация

Фундаментальное исследование Института ЦАРЭС: Транспорт и содействие торговле

Содержание

I. ВВЕДЕНИЕ	1
A. Цель	1
B. Организация информации	2
C. Организация оказания содействия финансирующих агентств	3
II. КОНКУРЕНТОСПОСОБНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ	4
A. Предыстория	4
B. Приоритеты содействия	5
1. Политика и планирование	5
2. Строительство и реабилитация	6
3. Оборудование	7
4. Техническое обслуживание	8
5. Развитие потенциала	10
C. Фокус финансирующих агентств	11
D. Потенциальные дублирования	11
E. Пробелы	12
F. Возможности	13
III. СОДЕЙСТВИЕ ТОРГОВЛЕ	16
A. Предыстория	16
B. Приоритеты содействия	19
1. Политика и благоприятная среда	19
2. Пограничные контрольно-пропускные пункты	20
3. Интегрированное управление границами	21
4. Метрология, стандарты и сертификация продукции	23
5. Мульти-модальные и интер-модальные объекты и Логистические центры	23
6. Транзит	24
7. Информация	24
8. Развитие потенциала	25
C. Фокус финансирующих агентств	26
D. Потенциальные дублирования	27
E. Пробелы	28
F. Возможности	29
ТАБЛИЦА 1: ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ФИНАНСИРУЮЩИХ АГЕНСТВ В ТРАНСПОРТНОМ СЕКТОРЕ	31
ТАБЛИЦА 2: ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ФИНАНСИРУЮЩИХ АГЕНСТВ ПО СТРАНЕ В ТРАНСПОРТНОМ СЕКТОРЕ	33
ТАБЛИЦА 3: ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ФИНАНСИРУЮЩИХ АГЕНСТВ ПО СОДЕЙСТВИЮ ТОРГОВЛЕ	35
ТАБЛИЦА 4: ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ФИНАНСИРУЮЩИХ АГЕНСТВ ПО СТРАНЕ ПО СОДЕЙСТВИЮ ТОРГОВЛЕ	37

I. ВВЕДЕНИЕ

A. Цель

1. Это исследование составлено в ответ на запрос высокопоставленных официальных лиц, задействованных в Программе Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС)¹, представить консолидированную картину проектов развития в регионе ЦАРЭС. Это исследование фокусируется на секторах транспорта и содействия торговле в 2000-2008 гг. Оно направлено на представление как можно более подробной картины планируемых результатов проектов с 2000 г., а также будущих планов (инвестиции, техническое содействие, прочее). Исследование фокусируется на действиях, профинансированных многосторонними, двусторонними и другими агентствами по развитию, активно работающими в регионе ЦАРЭС. Эта информация представит возможность всем сторонам поделиться информацией и опытом своей работы в регионе, поискать более эффективные пути координации и изучить варианты будущего сотрудничества.

2. Исследование преследует три основные цели:

- (i) **Создать базу данных планируемых проектных мероприятий с 2000 г.** и представить ее в легко доступном виде для информирования всех заинтересованных сторон. Точка старта – это сборник задач по каждому проекту. Для обеспечения наибольшей эффективности базу данных необходимо регулярно обновлять информацией об отсутствующих проектах, достигнутых результатах каждого проекта и новых проектах, по мере их подготовки и одобрения;
- (ii) **Представить предварительный анализ данных** для определения пробелов и областей потенциального дублирования в мероприятиях и планах финансирующих агентств. Определение пробелов и дублирований может помочь определить будущие приоритеты и возможности для сотрудничества, а также области, где деятельность может выиграть за счет более эффективной координации;

Цель данного исследования – составить сборник деятельности финансирующих агентств в регионе ЦАРЭС в период 2000-2008 гг. в секторах транспорта и содействия торговле.

Исследование включает:

- (i) базу данных реализованных и планируемых проектов на 2000-2008 гг. и дальше;
- (ii) предварительный анализ данных с определением возможных пробелов и дублирований, и возможностей для развития;
- (iii) определение вопросов, которые могут быть препятствиями для эффективности и действенности региональных мероприятий по развитию.

¹ Программа ЦАРЭС – это партнерство восьми стран (Афганистан, Азербайджан, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Китайская Народная Республика, Таджикистан и Узбекистан) и шести многосторонних институтов (Азиатский банк развития, Европейский банк реконструкции и развития, Международный валютный фонд, Исламский банк развития, Программа развития ООН и Всемирный банк). Ее работа фокусируется на четырех приоритетных областях: транспорт, содействие торговле, торговая политика и энергетика.

- (iii) **Определить некоторые общие вопросы управления и другие вопросы,** которые могут помочь повысить эффективность мероприятий по развитию в регионе для рассмотрения странами ЦАРЭС и финансирующими агентствами. Если база данных будет расширена для включения раздела полученных уроков, то вероятно такие вопросы увеличатся.

3. Исследование не представляет собой ситуационный анализ подсекторов транспорта и содействия торговле. Оно описывает то, что предусматривалось реализовать в рамках поддерживаемых финансирующими агентствами проектов. Достигнутые данными проектами результаты не определены. Следовательно, данное исследование не является оценкой статуса каждой страны в части различных вопросов, влияющих на транспорт и содействие торговле. Несомненно, по ряду вопросов был достигнут значительный прогресс.

В. Организация информации

4. База данных остается неполной. В ней не хватает данных по вмешательствам и достигнутым результатам некоторых финансирующих агентств. В ней также не хватает информации по политике правительства, законодательной и нормативно-правовой базе, регулирующей обширные области, охваченные в исследовании, и финансируемым правительством программам, направленным на реализацию политик в области транспорта и содействия торговле. Таким образом база данных остается «работой в процессе».

5. Данные и предварительный анализ включены в приложениях. В приложениях уделяется особое внимание пробелам и дублированиям во вмешательствах финансирующих агентств и планируемых вмешательствах. Возможности для дополнительного содействия финансирующих агентств определены в приложениях, а их приоритетность определена в данной части исследования.

6. Всего пять приложений:

- (i) Четыре раздела описывают транспортные подсектора: автомобильный, железнодорожный, морской и воздушный;
- (ii) В пятом рассматривается содействие торговле.

7. Каждое приложение включает таблицу по сообщенным вмешательствам финансирующих агентств в подсекторе. Представленная информация включает название проекта, номер проекта, подробности о планируемых результатах, даты реализации и финансирование. Информация организована по финансирующим агентствам. Для более легкого поиска каждому проекту присвоен отдельный номер исследования. Разделы по железнодорожным и автомобильным коридорам сопровождаются картами, показывающими автомобильные и железнодорожные коридоры, финансируемые четырьмя региональными

Данные в исследовании представляют вспомогательную информацию для завершения ситуационного анализа по транспорту и содействию торговле. Такой ситуационный анализ может быть полезным инструментом для будущего планирования.

Собранные данные более подробно описаны в пяти приложениях:

- (i) Четыре – по транспортным подсекторам – автомобильный, железнодорожный, морской и воздушный;
- (ii) Одно – по содействию торговле

В приложениях уделяется особое внимание пробелам и дублированиям во вмешательствах финансирующих агентств и планируемых вмешательствах. Возможности для дополнительного содействия финансирующих агентств определены в приложениях, а их приоритетность определена в данном разделе.

организациями: ЦАРЭС; Евразийское экономическое сообщество (Евразэс); Транспортный коридор – Европа, Кавказ, Центральная Азия (ТРАСЕКА); и Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого Океана (ЭСКАТО ООН).

8. Включены комментарии по предлагаемым проектным мероприятиям в текущем периоде и будущим проектам, определенным для Плана действий по реализации для Стратегии ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле². В комментариях обобщены планируемые мероприятия проектов под рядом названий, что позволяет определить дублирования и пробелы. Каждый упомянутый в комментариях проект имеет ссылку на отдельный номер исследования в прилагаемой таблице.

С. Организация оказания содействия финансирующих агентств

9. Финансирующими агентствами были приняты четыре общих подхода в регионе. Они действуют на:

- (i) Региональной основе в форме технического содействия. Это включает непосредственную работу с отдельными организациями в ряде стран в целях, к примеру, обеспечения инфраструктуры, такой как пограничные контрольно-пропускные пункты, коммуникации и системы ИКТ; проведения исследований по вопросам, представляющим важность для стран в регионе, или для реализации тренингов или повышения осведомленности посредством семинаров.

В целом не наблюдается сильной взаимосвязи между региональными мероприятиями в рамках технического содействия и отдельными вмешательствами в форме технического содействия на уровне страны. Большая часть оказанного на региональном уровне технического содействия носила относительно краткосрочный характер с небольшим очевидным объемом последующей работы в целях поощрения устойчивых результатов;

- (ii) На основе группы стран, обычно направлена на Республики Центральной Азии (ЦАР). Этот вид содействия в особенности предпочитается двусторонними финансирующими агентствами. Это содействие по тенденции носит долгосрочный характер (работа ЮСАИД по вопросам содействия торговле в ЦАР, например, финансировалась в течение большей части рассматриваемого периода) и фокусируется на относительно ограниченном количестве вопросов. Управление проектами обычно осуществлялось местными офисами, что улучшило гибкость для охвата возможностей по мере их возникновения;

Каждое приложение включает таблицу по сообщенным вмешательствам финансирующих агентств. Приложения по автомобильным и железным дорогам включают карты со сравнением предлагаемых авто и железнодорожных сетей ЦАРЭС, Евразэс, ТРАСЕКА и ЭСКАТО.

Финансирующими агентствами были приняты четыре общих подхода в оказании содействия в области транспорта и содействия торговле:

- (i) **Через региональное техническое содействие. В этом подходе особое внимание уделяется обучению и повышению осведомленности;**
- (ii) **Ограниченной группе стран, такой как ЦАР, обычно через двусторонние финансирующие агентства, на разумно долгосрочной основе;**
- (iii) **Двум соседствующим странам, обычно связано с обеспечением пограничной инфраструктуры;**
- (iv) **Одной стране в рамках займа или гранта.**

² Утверждено на 7ой Министерской конференции ЦАРЭС в ноябре 2008 г.

- (iii) На основе двух стран, что было нечасто и обычно было связано с заёмными проектами по транспортной инфраструктуре, которая пересекает международную границу. В рамках этих проектов использовались возможности развития двусторонних соглашений между соответствующими странами по содействию развитию торговых отношений;
- (iv) На страновой основе. Займы обычно были связаны с модернизацией инфраструктуры, хотя АБР и Всемирный банк финансировали займы по улучшению работы таможенной службы в ряде стран. Техническое содействие варьировалось от очень краткосрочных вмешательств для решения единичного вопроса до краткосрочных вмешательств для решения небольшого круга вопросов в течение периода до 2 лет.

10. Отсутствуют примеры подхода, который комбинировал бы региональное вмешательство и согласование его с работой в каждой отдельной стране с учетом деталей вопроса в каждой отдельной стране.

Можно считать, что ряд региональных инициатив имеет потенциал для инициализации индивидуальных инициатив на уровне страны.

II. КОНКУРЕНТОСПОСОБНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ

A. Предыстория

11. Регион ЦАРЭС расположен на важном перекрестке для наземного транспорта между Восточной Азией, Юго-восточной Азией и Южной Азией с одной стороны и Европой и Россией с другой стороны. Четыре региональные организации – ЦАРЭС, Евразэс, ТРАСЕКА и ЭСКАТО ООН определили сети наземных коридоров для развития в целях обеспечения транспортных сообщений между рынками Европы, России и Азии. Транспортные коридоры ЦАРЭС и ЭСКАТО ООН через регион ЦАРЭС проходят по двум основным направлениям: восток/запад между Европой и Азией, и север, северо-запад/юг, юго-восток между Россией и Азией. ТРАСЕКА заинтересована в коридорах восток/запад, а Евразэс – в коридорах север/юг. Некоторые маршруты восток/запад пересекают Каспийское море, что требует мультимодальных пунктов для перемещения грузов с сухопутного на морской транспорт. Существуют различия между железнодорожными и автодорожными сетями четырех региональных ассоциаций, как показано на картах 1 и 2. Различия предполагают наличие предпосылок для некоторой консолидации в целях содействия определению приоритетности.

12. В этой главе описаны связанные наземные железнодорожные, автомобильные коридоры, и морские и воздушные коридоры. Страны ЦАРЭС, за исключением Афганистана и КНР, унаследовали инфраструктуру и эксплуатационно-обслуживающие заводы Бывшего СССР (БСССР). Система инфраструктуры была разработана без учета будущих границ. В

ЦАРЭС, Евразэс, ЭСКАТО ООН и ТРАСЕКА определили авто и железнодорожные сети, пересекающие регион ЦАРЭС. В целом они проходят в двух направлениях: север/юг и восток/запад.

Большинство стран ЦАРЭС унаследовали свои системы инфраструктуры от Бывшего СССР (БСССР). Системы не обязательно учитывают новые международные границы.

результате основные маршруты несколько раз пересекают границы государств. Как следствие, существует давление на строительство новых железнодорожных путей и автомобильных дорог с таким расчетом, чтобы артериальные маршруты между пунктами назначения в пределах страны не пересекали международные границы.

13. Страны также унаследовали централизованный подход к планированию, имея небольшой опыт разработки политики и программ. С обретением независимости страны БСССР испытали заметный экономический спад, в результате которого средства на инфраструктуру и содержание заводов были серьезно ограничены. Состояние инфраструктуры и заводов в целом ухудшилось в первые годы независимости. Также имел место недостаток государственных средств на развитие новых практик управления в целях повышения эффективности коммунальной и других служб.

В. Приоритеты содействия

14. В области транспорта деятельность финансирующих агентств была сфокусирована на пяти обширных областях: (i) улучшения в разработке политики и планировании, (ii) строительство и реабилитация инфраструктуры, (iii) обеспечение оборудованием, (iv) техническое обслуживание и (v) наращивание потенциала.

1. Политика и планирование

15. Финансирующие агентства уделяли большое внимание разработке генеральных планов в области транспорта и его подсекторов, уделяя меньше внимания политике и законодательным вопросам. Финансирующие агентства оказали содействие странам ЦАРЭС, за исключением Казахстана и КНР, в разработке генеральных планов по транспорту. Генеральные планы в основном фокусировались на разработке инвестиционных программ. В генеральных планах учитывались вопросы политики и регулирования, в особенности в Афганистане и Азербайджане. Основной упор в области политики в Афганистане делался на корпоратизацию управления сектором и перевод инфраструктуры на самофинансирование. Данное основное направление политики не было распространено на другие страны, хотя и оказывалась поддержка в переводе технического обслуживания дорог на самофинансирование через создание дорожных фондов. Также было проведено одно региональное исследование в области транспортной политики. ТРАСЕКА профинансировала техническое содействие (ТС) для гармонизации повестки политик путем определения принципов для национальных транспортных политик, скоординированных на региональном уровне, и для разработки законодательной базы, отражающей международные стандарты и стандарты Европейского Союза. Эта работа должна была сопровождаться краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной программой действий в области законодательства. Информация о разработке и реализации данных планов действий отсутствует в

Транспортная инфраструктура имела тенденцию к существенному ухудшению в первые десять лет после независимости, когда экономика не могла обеспечить необходимые требования к техническому обслуживанию.

В области транспорта финансирующие агентства фокусировались на пяти обширных областях: улучшения в разработке политики и планировании; строительство и реабилитация инфраструктуры; обеспечение оборудованием; техническое обслуживание; и наращивание потенциала.

Финансирующие агентства уделяли значительное внимание разработке генеральных планов в области транспорта. Они в основном фокусировались на разработке инвестиционных программ.

В области разработки политики ТРАСЕКА попыталась гармонизировать повестки политик. Как продвинулась данная работа неизвестно. Может иметь смысл содержание определенной базы данных для учета результатов инициатив и итогов.

общественных источниках. Создание информационного центра для составления информации о результатах вмешательств финансирующих агентств может повысить эффективность и помочь странам строить свои действия на основе успешных инициатив.

2. Строительство и реабилитация

16. В части деятельности основными приоритетами для финансирующих агентств в области строительства и реабилитации были аэропорты и автомобильные дороги. Были охвачены основные международные аэропорты со строительством новых терминалов, упор делался на доведение контроля движения и аэронавигационного оборудования до международных стандартов, и все больше внимания уделяется модернизации региональных аэропортов в рамках ряда проектов, предлагаемых ЦАРЭС в ближайшем будущем.

17. Имело место много проектов по строительству и реабилитации автомобильных дорог. Только в одном Афганистане существует программа по систематическому строительству или реабилитации региональных автомобильных коридоров. Программа «кольцевой дороги» и ответвлений, ведущих к соседним странам, была по большей части завершена. В других странах тенденция заключалась в концентрации на части коридоров с наибольшим объемом движения. Это привело к ситуации, когда ни один из автодорожных коридоров ни одной из четырех региональных организаций не был полностью реабилитирован и модернизирован. На каждом коридоре все еще имеется ряд пробелов, требующих реабилитации. Данные пробелы описаны в приложении по автомобильным дорогам.

18. Различные сети четырех региональных ассоциаций расширили количество дорог, конкурирующих за приоритет в финансировании. Большая часть инвестиций фокусировалась на основной сети (т.е. дороги на каждой из сетей ассоциаций) и на дорогах в рамках коридоров ЦАРЭС. Также имели место значительные инвестиции в дороги за пределами коридоров ЦАРЭС, но на протяжении коридоров той или иной ассоциации, в особенности в Азербайджане. Данная ситуация рождает вопрос о необходимости определения приоритетности более ограниченного ряда коридоров и завершения работ на них до перехода к другим коридорам. Это будет иметь преимущество в обеспечении по крайней мере ряда эффективных транспортных сообщений к внешним рынкам. Такая приоритезация также может обеспечить фокус на улучшении и консолидации управления техническим обслуживанием на данных коридорах. Это в свою очередь обеспечит модель для управления техническим обслуживанием на других коридорах и на всей автодорожной сети страны.

19. На строительство и реабилитацию железных дорог было выделено сравнительно меньше средств. Как и дороги, ни один из коридоров не был полностью реабилитирован до высокого стандарта. Как и в области автомобильных дорог имело место определенное инвестиционное финансирование, и предлагается финансирование на железнодорожные

Все еще существуют возможности для улучшения регулятивной среды.

В области строительства и реабилитации, основным приоритетом финансирующих агентств были аэропорты и дороги.

В области автомобильных дорог только в Афганистане была систематическая программа по реабилитации всех своих дорог регионального значения. В других странах ни один из автодорожных коридоров не был полностью реабилитирован. Однако финансировались и дороги за пределами коридоров ЦАРЭС. Если финансирование ограничено, может иметь смысл определить приоритетность для более ограниченного ряда коридоров.

Ни один из железнодорожных коридоров не был полностью модернизирован. Как и в части автомобильных дорог имеет смысл концентрации на более ограниченном ряде коридоров.

линии за пределами коридоров ЦАРЭС. За счет инвестиционной поддержки финансирующих агентств было улучшено, реабилитировано и заново построено около 984 км железных дорог в период 2000-2008 гг. Имеются предложения по улучшению, реабилитации и новому строительству для чуть более 3 900 км. Пробелы, которые не были ни реабилитированы, ни запланированы на реабилитацию, описаны в приложении по железным дорогам. Как в области автомобильных дорог, имеет смысл определение приоритетности коридоров и выделение финансирования на их завершение. Продолжает иметь место ограничение в форме различной ширины колеи в государствах БСССР и КНР, и в конечных пунктах на некоторых коридорах.

20. Начиная с 2001 г. в рамках Специальной программы ООН для экономик Центральной Азии (СПЭЦА) были организованы демонстрационные пробеги контейнерных поездов и международных железнодорожных сообщений в регионе. После обнародования, информация о данных демонстрационных пробегах может дать очень интересные данные для учета в определении приоритетности в железнодорожном секторе и определения дополнительных издержек по перемещению груза по железнодорожным сетям с различной шириной колеи.

21. Существуют четыре морских порта, представляющих интерес для предлагаемых транспортных коридоров четырех региональных ассоциаций: Баку и Алят в Азербайджане, Актау в Казахстане и Туркменбаши в Туркменистане. Планируется, что Алят решит вопрос ограниченных мощностей в порте Баку. На порты было направлено немного инвестиционной деятельности. Имеет место значительный интерес к маршрутам через Каспий для перевозки нефтепродуктов по железной дороге.

3. Оборудование

22. Финансирование закупки оборудования в основном фокусировалось на воздушном и морском секторах, и на мероприятиях по техническому обслуживанию. Внимание уделялось улучшению коммуникационного и навигационного оборудования и обучению персонала работе на нем в целях соответствия международным стандартам сертификации на воздушных и морских портах. Также была оказана поддержка коммуникационным системам в целях улучшения железнодорожных систем в Азербайджане, Узбекистане и Монголии.

23. Закупка кораблей, локомотивов и подвижного состава начинает получать приоритетность в финансирующих агентствах. В морском подсекторе, ЦАРЭС выдвинула предложение использовать финансирование от частного сектора для закупки паромов в Азербайджане. В области железных дорог Узбекистан, Азербайджан и Монголия получили финансирование на закупку локомотивов. Имеются планы ЦАРЭС по дальнейшим закупкам в Узбекистане и Кыргызстане. Ни в одной стране парк локомотивов не был обновлен полностью. Это оставляет значительные возможности для всех стран по улучшению парка

Деятельность финансирующих агентств, направленная на морской коридор через Каспий, носила ограниченный характер.

Оборудование в основном предоставлялось для обслуживания дорог и для воздушного и морского секторов.

Закупка кораблей, локомотивов и подвижного состава начинает получать приоритетность в финансирующих агентствах. Однако, воздушный, железнодорожный и морской парк остается старым и неэффективным, что дает значительные возможности для модернизации до современных стандартов.

локомотивов. Азербайджан и Монголия получили поддержку для своего подвижного состава. Обновление подвижного состава по видимости не было приоритетным для финансирующих агентств. Правительства, в целом, не имели возможности осуществлять значительные закупки за счет собственных средств. С учетом существенного устаревшего подвижного состава имеются возможности для дальнейшей поддержки в целях приведения подвижного состава в соответствие с современными стандартами для такого парка. Те же самые наблюдения применимы и к путям.

24. Морские и железнодорожные службы в силу своей коммерческой ориентации, возможностей самофинансирования и контроля над собственными доходами и расходами должны представлять интерес для ЕБРР и инструментов частного финансирования в Международных финансовых институтах (МФИ). ЕБРР был активен в данной области. Частные подразделения МФИ пока не были использованы как источник финансирования. Если необходимо стимулировать частные подразделения МФИ выделять финансирование для таких служб, то для их диагностического обзора потребуется хорошая информация по финансовому и управленческому учету. Следовательно, если будут расширяться источники финансирования, то может иметь место существенная предпосылка для поддержки коммерциализации таких служб, и изначально – для обеспечения эффективных систем финансового и управленческого учета и улучшения практики управления в целом.

4. Техническое обслуживание

25. В области технического обслуживания в воздушном и морском подсекторах наблюдалась небольшая деятельность финансирующих агентств. Оба подсектора могут выиграть от дополнительного внимания.

26. Техническому обслуживанию железных дорог уделялось некоторое внимание в Казахстане, Узбекистане и Монголии. Проекты в Казахстане и Монголии, однако, начались до 2000 г. ЦАРЭС планирует модернизировать объекты технического обслуживания в Кыргызстане. Так как подсектор железных дорог имел тенденцию недостаточного финансирования, возможно, имеют место значительные возможности для охвата вопросов технического обслуживания, как на путях, так в области запасов, во всех странах ЦАРЭС для обеспечения улучшения эксплуатационных стандартов и оптимизации безопасности.

27. Автодорожный подсектор получил значительную часть внимания финансирующих агентств в части технического обслуживания. Некоторая его часть была направлена на стимулирование аутсорсинга частному сектору. Содействие относительно неопытному частному сектору ограничивалось проведением тренингов по подготовке тендеров и

Транспортные службы должны представлять интерес для подразделений частного сектора МФИ. У ЦАРЭС есть возможности стимулировать данный интерес. Для повышения такого интереса фокусирование на эффективных системах финансового и управленческого учета может потребовать внимания.

Техническое обслуживание в основном было направлено на автодорожный сектор. Морскому воздушному секторам не уделялось много внимания.

В техническом обслуживании дорог финансирующие агентства стимулировали его аутсорсинг частному сектору. Однако уделялось мало внимания модернизации мощностей частного сектора, а также созданию условий для справедливой конкуренции частного сектора с государственным по правительственным и другим контрактам.

администрированию контрактов. Управление дорожным фондом для обеспечения выделения средств на техническое обслуживание также получило поддержку в ряде стран.

28. Подходы к техническому обслуживанию различались по странам. В некоторых странах содействие получал государственный сектор. В других странах поощрялся аутсорсинг правительствами технического обслуживания частному сектору. В некоторых странах некоторые финансирующие агентства оказывали поддержку государственному сектору, а другие поощряли аутсорсинг частному сектору. Неясно существовала ли в какой-либо из стран задача по созданию конкуренции в области технического обслуживания между государственным и частным секторами.

29. Во всех странах ЦАРЭС были проекты по поставке заводов и оборудования для технического обслуживания. Детальная информация по таким базам не всегда имела в наличии. Однако, как видится, поставлялись заводы от различных производителей. По видимому вопросу соответствия поставляемого завода с политикой запасных частей агентства не уделялось значительного внимания. При закупке одних и тех же частей от ряда производителей имеется риск увеличения запаса запчастей для охвата различных моделей, что ведет к неэффективности в расходах и более высоким требованиям к оборотному капиталу.

30. В Монголии и Узбекистане внимание финансирующих агентств было направлено на создание лизинговых компаний для обеспечения таких баз технического обслуживания. Они не были предварительными пилотными схемами для оценки эффективности приватизации таких баз для технического обслуживания дорог. Может сохраниться ряд ограничений в части жизнеспособности таких компаний, включая недостаточную капитализацию, ненадлежащее установление тарифов и слабые практики коммерческого управления.

31. При конкуренции государственных и частных компаний за контракты по техническому обслуживанию важную роль играет вопрос конкуренции в целях обеспечения равных условий. Это может представлять собой пробел в советах финансирующих агентств правительствам. Ключевым аспектом конкуренции является обеспечение того, чтобы у организаций государственного сектора не было скрытых или других субсидий, дающих им неравное преимущество в конкурсных торгах. На пути продвижения к аутсорсингу вопрос конкуренции может обеспечить повышенное внимание в целях эффективного управления переходным процессом, в особенности в части коммерциализации деятельного государственного сектора.

32. Второй пробел, который может выиграть за счет исследования – это общее создание эффективной индустрии технического обслуживания дорог в стране. Одним аспектом автомобильных коридоров ЦАРЭС является то, что они пересекают большие расстояния слабо заселенной территории. Малые компании могут иметь возможность соблюдать требования повседневного технического обслуживания. Однако остается вопрос, в

Зачастую заводы по техническому обслуживанию поставлялись международными поставщиками. Власти и эксплуатационные компании в рамках своих собственных программ закупок приобретали оборудование от другой группы поставщиков. Различные источники могут привести к неэффективному управлению запасами запчастей.

Не имеется какого-либо профиля компании по дорожному строительству/техническому обслуживанию, способной управлять требованиями сложного автодорожного коридора. Для того, чтобы национальные компании обрели такую способность может потребоваться поддержка.

особенности в изолированных областях, о том, является ли объем работ достаточным для обеспечения устойчивости бизнеса в финансовом плане. Наличие в малых компаниях мощностей для реализации основных работ по техническому обслуживанию можно поставить под сомнение. Следовательно, развитие жизнеспособного национального потенциала по дорожному строительству и техническому обслуживанию является очень желательным.

5. Развитие потенциала

33. Значительное внимание финансирующих агентств уделялось развитию потенциала в каждом из подсекторов. Большая часть была сфокусирована на обучении, установке систем ИКТ и развитии информационных систем финансового учета и управления. Внимание уделялось широкому кругу правительственных ведомств. Набор РП интервенций в каждой стране отличается друг от друга, что поднимает вопрос о степени прогресса каждого отдельного ведомства по сравнению со своими коллегами в других странах ЦАРЭС.

34. Некоторое внимание уделялось корпоративной структуре действующих компаний в области воздушного, морского и железнодорожного транспорта. При том, что акционерные компании с государственной долей собственности или полностью приватизированные компании представляют наиболее жизнеспособные коммерческие модели транспортных служб, только небольшая доля таких служб получила поддержку в коммерциализации их деятельности. Мало организаций, подготавливающих мероприятия для приватизации. Все еще существует целый ряд возможностей для продолжения такого содействия. Это содействие можно усилить за счет улучшения возможностей для новых поставленных на коммерческую основу/приватизированных компаний заимствовать средства у частных подразделений МФИ.

35. В области обучения ТРАСЕКА в особенности концентрировалась на учебных заведениях, обеспечивая поддержку национальным учебным заведениям по гражданской авиации, академиям мореходства, транспортным учебным заведениям, а также разработку учебных материалов для государственных служащих высокого уровня в транспортном секторе. ТРАСЕКА также провела оценку потенциала создания регионального учебного центра для транспортного обучения более высокого уровня. Имела место поддержка некоторых других финансирующих агентств учебным заведениям в отдельных странах, но эта поддержка не носила обширный характер. Возможно остается ряд возможностей для повышения качества учебных заведения для транспортного сектора в целях повышения стандартов курсов и преподавания до уровня современной мировой практики.

36. Развитие ИКТ можно охарактеризовать как выдающееся. Был решен ряд различных вопросов. За исключением развития информационных систем финансового учета и

В области развития потенциала большая часть внимания финансирующих агентств концентрировалась на обучении, установке ИКТ систем и развитии информационных систем финансового учета и управления.

Некоторое внимание уделялось корпоративной структуре действующих компаний в области воздушного, морского и железнодорожного транспорта. Все еще остается целый ряд возможностей для расширения содействия такого рода.

В области обучения ТРАСЕКА оказала значительное содействие учебным заведениям. Возможно остаются возможности для дальнейшего развития данной работы.

В области ИТК был решен ряд различных вопросов, что привело к наличию разных компьютерных систем в каждой отдельной стране. Совместимость систем при отсутствии генерального плана по ИКТ остается проблемой.

управления, редки случаи решения одних и тех же вопросов в двух разных странах, что указывает на полезность применения последовательного подхода в рамках программы.

С. Фокус финансирующих агентств

37. Финансирующие агентства имеют различные интересы в отношении областей, в которых они готовы оказывать поддержку внутри региона и в отдельных странах. Некоторые, например Программа ЕС по управлению границами в Центральной Азии (ВОМСА) по существу имеют в качестве «продукта» интегрированное управление границами (ИУГ), или же ряд продуктов, которые они продвигают и поддерживают внутри суб-региона, в котором они работают. Другие, такие как многосторонние организации, формулируют свои программы для стран с покрытием ряда секторов, в результате чего они охватывают различные группы вопросов в каждой отдельной стране, где они осуществляют свои операции. Третий подход, которому следуют такие организации как ТРАСЕКА, направлен на распространение идей и современной практики в регионе с ожиданием о том, что они укоренятся и в итоге приведут к улучшению текущей практики.

38. В таблицах 1 и 2 (в конце данного раздела) обобщена основная концентрация работы финансирующих агентств в области транспорта по странам на основе финансируемых ими проектов.

Д. Потенциальные дублирования

39. Дублирования встречаются нечасто. Имеется ряд примеров, когда различные финансирующие агентства работали над вопросами транспортной политики или планов в одной и той же стране. Когда два различных финансирующих агентства работают в одной и той же области существует риск того, что они по разному будут подходить к вопросу, ведя к непоследовательности в результатах их работы. По видимому финансирующие агентства не концентрировались на развитии компетенции местных госслужащих в области самостоятельного проведения исследований по разработке и планированию политики. В области разработки политики существуют признанные методологии, в рамках которых соответствующее подразделение реализует ряд шагов, в результате которых разрабатывается проект политики по конкретному вопросу.

40. В будущих планах ЦАРЭС изредка в качестве приоритета определяется улучшение инфраструктуры в областях, где работа была уже проведена в период 2000-2008 гг. Частая реабилитация конкретной инфраструктуры указывает на необходимость увеличения поддержки в области управления техническим обслуживанием и/или проектировании инфраструктуры. Модернизация региональных аэропортов может выиграть за счет приоритизации, в особенности в контексте комплексного транспортного плана для страны.

Интересы финансирующих агентств к вопросам, которые они готовы поддерживать, отличаются друг от друга. Многосторонние организации имеют тенденцию широко разворачивать свои интересы в регионе, и придерживаться более узкого подхода на уровне страны, как показано в таблицах 1 и 2. Они обеспечивают основной фокус для доноров в целом, а также для доноров, работающих в каждой отдельной стране по определенному вопросу.

Потенциальные дублирования встречаются нечасто. Некоторые из них включают ситуации когда:

- (i) Различные финансирующие агентства разрабатывают транспортную политику или планы в одной и той же стране;**
- (ii) На семинарах различных агентств обсуждаются одни и те же материалы, зачастую на слишком поверхностном уровне.**

Финансирующими агентствами не было оказано много поддержки для улучшения потенциала ведомств в разработке политики.

41. Семинары указывают на ряд примеров, когда различные финансирующие агентства представляли материалы по одной и той же теме, и по информации от некоторых участвующих стран, зачастую не связывали доклад по вопросу с интересом и знаниями слушателей. Есть несколько примеров, когда различные финансирующие агентства проводили обучение по одной и той же теме для одной и той же организации. Может иметь смысл фокусировать вмешательства в форме обучения на специализированных учебных заведениях и продолжать оказывать поддержку данным заведения для поддержания стандартов учебных курсов на уровне современной практики.

42. Область, в которой дублирование может пойти на пользу – это закупка оборудования для соответствующих служб. Стандартизация оборудования и МПЗ для автотранспорта/подвижного состава может минимизировать расходы на техническое обслуживание или истощение запасов, в также внести вклад в повышение эффективности служб.

43. Другие случаи несогласованности могут в результате привести к непоследовательности. В том числе:

- (i) Фокусирование на обеспечении технического обслуживания государственным или частным сектором;
- (ii) Оснащение оборудованием и системами ИКТ до разработки генеральных планов правительства или агентства по ИКТ.

Е. Пробелы

44. Количество возможных пробелов в инфраструктурных проектах небольшое, включая:

- (i) Маршрут 2b на коридоре ЦАРЭС 2, проходящий через Туркменистан, который не является участником ЦАРЭС. Вследствие этого на этом маршруте отсутствует инвестиционная деятельность финансирующего агентства ЦАРЭС;
- (ii) В приложениях по подсекторам отражен ряд пробелов в программах модернизации, которые, если этот подсектор является приоритетным, могут выиграть за счет соответствующего внимания. Может иметь смысл в определении приоритетности в каждом подсекторе, при котором железные дороги и региональные аэропорты возможно будут охвачены в первую очередь (с учетом предположения о том, что основной приоритет – дороги – был уже охвачен);

45. Лабораторное оборудование для контроля качества строительства и технического обслуживания дорог было предоставлено некоторым странам, но другие страны его не

Существуют примеры, когда инфраструктура нуждалась в реабилитации недолго после проведения такой же работы, что предполагает необходимость для последующих проектов также уделять внимание улучшению технического обслуживания и/или дизайна проектов.

Имеет смысл стандартизация оборудования в целях минимизации издержек на запас запчастей.

Непоследовательность имела место в:

- (i) Подходах финансирующих агентств к развитию технического обслуживания дорог, когда одни фокусировались на его обеспечении государственным сектором, а другие – частным сектором;
- (ii) Оснащении оборудованием ИКТ, не удостоверившись сначала в наличии генерального плана по ИКТ.

В планах реабилитации и модернизации коридоров ЦАРЭС, в особенности на железных дорогах, остается ряд пробелов.

получили. Точно так же в рамках технического содействия охватывался разнообразный ряд вопросов. Для равномерного улучшения стандартов в регионе необходимы согласованные уровни потенциала. Систематическое планирование распространения успешных моделей на другие страны может иметь свои достоинства. В некотором смысле это будет включать «разработку продуктов», ценность которой нельзя не недооценить.

Г. Возможности

46. Эффективность сети зависит от функционирования каждого участка и узла также эффективно, как и все другие. Следовательно, одной задачей в развитии конкурентоспособных транспортных коридоров является обеспечение равномерного развития на протяжении каждого коридора, в особенности в области «мягких» вопросов, связанных с нормативно-правовой базой, и таких вопросов, которые могут положительно или отрицательно сказаться на эффективности. Вмешательства финансирующих агентств, в особенности в области «мягких» вопросов, как представляется, неравномерно распределено между странами региона. При том, что некоторые страны могут сами профинансировать необходимые разработки, большинство из них не в состоянии это сделать. **Может иметь смысл строить работу на основе системы мониторинга эффективности, уже реализованной ЦАРЭС, для определения случаев, когда дополнительная поддержка может помочь странам более эффективно решать определенные вопросы.** Ситуационный анализ должен показать различные этапы развития каждой страны по важным вопросам и дать информацию для разработки графика синхронизации общего развития. Такой график может быть основан на принципе организации, при котором каждое заглавие в данной главе может быть предметом фокуса программы. Еще одна область – безопасность движения, которая не обсуждается в данной главе, но описана в приложении, также может быть включена в программу.

47. В данной главе уже был описан ряд возможностей. В число наиболее важных из них могут входить:

- (i) **Гармонизация транспортной политики и регулятивной среды для поддержки эффективного развития коридоров.** Эта работа может строиться на многообещающих инициативах, начатых в рамках ТРАСЕКА в области гармонизации политик. Такой обзор политики может также выиграть за счет изучения следующих вопросов:
 - а. поощрение конкуренции в странах между частными и государственными компаниями, в особенности в области обеспечения технического обслуживания;

Имело место неравномерное распределение некоторого содействия в регионе, в результате чего некоторые страны отстали от других. Примерами являются такие области, как разработка политики, лабораторное оборудование, и развитие потенциала.

Полезно осуществлять мониторинг прогресса в каждой стране для определения областей, требующих дополнительной поддержки.

В число возможностей для рассмотрения также входят:

- (i) ***Гармонизация транспортных политик и регулятивной среды для поддержки эффективного развития коридоров;***

- b. стандартизация требований к оборудованию для железнодорожных и судоходных операторов, и операторов аэропортов, и компаний по техническому обслуживанию для минимизации стоимости технического обслуживания, улучшения мощностей технического обслуживания и максимизации эффективности сетей;
- (ii) **Рассмотрение целесообразности приоритезации более ограниченного количества железнодорожных/автомобильных коридоров и завершения работ на них до перехода к другим коридорам для обеспечения наличия эффективных транспортных сообщений в Россию и Европу.** Это поможет в определении приоритетности развития другой инфраструктуры, такой как ПКП и мульти-модальные или интер-модальные узлы. Определение такой приоритетности также может иметь преимущество концентрации внимания на консолидации улучшений в техническом обслуживании на данных коридорах, и, как следствие, использование их в качестве модели для управления техническим обслуживанием на других коридорах и по стране в целом. Если Коридор 2 является одним из приоритетов, то больше внимания можно уделить связкам и транспортным сообщениям через Каспийское море. Для них может быть полезным провести конкретное исследование для обеспечения того, что мульти-модальные и интер-модальные узлы обеспечивают наиболее эффективную перевалку груза между железнодорожным/автомобильным транспортом и морем, и наоборот;
- (iii) **Проведение аудита тренингов в качестве предпосылки для институционализации обучения в целях поддержки наилучшей практики на коридорах.** ЦАРЭС недавно был проведен анализ потребностей в обучении. Он определит спрос на такие учебные мероприятия. Аудит тренингов определит как удовлетворяется данный спрос в учебных заведениях и учебных подразделениях ведомств через изучение таких вопросов, как достаточность бюджета, потенциал учебных заведений и преподавателей, планирование обучения, процессы, при помощи которых учебные заведения приспособляются к потребностям рынка, и как они сопоставимы с современной практикой. Приоритетами могут быть планирование рабочей силы, общее управление, разработка политики, регулирование, управление контрактами, управление техническим обслуживанием, управление безопасностью движения и контроль качества;
- (iv) **Создание базы данных результатов проектов в качестве вводной информации для дальнейшего планирования и для улучшения потенциала руководства систематически осуществлять мониторинг прогресса.** Такая
- (ii) *Рассмотрение целесообразности приоритезации более ограниченного набора железнодорожных/автомобильных коридоров, и завершение работ на них с тем, чтобы конкретные результаты могли быть достигнуты на более раннем этапе;*
- (iii) *Проведение аудита тренингов в качестве предпосылки для институционализации обучения в целях поддержки современной практики на коридорах;*
- (iv) *Создание базы данных результатов проектов в качестве вводных данных для дальнейшего планирования и для улучшения потенциала руководства систематически осуществлять мониторинг прогресса;*
- (v) *Изучение вариантов улучшения служб технического обслуживания в регионе ЦАРЭС с видом на разработку программы по обеспечению надлежащего потенциала.*

информация должна раскрывать различия в прогрессе отдельных стран с целью решения определенных вопросов. Информация может помочь финансирующим агентствам оценить варианты поддержки стран в соответствующих областях, и помочь обеспечить согласованность качества обслуживания на коридорах;

- (v) **Изучение вариантов улучшения служб технического обслуживания в регионе ЦАРЭС.** Изучение характеристик, которыми должны обладать компании, желающие оказывать услуги по строительству и техническому обслуживанию дорог, с видом на разработку программы, направленной на оказание содействия перспективным компаниям развить в себе такие характеристики. Это в особенности относится к размеру и оборотному капиталу, необходимому для обслуживания больших участков автодорожных коридоров.

III. СОДЕЙСТВИЕ ТОРГОВЛЕ

A. Предыстория

48. В то время как предыдущая глава концентрировалась на улучшении сообщений в сети ЦАРЭС, в этой главе рассматривается прогресс в операциях на определенных узлах. Связки в основном были связаны с улучшением инфраструктуры. В то время как инфраструктура занимает важное место в эффективности узлов, она менее центральна, чем в связках. В известном смысле, процесс – это «король» узла. Когда груз достигает такой точки как пункт пересечения границы, проехать необходимо всего лишь небольшое расстояние, но процедура по оформлению документов может занимать много времени. Процесс очень важен, потому что значительная часть годовых налоговых поступлений взимается на узлах. Страны должны обеспечить соответствие въезда людей и ввоза товаров правовым требованиям. А решение этого вопроса требует затрат. Эффективность подразумевает, что время для пересечения таких узлов должно быть максимально коротким.

49. Индекс эффективности логистики Всемирного банка (ИЭЛ) указывает на необходимость значительной работы для обеспечения конкурентоспособности коридоров ЦАРЭС. Индекс оценивает 150 стран по семи категориям.³ Страны ЦАРЭС, за исключением КНР, занимают нижние позиции по индексу. Для груза, проходящего через Россию, добавляется неэффективность издержек, по которым Россия занимает 99 место.

Страны ЦАРЭС в рейтинге Всемирного банка по Индексу логистической эффективности, 2007 г.

Участвующая страна	Позиция по ИЛЭ
КНР	30
Кыргызстан	103
Азербайджан	111
Узбекистан	129
Казахстан	133
Монголия	136
Таджикистан	146
Афганистан	150

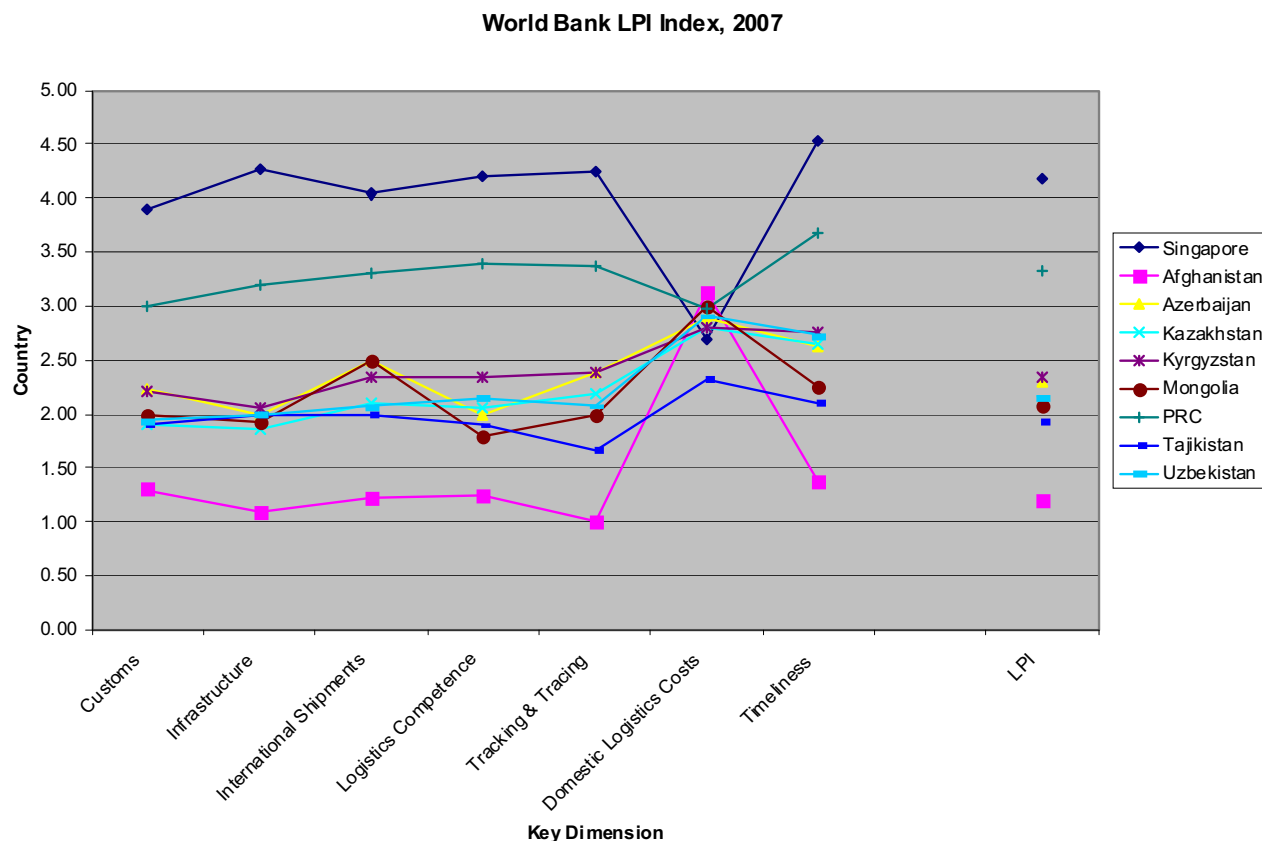
Транспорт отвечает за сообщение между узлами. Содействие торговле отвечает за операции на узлах. В то время как транспорт концентрируется на «жесткой» инфраструктуре, содействие торговле концентрируется на вопросах мягкого компонента, таких как разработка политики, эффективное управление, разработка процесса и гармонизация.

Индекс эффективности логистики Всемирного банка (ИЭЛ) оценил эффективность в странах ЦАРЭС, за исключением КНР, очень низко. Все страны приходятся на нижнюю треть по эффективности, и большинство из них находятся в нижнем квартиле.

³ а) *Таможни*, касательно эффективности таможенных и других пограничных процедур; б) *Инфраструктура*, которая связана с качеством транспорта и ИТ инфраструктуры для логистики; в) *Международные перевозки*, в которых учитываются доступность и легкость в оформлении; г) *Логистическая компетентность*, которая оценивает компетентность местной логистической индустрии (что включает транспортных операторов и таможенных брокеров); д) *Отслеживание и мониторинг*, показывает возможность отслеживать и мониторить груз; е) *Внутренние логистические издержки*, имеет отношение к местным перевозкам, издержкам по терминальной обработке и хранению; г) *Своевременность*, это доставка грузов по назначению

50. На Рисунке 1 страны ЦАРЭС сравниваются по данному показателю. Сингапур, который занимает первое место, добавлен для сравнения. Только в области внутренних логистических издержек имеется точка пересечения с Сингапуром и КНР.

**Рисунок 1: Баллы участвующих стран по Индексу эффективности логистики
Всемирного банка, 2007 г.**



Помимо стоимости логистических услуг странам ЦАРЭС необходимо усовершенствоваться по ряду вопросов.

Таможня играет важнейшую роль в содействии торговле. Надлежащая политика очень важна. Инфраструктуру необходимо развивать для обеспечения соответствующим образом спроектированных пунктов пересечения границы и мульти-модальных и интер-модальных транспортных объектов и логистических центров.

51. Ряд вопросов влияет на процесс на узлах. Политика представляет важность в определении ряда вопросов, включая какие товары разрешены для ввоза в страну, какие транзитные сборы взимаются с товаров, как осуществлять управление перевозчиками такие

товары автотранспортными средствами, какие тарифы и пошлины применяются к товарам с точкой назначения в стране, как нужно осуществлять сбор налогов и пошлин, какая документация необходима для пропуска товаров, и в числе многих других вопросов – к каким из международных конвенций стремиться присоединиться страна. Самая важная из конвенций – это ВТО, членство в которой зависит от приведения страной своей международной и местной торговой политики, и законодательства в соответствие с правилами ВТО. Финансирующие агентства в основном концентрировались на оказании содействия странам в продвижении процесса присоединения.

52. Таможенные органы играют важную роль в обработке перемещений грузов и людей через узлы. Ряд других ведомств также имеет определенные функции, включая пограничную службу, транспортный контроль, ветеринарный/фитосанитарный контроль, и санитарный/эпидемиологический контроль. Эти ведомства необходимо включить в общий процесс «очистки» груза с тем, чтобы они не оказывали отрицательного влияния на эффективность процесса.

53. Две области инфраструктуры вносят вклад в эффективность узлов.: физическая инфраструктура для пограничных контрольно-пропускных пунктов (ПКП) и мульти или интер-модальная инфраструктура для перевалки груза с одного вида транспорта на другой. С мульти-модальным и интер-модальным транспортом связана идея логистического центра, который обеспечивает экспедиторским организациям средства, необходимые для выполнения их работы.

54. Таможенное сотрудничество было ключевой программой содействия торговле ЦАРЭС, при этом Комитет таможенного сотрудничества выполнял функцию регионального форума для решения представляющих общий интерес вопросов. Программа работ фокусировалась на пяти приоритетных областях:

- (i) Упрощение и гармонизация таможенных процедур;
- (ii) ИКТ для модернизации таможенной службы и обмена данными;
- (iii) Управление рисками и пост-таможенный аудит;
- (iv) Совместный таможенный контроль и обслуживание по принципу «одна остановка»;
- (v) Развитие регионального транзита с присоединением к конвенции МДП в качестве приоритетного интереса.

Таможенное сотрудничество является ключевой программой содействия торговле ЦАРЭС.

55. В этой главе описываются узлы. Все страны ЦАРЭС, за исключением Афганистана и КНР, унаследовали бюрократические организации и бюрократический подход, развитый в БСССР. Обслуживание клиентов и эффективность не были составляющими культуры таких

организаций. Следовательно, для обеспечения эффективности торговли соответствующие бюрократические организации проходят через организационные и культурные изменения, и одновременно с этим повышается эффективность процедур и процессов. В рамках таких преобразований ЦАРЭС недавно был проведен анализ потребностей в обучении для заинтересованных лиц в области содействия торговле, как в государственном, так и в частном секторе.

В. Приоритеты содействия

56. В области содействия торговле деятельность финансирующие агентств фокусировалась на восьми доминирующих областях: (i) политика и благоприятная среда; (ii) таможенные посты и пункты пересечения границы; (iii) интегрированное управление границами; (iv) метрология, стандарты и сертификация продукции; (v) мульти-модальные и интер-модальные объекты, и логистические центры; (vi) транзит; (vii) информация; и (viii) развитие потенциала.

1. Политика и благоприятная среда

57. Большая часть работы в области политики и регулятивной среды была связана с присоединением к ВТО. КНР, Кыргызстан и Монголия вступили в данную организацию. Содействие в присоединении к ВТО было оказано всем другим странам кроме Афганистана, который только начал процесс присоединения. Различными финансирующими агентствами в каждой стране был охвачен ряд законов. Во всех странах, за исключением Афганистана, были пересмотрены таможенные кодексы. В ЦАР ЮСАИД играл заметную роль в области изменения законодательства. По полученной информации качество координации финансирующих агентств отличается по странам. По полученным данным официальная координация с привлечением партнеров из правительства не является сильной.

58. С учетом того, что все страны ЦАРЭС (кроме КНР) не имеют выхода к морю, эффективность перевозок выигрывает от гармонизации политик. Это предполагает, что региональный подход к разработке политики может быть более выгодным по сравнению с содействием только на уровне страны. Работа на уровне страны несет с собой риск того, что политика будет разработана независимо от других стран. По всей видимости отсутствует общий механизм для отслеживания прогресса в разработке политики по ряду вопросов содействия торговле и ее результатов в законодательных и регулятивных изменениях. Возможность заключается в обеспечении такого механизма. Есть две региональные инициативы, обеспечивающие «строительный материал» для согласованной разработки политики. Проект ТРАСЕКА был направлен на выработку принципов для национальных транспортных политик, скоординированных на региональном уровне, и на разработку кратко,

Большая часть работы по вопросам в области политики и благоприятной среды была связана с присоединением к ВТО. Изменения законодательства в каждой стране покрывались различными финансирующими агентствами с особым вниманием на пересмотр таможенного кодекса.

Содействие торговле может выиграть за счет более регионального подхода к разработке политики. Например, такой подход использовался ТРАСЕКА в разработке принципов для национальных транспортных политик. По всей видимости отсутствует общий механизм для объединения различных направлений разработки политики в регионе и обеспечения их совместимости.

средне и долгосрочных программ действий в области законодательства. ПРООН оказал такую же поддержку в области торговли, транспорта и транзита.

59. Содействие финансирующих агентств имело результатом значительные действия в области законодательства в странах-участницах ЦАРЭС. Менее очевидно содействие в преобразовании законодательства в надлежащую нормативно-правовую базу и создании благоприятной среды, вносящей вклад в содействие торговле.

2. Пограничные контрольно-пропускные посты

60. В области управления границами приоритет отдавался объектам, оборудованию и процедурам на ПКП. Некоторыми региональными организациями также были сформулированы принципы. Например, у Евразэс есть политика присутствия на ПКП только сотрудников пограничной и таможенной службы, а другие ведомства располагаются вдали от границы.

61. За последние семь лет существенные объемы финансирования были направлены на пограничные службы, так как международное внимание стало концентрироваться на безопасности границ. В некоторых странах были реализованы крупные программы по строительству инфраструктуры на пунктах пересечения границы. Дизайн ПКП вносит свой вклад в операционную эффективность. Для финансирующих агентств могут существовать возможности поработать над общим дизайном ПКП, который бы учитывал требования всех ведомств, содействуя при этом потоку людей и документации.

62. На коридорах ЦАРЭС располагаются 29 пограничных постов. В Афганистане все основные ПКП с Пакистаном, Ираном, Туркменистаном, Узбекистаном и Таджикистаном получили финансирование на инфраструктуру и оснащение. В других местах было модернизировано мало зданий и объектов на ПКП коридоров ЦАРЭС. Железнодорожным ПКП уделялось намного меньше внимания чем автодорожным. Основные программы финансирующих агентств в приграничных регионах не интегрированы с ЦАРЭС. Следовательно, координация не так очевидна, хотя координаторы ЦАРЭС участвуют в различных конференциях. Все еще существуют значительные инвестиционные возможности для улучшения зданий и объектов на ПКП в Казахстане и Монголии, и почти на всех железнодорожных ПКП.

63. ПКП испытывают серьезную нужду в оборудовании для эффективной и действенной работы. Оборудование включает в себя коммуникационное оборудование и ИКТ для обеспечения быстрой обработки транзакций и для передачи информации другим ведомствам непосредственно в стране и в соседних странах. ПКП также нуждаются в сканерах и другом оборудовании для осуществления проверок. Стандартизация оборудования может представлять важность, как для передачи информации, так и для технического обслуживания

Хотя был достигнут значительный прогресс в изменении законодательства, все еще остаются возможности для улучшения благоприятной среды.

Большое внимание уделялось модернизации пограничных контрольно-пропускных пунктов (ПКП), в особенности поблизости от Афганистана. В других местах было модернизировано не так много ПКП, при этом железнодорожным ПКП уделялось мало внимания, что дает существенные возможности для инвестирования в здания и объекты в Казахстане и Монголии, и почти на всех железнодорожных пунктах пересечения границы.

ПКП остро нуждаются в коммуникационном оборудовании, ИКТ, сканерах и оборудовании для осуществления проверок. Стандартизация может быть важной как для информационных потоков, так и для технического обслуживания и операционной эффективности.

64. Ряд финансирующих агентств работает над вопросом управления границами. WOMSA совместно с ПРООН ведет программу по строительству ПКП и внедрению интегрированного управления границами (ИУГ). Армия США участвовала в работах на многих участках, в особенности вблизи Афганистана. АБР, Всемирный банк, GTZ и ЮСАИД оказывают заметное содействие таможенным управлениям в совершенствовании их процессов. Другим ведомствам, таким как Минздрав и департаменты сельского хозяйства не было уделено такого же внимания. Полезно было бы объединить все данные направления. ЦАРЭС было определено два проекта в своих будущих планах, один из которых направлен на улучшение технологий, а второй – на определение потребностей в инвестициях в весовое, проверочное и сканирующее, и погрузочно-разгрузочное оборудование, склады, досмотровые площадки, перевалочные пункты и системы ИКТ. Эти проекты могут подтвердить целесообразность их реализации до запланированных сроков в свете текущих мероприятий. Систематическая инвентаризация оборудования на каждом ПКП может помочь для того, чтобы финансирующие агентства могли работать со стандартизированным набором, и чтобы у поставщиков были разумные объемы поставок оборудования с тем, чтобы они инвестировали в надлежащий уровень сервисного обслуживания.

3. Интегрированное управление границами

65. Интегрированное управление границами охватывает организацию деятельности всех пограничных ведомств для содействия перемещению товаров и людей, обеспечивая при этом безопасность границы. Оно требует от ведомств достижения особого уровня потенциала, позволяющего эффективно объединяться для достижения эффективного уровня управления границами. Движение в сторону ИУГ фокусировалось на пограничных войсках, заметно выделяется работа WOMSA. ЦАРЭС оказывал поддержку мероприятиям по совместному таможенному контролю на ряде ПКП. ЦАРЭС может играть важную роль в развитии ИУГ, в особенности в оказании содействия таможенным службам занять соответствующее место в разработке и реализации национальных стратегий в управлении границами и в тесной работе с другими ведомствами, отвечающими за управление границами.

66. Финансирующие агентства провели существенную работу в области улучшения таможенных операций. В особенности они концентрировали свою деятельность на головных администрациях и разработке центральной базы данных и информационных систем. В области ИКТ некоторые администрации предпочли самостоятельно разработать свою собственную системную архитектуру, а другие установили уже имеющиеся программные пакеты. Был реализован ряд региональных инициатив. В 2004 в рамках региональной

Большая часть содействия на пунктах пересечения границы была направлена на пограничные и таможенные службы. Существуют возможности для включения других ведомств, отвечающих за содействие торговле, таких как Минздрав и департаменты сельского хозяйства в рамках обширного процесса организации и реализации изменений.

Мероприятия по интегрированному управлению границами (ИУГ) в основном фокусировались на пограничной и таможенной службах.

Финансирующие агентства провели существенную работу по улучшению функционирования таможенных управлений. Заметным достижением являются центральные базы данных и информационные системы.

АБР и ТРАСЕКА поддерживали региональные инициативы по определению потребностей в наращивании потенциала таможенных управлений. Как представляется, данная работа не была продолжена на уровне стран.

инициативы АБР была оказана помощь в разработке мастер планов по развитию потенциала таможенных управлений с такими мерами, как разработка таможенных процессов, изменение управления, обучение персонала и консультации с заинтересованными лицами от частного сектора. ТРАСЕКА недавно подготовила рекомендации по улучшению пограничных процедур в области железных дорог, а также по решению вопроса ограничивающих практик. Данные инициативы могут получить дальнейшую поддержку от ЦАРЭС, если их результаты будут положительно рассмотрены участвующими странами.

67. Основная область поддержки в области ИУГ была направлена на разработку единого окна и единых административных документов, что является одним из пяти приоритетных направлений ЦАРЭС. В ЦАР эту работу по большей части ведет GTZ. Эффективность данных инициатив сильно зависит от наличия хороших совместимых систем ИКТ и компетенции служащих для их использования. Движение в сторону создания единого окна в ЦАРЭС, отчасти, идет отдельно от работы по разработке административных процессов и систем, и повышения компетентности персонала.

68. Гармонизация таможенных процедур является приоритетной областью ЦАРЭС. ЦАРЭС на данный момент реализует проект направленный на интеграцию развития единого окна и принципа «одна остановка» для представления документации на региональной основе. В рамках другого проекта будет изучена природа мандата, необходимого для единого окна в регионе, и будет представлен план работ по его созданию. ЦАРЭС также планирует протестировать концепцию через создание единого окна на одном из пограничных пунктов с большим грузооборотом. Второй текущий проект направлен на оценку пограничной документации/форм и определение требований для приведения их в соответствие с такими документами, как единый административный документ ЕС. ЦАРЭС также планирует провести обширный обзор ИКТ, частью которого будет изучение целесообразности модернизации существующих систем для поддержки единого окна и оценка форм деклараций для внедрения единого административного документа. ЭСКАТО ООН также начинает проект по оказанию содействия странам без выхода к морю в работе на пути внедрения единого окна на основе электронной документации. В рамках этого проекта будет создана Сеть экспертов ООН по безбумажной торговле (UN NExT) в Азиатско-тихоокеанском регионе для создания региональной базы технических знаний, которые могут оказать поддержку в реализации безбумажной торговли и единого окна в регионе⁴. Хорошая координация важна для интеграции данной работы с мероприятиями, уже осуществляемыми GTZ и ЮСАИД.

69. Управление рисками и пост-таможенный аудит также являются приоритетными областями ЦАРЭС. ЦАРЭС был рассмотрен ряд аспектов управления рисками на

Единому окну, принципу «одной остановки» и единым административным документам было уделено значительное внимание. В ЦАР работу в основном ведет GTZ при поддержке ЮСАИД и АБР. ЦАРЭС и ЭСКАТО планируют ряд инициатив.

Значительное внимание также было уделено управлению рисками и пост-таможенному аудиту. Большая часть данной работы была реализована в ЦАР; сейчас ее можно распространить на другие страны-участницы ЦАРЭС.

⁴ ЭСКАТО ООН: Единое окно, 2009 г.

региональной основе в рамках трех проектов. В рамках одного из них было составлено Руководство ВТамО по управлению рисками, которое должно быть общей базой, в рамках которой каждая участвующая страна сможет разработать свои собственные системы управления рисками. В рамках второго проекта было оказано содействие во внедрении основанных на управлении рисками процедур таможенного контроля, и была разработана региональная структура для системы управления рисками. Третий проект направлен на решение представляющих общую обеспокоенность вопросов в области управления рисками и пост-таможенного аудита. Данные проекты стоит продолжать, так как практически все внимание к управлению рисками и пост-таможенному аудиту было направлено на три ЦАР.

4. Метрология, стандарты и сертификация продукции

70. Ряд проектов активно работал над вопросами метрологии, стандартов и сертификации продукции, в основном в Азербайджане, Казахстане, Кыргызстане и Таджикистане. Существует множество возможностей для улучшения стандартов сертифицирующих органов, и одним из немаловажных из них является улучшение управления в данной области, которое пока, как представляется, не было охвачено. ЦАРЭС планирует два достаточно похожих проекта, которые должны стать важным первым шагом в повышении стандартов до уровня международной практики. В рамках одного из них будет подготовлен «анализ пробелов» в законодательной базе и техническом и операционном потенциале сертифицирующих органов, что даст в итоге инвестиционные предложения по созданию сертифицирующих лабораторий развития. В рамках второго предлагается проведение оценки потенциала каждой из стран в сертификации продукции, за которой последует соответствующее содействие по устранению таких пробелов.

Работа по метрологии, стандартам и сертификации продукции проводилась в основном в Азербайджане, Казахстане, Кыргызстане и Таджикистане. Существует множество возможностей для расширения данной работы.

5. Мульти-модальные и интер-модальные объекты и Логистические центры

71. При наличии мульти-модальных и интер-модальных объектов и логистических центров расширяются возможности получения финансирования на развитие от подразделений МФИ по работе с частным сектором. ЦАРЭС планируется провести исследование для разработки плана действий по мульти-модальным перевозкам, но не ранее 2013 г. За последнее время были завершены исследования по торговой логистике и подготовлены отчеты о стратегии, фокусирующиеся на устранении ограничений для содействия торговле и развития логистики. В рамках Трансасиатской железнодорожной сети⁵ было определено около 25 потенциальных интер-модальных пунктов. Было бы полезно учесть данные пункты как приоритетные в предлагаемом плане действий и стратегиях ЦАРЭС.

Развитию мульти-модальных и интер-модальных объектов и логистических центров начинает уделяться внимание. Особый интерес представляют логистические центры. И TRACECA, и ЦАРЭС проводят исследования с целью развития сетей.

⁵ Азербайджан, Казахстан, Таджикистан и Узбекистан являются подписавшими сторонами данного Соглашения.

72. В области логистических центров ТРАСЕКА на данный момент проводит исследование по разработке сети логистических центров. Это может стать прототипом для ЦАРЭС для принятия и распространения на не входящие в ТРАСЕКА страны. ЦАРЭС запланировано исследование по оценке рыночного спроса в качестве базы для определения кратко, средне и долгосрочных потребностей в логистических объектах и оборудовании, что также может строиться на основе результатов работы программы ТРАСЕКА.

6. Транзит

73. Развитие региональной транзитной системы в ЦАРЭС является приоритетной областью. ТРАСЕКА провела важную подготовительную работу в области транзита, которую можно дальше продвинуть в рамках ЦАРЭС. Был составлен каталог существующих двусторонних и многосторонних транзитных соглашений, применимых к членам ТРАСЕКА, проанализировано их воздействие и представлены рекомендации по соответствующим действиям для адаптации или изменения их в случаях, когда они конфликтуют с соглашениями ТРАСЕКА. Также было составлено руководство по международным конвенциям и соглашениям, и предложен проект закона о мульти-модальных транзитных перевозках и технических стандартах для выпуска и использования грузовых автотранспортных средств. ЦАРЭС был реализован проект по пилотной системе «безопасный пакет» между Кыргызстаном и Казахстаном, при условии эффективности системы. планируется ее расширение на другие страны.

74. Системы гарантий играют важную роль в транзите. ЦАРЭС планирует провести обзор транзитных систем и, в частности, изучить целесообразность реализации альтернативной системы таможенных гарантий. В рамках другого исследования ЦАРЭС предлагаются меры по управлению координацией в транзитных странах и изучается целесообразность реализации пилотной транзитной системы вдоль коридора на основе одноразовой таможенной гарантии. В краткосрочном периоде вопросы транзиты охвачены хорошо.

7. Информация

75. Наличие современной информации является важной характеристикой эффективной торговой и транзитной системы. Информация также важна в части состояния коридоров и тарифных и других сетей в рамках систем распределения грузов. ЦАРЭС планирует оказать поддержку по увеличению потока торговой информации для оказания содействия экспортерам, импортерам и сектору логистики в рамках трех проектов посредством:

- (i) проведения опроса по всем мерам, затрагивающим торговлю и транспорт, и опубликования их на веб-сайте ЦАРЭС;

В области транзита ТРАСЕКА также провела заметную работу. Было проведено базовое исследование двусторонних и многосторонних транзитных соглашений и составлено руководство по международным конвенциям и соглашениям. Значительные программы также есть и у других финансирующих агентств.

Вопросы транзита хорошо охвачены в краткосрочном периоде.

Вопрос общественной информации был решен. ЦАРЭС планируется поддержка по увеличению потока торговой информации для оказания содействия экспортерам, импортерам и сектору логистики. Ряд финансирующих агентств создали веб-сайты, на которых показаны торговые документы, необходимые для обработки груза, и другая уместная информация. Особенно важно обеспечить, чтобы все публикующие информацию сайты представляли согласованные последние детальные данные.

- (ii) сбора, документирования и публикации всех импортных/экспортных процедур, правил и положений, и требований таможенных и других правительственных ведомств, и всех других оказывающих влияние национальных мер, таких как запреты, квоты, лицензирование, технические стандарты, финансовые меры и валютный контроль;
- (iii) документирования всех налогов, сборов и платежей, воздействующих на перевозчиков в каждой стране ЦАРЭС, и категоризации их по типам или цели.

76. Рядом финансирующих агентств были созданы веб-сайты. ПРООН на данный момент собирает все международные торговые формы и документы, используемые в Кыргызстане, наряду с информацией о документарных процедурах и законодательных актах, регулирующих документы, для перевода их в электронный формат. Они будут введены в депозитарий форм в качестве пилотного проекта, который при успешных результатах будет реализован в других ЦАР. ПРООН также планирует разработать региональный веб-сайт для сбора форм документов и для обмена информацией по документарным процедурам в странах СПЭЦА. GTZ недавно разработал веб-сайт, представляющий очень похожую информацию. Однако необходимо рассмотреть вопрос создания специального сайта по торговым вопросам, представляющим интерес для транспортных компаний, импортеров и экспортеров, логистических компаний и других заинтересованных сторон. Особенно важно обеспечить чтобы все публикующие информацию сайты представляли согласованные детальные данные.

77. Финансирующими агентствами была собрана информация об эффективности коридоров в общем контексте затрачиваемого времени и дополнительных издержек в пути. GTZ было отслежено прохождение груза на небольшом количестве маршрутов. ЮСАИД совместно со Всемирным банком более систематически отслеживает перемещение грузов по автодорожным коридорам через ЦАР и Афганистан до портов Пакистана. ЦАРЭС недавно была создана система мониторинга эффективности коридоров для выработки исходной информации по перемещению товаров и людей по шести коридорам с использованием экспедиторов и автомобильных перевозчиков для сбора информации.

8. Развитие потенциала

78. В обучении по содействию торговле и по транспорту использовались два подхода. Такие финансирующие агентства, как WOMCA, подходят к обучению через развитие национальных учебных заведений. Другие финансирующие агентства осуществляют это через проекты по непосредственному обучению целевых групп. Некоторые финансирующие агентства делали попытки усилить специализированные учебные заведения в отдельной стране, а также проводили обучение через учебные заведения. Обучение также проводилось и в региональном масштабе по некоторым определенным вопросам, таким как управление

Внимание также уделяется и эффективности коридоров. Система мониторинга эффективности коридоров ЦАРЭС и отслеживание ЮСАИД/Всемирным банком перемещений грузов до портов в Пакистане направлены на предоставление важной информации о стоимости перевозке груза и определение издержек от неэффективности.

Обучению была оказана значительная поддержка финансирующих агентств. Однако обучение для руководства не привлекло большого внимания. В части обучения имеются значительные риски дублирования одной и той же темы несколькими донорами.

рисками. Некоторое обучение было направлено на частный сектор, такое как обучение экспедиторов в Казахстане и бизнес консультантов в регионе. Мало обучения было нацелено на руководство, за исключением одного проекта ТРАСЕКА. Участие в ознакомительных поездках по видимому является предпочитаемой формой для руководства. Были предприняты инициативы «побратить» часть казахстанских и монгольских таможенных управлений с их коллегами из Испании и Нидерландов, но ни одна из них не была глубоко развита. Обучение проводилось принимающей стороной различных финансирующих агентств. Имеются существенные риски дублирования с такой же темой, охватываемой несколькими финансирующими агентствами. Для участвующих стран это больше всего наблюдается в части семинаров.

79. РП был рассмотрен широкий спектр вопросов, в частности центральные компьютерные системы, разработка процесса и улучшение базовых навыков таможенных сотрудников. Несколько заёмных проектов направлены на РП в таможенных управлениях, все они делают упор на установку центральной системы ИКТ для поддержки управления, создания базы данных, содействия транзакциям и обеспечения управленческой информации. ЦАРЭС планирует проведение крупного регионального обзора ИКТ с диагностикой стратегий по ИКТ и технической оценкой программного обеспечения, техники и коммуникаций в сравнении с таможенной очисткой по мировым стандартам и системами MIS. Это исследование является высокоприоритетным для обеспечения базы для гармонизации систем и обеспечения совместимости архитектуры.

80. В частном секторе ЮСАИД играл особенно активную роль в поддержке создания устойчивой сети бизнес ассоциаций с финансовыми и техническими возможностями с тем, чтобы внести вклад в улучшение деловой среды для своих членов. Также им были собраны представители деловых кругов и члены Генеральной прокуратуры для определения и обсуждения незаконных и ненадлежащих действий ведомств, и создания консультативного совета для объединения деловых кругов и сотрудников таможни.

С. Фокус финансирующих агентств

81. В содействии торговле задействован ряд финансирующих агентств. Их состав достаточно сильно отличается от состава агентств, задействованных в транспорте, однако АБР и Всемирный банк остаются основными игроками. В области содействия торговле двусторонние финансирующие агентства играют заметную роль, хотя и замкнутую на ограниченной группе стран ЦАРЭС (в основном ЦАР). В контраст к транспорту, который сфокусирован на инфраструктуре, здесь большая часть работы фокусируется на мягких вопросах, таких как изменение законодательства, организационные изменения и разработка процесса, что в части вопросов развития представило определенные вызовы. Однако существует ряд международных конвенций, влияющих на данную область, в особенности

Развитие потенциала также концентрировалось на центральных компьютерных системах, разработке процесса и улучшении базовых навыков сотрудников таможни. Все еще остается вопрос совместимости компьютерных систем. Запланированный ЦАРЭС региональный обзор ИКТ может определить приоритетность обеспечения набором «блоков» для обеспечения возможностей систем общаться друг с другом в регионе.

В частном секторе ЮСАИД играл особенно активную роль в поддержке создания устойчивой сети бизнес ассоциаций. Расширение данной работы на другие торговые ассоциации может быть следующей возможностью для ЦАРЭС.

В Таблицах 3 и 4 (в конце отчета) обобщены основные области фокусирования работы крупных финансирующих агентств в области содействия торговле по странам, и финансирующих агентств, работающих в отдельных странах по конкретным вопросам.

ВТО, которая позволяет измерять прогресс изменения по отношению к конечным целям. На региональном уровне особо заметна ТРАСЕКА со своим региональным подходом по распространению идей и лучшей практики в ожидании того, что они укоренятся и приведут к улучшению практики в целом.

82. В таблицах 3 и 4 (в конце отчета) обобщены основные области фокусирования основных финансирующих агентств в содействии торговле по странам.

D. Потенциальные дублирования

83. Содействие торговле представляло интерес для ряда финансирующих агентств. Признается, что в некоторых областях координация хромала. Партнерские организации не всегда брали на себя лидирующую роль в координации своих собственных областей работы.

84. Ситуация, когда больше чем одно финансирующее агентство работает над определенной областью, не обязательно ведет к дублированию. Это также может дать синергизм, как произошло в Кыргызстане в работе GTZ, ЮСАИД и АБР над единым окном и едиными административными документами.

85. Дублирования имели место. Их наличие, хоть и небольшое, указывает на возможности улучшения управления инициативами по развитию для повышения эффективности. В число дублирований, которые могли привести к неэффективности, входит следующее:

- (i) В области таможенных кодексов – редкое дублирование работы двусторонних финансовых агентств и агентств, охватывающих вопрос на региональном уровне;
- (ii) Ряд финансирующих агентств проводит интенсивные курсы и семинары по Соглашению о связанных с торговлей аспектах прав на интеллектуальную собственность (TRIPS);
- (iii) Развитие некоторой инфраструктуры ПКП. Например, ПКП в Хайратоне, Торгаме и Ширхан-Бандаре в Афганистане получили поддержку более чем от одного агентства;
- (iv) Различные финансирующие агентства отдельно работают над одним и тем же вопросом, как это имело место в Казахстане в части проведения анализа потребностей в обучении и стратегий УЧР и РЧР для таможенной службы;
- (v) Много агентств работают над вопросом единого окна. Возможно стоит провести ситуационный анализ данной работы с тем, чтобы финансирующие агентства, ведомства и страны могли работать в рамках общей структуры, которая приведет к созданию гармонизированных систем в регионе, при этом финансирующим

В некоторых областях содействия торговле координация хромала.

Дублирования случаются, что указывает на возможности для повышения эффективности.

В число дублирований и несоответствий могут входить:

- (i) Когда региональные инициативы, в особенности в области разработки политики и изменения законодательства, пересекаются с работой на уровне страны;
- (ii) Когда множество финансирующих агентств работает над одним и тем же вопросом, например стратегия УЧР в Казахстане, управление границами в регионе и семинары по одним и тем же вопросам;
- (iii) Информация на веб-сайтах. Координация для обеспечения согласованности информации особенно важна;

агентствам со сравнительными преимуществами в определенных областях нужно отдавать предпочтение;

- (vi) Когда ряд агентств, некоторые из которых функционируют достаточно независимо, работают над вопросом управления границами в основном с точки зрения пограничной или таможенной службы;
- (vii) Размещение информации на веб-сайтах, в особенности касательно требований для оформления груза. При том, что много текущих мероприятий направлены на разработку формата документации, предлагаемые изменения необходимо публиковать как можно быстрее для того, чтобы бизнес ассоциации имели возможность участвовать в процессе. Аналогично этому, после обнародования изменений информацию необходимо опубликовать с тем, чтобы предприятия могли адаптировать свои процессы.

86. Хотя это и не относится к дублированию, но все же имели место некоторые несоответствия, которые могут привести к неэффективности.

- (i) Значительное содействие было оказано в обеспечение ИКТ и коммуникационным оборудованием. Существует четкая вероятность того, что некоторое оборудование невозможно будет интегрировать с другими ИКТ и коммуникационными системами в ведомстве-пользователе или в целом в правительстве. Один из вопросов, который не освещался ни в одном из дизайнов проектов – это разработка мастер плана по ИКТ для страны и на уровне ведомства для обеспечения совместимой архитектуры, систем и протоколов;
- (ii) Проводимое финансирующими агентствами обучение иногда пересекалось. Как говорилось ранее, использовались два обширных подхода: развивать институты в стране для проведения обучения; и специфическое обучение, проводимое в рамках проекта. Существует риск того, что обучение в рамках проекта может не учитывать учебные планы и методологии учебных заведений, и дать отчасти запутанную информацию. Обучение на рабочем месте, за исключением пограничной службы, должно соответствовать обнародованным учебными заведениями принципам и может выиграть за счет большего внимания со стороны финансирующих агентств.

Е. Пробелы

87. И ТРАСЕКА, и АБР финансировали инициативы регионального уровня, в рамках которых были предложены решения для вопросов содействия торговле. Насколько распространены и приняты данные предложения неизвестно. Интерес может представлять

(iv) **Обеспечение ИКТ и коммуникационными системами, не все из которых являются совместимыми;**

(v) **При том, что некоторые финансирующие агентства поддерживали повышение качества учебных заведений, другие проводили обучение непосредственно в рамках проектов. Обучение в рамках проектов не обязательно должно совпадать с обучением в учебном заведении.**

И ТРАСЕКА, и АБР финансировали значительные инициативы регионального уровня. Насколько распространены и приняты данные предложения неизвестно. Сохраняется трение между развитием на основе региональных инициатив и ситуацией, когда страны самостоятельно разрабатывают собственные решения для общих вопросов.

проведение исследования воздействия таких рекомендаций и предложений в отдельных странах. Принятые большинством стран предложения могут быть привлекательны в качестве шаблонов или стандартов для других стран в своем развитии. В регионе сохраняется трение между последовательным развитием на основе региональных инициатив и ситуацией, когда страны самостоятельно разрабатывают собственные решения для общих вопросов.

88. В приложении по содействию торговле детально описаны работы в одной стране, которые не распространены во всех других странах. Это предполагает, что прогресс по любому вопросу не распространен даже по региону ЦАРЭС. Это особенно заметно в области ИКТ и РП.

F. Возможности

89. Одной из задач в развитии конкурентоспособных транспортных коридоров является обеспечение равномерного развития на протяжении каждого коридора. Вмешательства финансирующих агентств не обязательно имеют равномерное распределение по всем странам. При том, что экономика некоторых стран позволяет им финансировать необходимые развития самостоятельно, у большинства стран такой возможности нет. Следовательно, **может иметь смысл следующее:**

- (i) **составление ситуационного анализа для определения областей, на которых можно сконцентрировать дополнительное внимание, и в последствии отслеживать прогресс по таким вопросам;**
- (ii) **обеспечение надлежащего механизма для отслеживания прогресса по приоритетным вопросам.** Кроме того финансирующие агентства могут рассмотреть вопрос дальнейшего развития обширных инициатив, начатых ТРАСЕКА, в особенности в части работы над гармонизацией политики. Где у ЦАРЭС есть преимущество за счет членства, так это в возможности продолжать региональную работу, проведенную финансирующим агентством со специфичной для страны поддержкой в реализации.

90. В этой главе уже был описан ряд возможностей. В том числе:

- (i) **Планирование работы на региональном уровне с тем, чтобы она вела к поддержке мероприятий по реализации на уровне страны.** Было проведено много исследований, в особенности региональных, которые дали много рекомендаций в части содействия торговле. Воздействие большей части информации и рекомендаций сложно оценить. Предоставление данного документа может оказаться полезным для того, чтобы работа строилась на уместных выводах.

Прогресс по ряду вопросов даже не был распространен в регионе. Это особенно заметно в области ИКТ и развития потенциала. Может иметь смысл проведение ситуационного анализа для определения степени таких вопросов.

Также имеет смысл обеспечение механизма для мониторинга прогресса каждой страны по приоритетным вопросам. Кроме того, может быть полезно продолжать обширные инициативы, начатые ТРАСЕКА в области разработки политики.

- (ii) **Изучение эффективности обучения с видом на систематизацию его организации.** Действительно были проведены исследования по отслеживанию воздействий обучения, семинаров и обучающих поездок на их участников. Систематизация может строиться на работе, уже проведенной ТРАСЕКА в этой области и стимулировать соответствующие группы интересов среди учебных заведений. Обучению руководства, в частности, необходимо уделять больше внимания. Предлагаемый ЦАРЭС Региональный проект по обучению и развитию таможенных служб может дать механизм для решения данного вопроса. Может иметь смысл ускорить его предлагаемую дату реализации;
- (iii) **Основываться на содействии ЮСАИД для бизнеса и других ассоциаций частного сектора.** В частности внимание можно уделить обеспечению эффективного механизма для встречи ассоциаций на равных с правительственными ведомствами по вопросам содействия торговле;
- (iv) **Основываться на предложенных в рамках СПЭЦА и ТРАСЕКА сетях логистических центров и логистических исследованиях ЦАРЭС для определения приоритетности развития логистических центров;**
- (v) **Проведение регионального обзора подходов ИУГ в участвующих странах для интеграции комплексного подхода, направленного на все задействованные в содействии торговле ведомства.** Особое внимание можно уделить созданию групп интересов среди участвующих агентств.

В число важных дополнительных возможностей для рассмотрения входят:

- (i) *Планирование работы на региональном уровне, за которой должна следовать работа на уровне страны;*
- (ii) *Изучение эффективности обучения с видом на систематизацию его организации;*
- (iii) *Основываться на содействии ЮСАИД для бизнеса и других ассоциаций частного сектора по всему региону;*
- (iv) *Основываться на предложенных в рамках СПЭЦА и ТРАСЕКА сетях логистических центров для определения приоритетов в их развитии;*
- (v) *Проведение регионального обзора подходов ИУГ в участвующих странах для интеграции комплексного подхода, направленного на все задействованные в содействии торговле ведомства.*

ТАБЛИЦА 1: ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ФИНАНСИРУЮЩИХ АГЕНТСТВ В ТРАНСПОРТНОМ СЕКТОРЕ

Область работ									
Стратегии/Планирование	АБР	ВБ	ЕБРР	ТРАСЕКА					
Мастер планы	РЕГ, АЗЕ, КГЗ, МОН, ТДЖ, УЗБ	АФГ,	АЗЕ						
Развитие потенциала				РЕГ					
Авиация	АБР	ВБ	ЕБРР	ЈІСА/ЈВІС	ТРАСЕКА				
Аэропорты	АФГ, КНР		АЗЕ, КАЗ, ТДЖ	АФГ, КАЗ, МОН					
Оборудование		АФГ	АЗЕ, ТДЖ	КАЗ					
Техническое обслуживание									
Мастер планы			МОН						
Стратегии/законодательство			ТДЖ						
Развитие потенциала	АФГ	АФГ	МОН, ТДЖ		РЕГ				
Корпоратизация			МОН, ТДЖ						
Морской	АБР	ВБ	ЕБРР	ТРАСЕКА					
Порты			АЗЕ		КАЗ				
Оборудование					АЗЕ, КАЗ				
Техническое обслуживание									
Мастер планы					АЗЕ, КАЗ				
Стратегии/законодательство									
Развитие потенциала					АЗЕ, КАЗ				
Корпоратизация					КАЗ				
Железнодорожный	АБР	ВБ	ЕБРР	ЈІСА/ЈВІС	ТРАСЕКА	СПЭЦА	ЭСКАТО	ЕС/ТАСИС	
Инфраструктура	ТДЖ, УЗБ	АЗЕ, КАЗ	АЗЕ	МОН, УЗБ	РЕГ				
Оборудование		АЗЕ	УЗБ	МОН, УЗБ				АЗЕ	
Техническое обслуживание	УЗБ	АЗЕ	КАЗ	МОН, УЗБ					
Мастер планы	АЗЕ, УЗБ				РЕГ				
Стратегии/законодательство			КАЗ			РЕГ	РЕГ		
Развитие потенциала	УЗБ	АЗЕ	УЗБ						

Область работ									
ИКТ	УЗБ	АЗЕ, МОН	АЗЕ, КАЗ						
Корпоратизация		АЗЕ	УЗБ						
Автодорожный	АБР	ВБ	ЕБРР	ЈСА/ЈВІС	ТРАСЕКА	ЮСАИД	ИБР	ЕС	ЭСКАТО
Инфраструктура	АФГ, АЗЕ, КАЗ, КГЗ, МОН, КНР, ТДЖ, УЗБ	АФГ, АЗЕ, КАЗ, КГЗ, МОН, КНР	АЗЕ, КАЗ	АФГ, КАЗ, КГЗ, ТДЖ	КГЗ	АФГ, ТДЖ	АФГ, АЗЕ, КАЗ, КГЗ, ТДЖ,	АФГ, КГЗ	
Оборудование	АФГ, АЗЕ, КАЗ, КГЗ, МОН, КНР, ТДЖ, УЗБ	АФГ, АЗЕ, КАЗ, МОН, КНР	ТДЖ	КГЗ, УЗБ			КГЗ, УЗБ	АЗЕ	
Техническое обслуживание	АФГ, КАЗ, КГЗ, МОН, ТДЖ	АФГ, АЗЕ, КАЗ, МОН, КНР	АЗЕ, КАЗ, ТДЖ	АФГ	АЗЕ	АФГ	КАЗ	АЗЕ	
Безопасность движения	КАЗ, КГЗ, МОН, КНР, ТДЖ	АЗЕ, КАЗ, КГЗ, МОН, КНР		КАЗ			КАЗ	АЗЕ	
Мастер планы	АФГ, ТДЖ	МОН	ТДЖ						РЕГ
Стратегии/законодательство	АФГ, КАЗ, КГЗ, МОН, ТДЖ	АЗЕ	АЗЕ		КАЗ, КГЗ, ТДЖ, УЗБ				РЕГ
Развитие потенциала	АФГ, АЗЕ, КГЗ, ТДЖ, УЗБ,	АФГ, АЗЕ, КАЗ, КГЗ, МОН, КНР	АЗЕ, КАЗ	АФГ				АЗЕ	
ИКТ	АФГ, КАЗ, УЗБ	АЗЕ, КНР							РЕГ
Корпоратизация	КГЗ								

ТАБЛИЦА 2: ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ФИНАНСИРУЮЩИХ АГЕНТСТВ ПО СТРАНЕ В ТРАНСПОРТНОМ СЕКТОРЕ

Область работ									
Общее	Афганистан	Азербайджан	Казахстан	Кыргызстан	Монголия	КНР	Таджикистан	Узбекистан	Региональные
Мастер планы	ВБ	АБР, ЕБРР		АБР	АБР		АБР	АБР	АБР
Развитие потенциала									ТРАСЕКА, ЭСКАТО
Авиация									
Аэропорты	АБР, JICA	ЕБРР	ЕБРР, JICA	ИБР, Кувейт Саудовская Аравия, ОПЕК, Абу Даби	JICA	АБР	ЕБРР		
Оборудование	ВБ	ЕБРР	JICA				ЕБРР		
Техническое обслуживание									
Мастер планы					ЕБРР				
Стратегии/законодательство							ЕБРР		
Развитие потенциала	АБР, ВБ				ЕБРР		ЕБРР		ТРАСЕКА
Корпоратизация					ЕБРР		ЕБРР		
Морской									
Порты		ЕБРР	ТРАСЕКА						
Оборудование		ТРАСЕКА	ТРАСЕКА						
Техническое обслуживание									
Мастер планы		ТРАСЕКА	ТРАСЕКА						
Стратегии/законодательство									
Развитие потенциала		ТРАСЕКА	ТРАСЕКА						
Корпоратизация			ТРАСЕКА						
Железнодорожный									
Инфраструктура		ВБ, ЕБРР			JICA		АБР	АБР, JICA	ТРАСЕКА
Оборудование		ВБ, ЕС/ТАСИС			JICA			ЕБРР, JICA	
Техническое обслуживание		ВБ	ЕБРР		JICA			АБР, JICA	

Область работ									
Общее	Афганистан	Азербайджан	Казахстан	Кыргызстан	Монголия	КНР	Таджикистан	Узбекистан	Региональные
Мастер планы		АБР						АБР	ТРАСЕКА
Стратегии/законодательство			ЕБРР						СПЭЦА, ЭСКАТО
Развитие потенциала		ВБ						АБР, ЕБРР	
ИКТ		ВБ, ЕБРР	ЕБРР		ВБ			АБР	
Корпоратизация		ВБ						ЕБРР	
Автодорожный									
Инфраструктура	АБР, ВБ, JICA, ЮСАИД, ИБР, ЕС, Саудовская Аравия, Индия, Иран, Пакистан	АБР, ВБ, ЕБРР, ИБР, Саудовская Аравия, Арабский фонд, ОПЕК, Кувейт, Чешский экспортный банк	АБР, ВБ, ЕБРР, ЕС-ТАСИС, JICA, ИБР, Саудовская Аравия, Абу Даби	АБР, ВБ, JICA, ТРАСЕКА, ИБР, ЕС, КНР, ОПЕК	АБР, ВБ, Корея, КНР, Скандинавский фонд развития,	АБР, ВБ	АБР, JICA, ЮСАИД, ЕС, ИБР, ОПЕК, Кувейт, Саудовская Аравия, Иран, Норвегия, Армия США	АБР	ЕС-ТАСИС
Оборудование	АБР, ВБ	АБР, ВБ, ЕС	АБР, ВБ	АБР, JICA, ИБР	АБР, ВБ	АБР, ВБ	АБР, ЕБРР	АБР, JICA, ИБР	
Техническое обслуживание	АБР, ВБ, JICA, ЮСАИД	ВБ, ЕБРР, ТРАСЕКА, ЕС	АБР, ВБ, ЕБРР, ИБР	АБР	АБР, ВБ	ВБ	АБР, ЕБРР		
Безопасность движения		ВБ, ЕС	АБР, ВБ, JICA, ИБР	АБР, ВБ	АБР, ВБ	АБР, ВБ	АБР		
Мастер планы	АБР				ВБ		АБР, ЕБРР		ЭСКАТО
Стратегии/законодательство	АБР	ВБ, ЕБРР	АБР, ТРАСЕКА	АБР, ТРАСЕКА	АБР		АБР, ТРАСЕКА	ТРАСЕКА	ЭСКАТО
Развитие потенциала	АБР, ВБ, JICA	АБР, ВБ, ЕБРР, ЕС	ВБ, ЕБРР	АБР, ВБ	ВБ	ВБ	АБР	АБР	
ИКТ	АБР	ВБ	АБР			ВБ		АБР	ЭСКАТО
Корпоратизация				АБР					

ТАБЛИЦА 3: ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ФИНАНСИРУЮЩИХ АГЕНТСТВ ПО СОДЕЙСТВИЮ ТОРГОВЛЕ

Область работ									
Стратегии	АБР	ВБ	ЕС	ГТЦ	ТРАСЕКА	ПРООН	ВОМСА	СПЭЦА	ЮСАИД
Стратегии и регулятивная среда	АФГ, КГЗ, МОН, КНР, ТДЖ, РЕГ	АФГ, КАЗ, КГЗ, ТДЖ	АФГ, КАЗ, КГЗ, УЗБ	КАЗ, КГЗ, УЗБ	АЗЕ, КАЗ, КГЗ, ТДЖ, УЗБ	АЗЕ, КАЗ, УЗБ, РЕГ	КАЗ, КГЗ, ТДЖ, УЗБ	РЕГ	АФГ, АЗЕ, КАЗ, КГЗ, ТДЖ, УЗБ
Пересечение границ	АБР	ВБ	ЕС	ЈІСА/ЈВІС	ТРАСЕКА	ПРООН	ВОМСА	ІОМ	ЮСАИД
Пункты пересечения границы	АФГ, АЗЕ, КГЗ, МОН, ТДЖ	АФГ	АФГ, КАЗ, КГЗ, ТДЖ, УЗБ	АФГ, ТДЖ	КАЗ, КГЗ, УЗБ	АФГ, КГЗ, ТДЖ	КАЗ, КГЗ, ТДЖ, УЗБ	АЗЕ, КАЗ, КГЗ, ТДЖ, УЗБ	
ИКТ	КГЗ, ТДЖ	КАЗ			КАЗ, КГЗ, УЗБ	КАЗ, КГЗ, ТДЖ, УЗБ	КАЗ, КГЗ, ТДЖ, УЗБ		
Развитие потенциала	КГЗ, ТДЖ	КАЗ					КАЗ, КГЗ, ТДЖ, УЗБ	КГЗ	
Общее	АБР	ВБ	ЕС	ГТЦ	ІОМ	ВОМСА	СПЭЦА	ВТО	ЮСАИД
Интегрированное управление границами			АФГ	КАЗ, КГЗ	АЗЕ	КАЗ, КГЗ, ТДЖ, УЗБ	КАЗ, КГЗ, ТДЖ, УЗБ	АЗЕ, КАЗ, ТДЖ	КАЗ, КГЗ, ТДЖ
Общее	АБР	ВБ	ЕС	ГТЦ	ТРАСЕКА	ПРООН	СПЭЦА	ВТО	ЮСАИД
Ассоциации частного сектора	АФГ, КГЗ, МОН, ТДЖ, РЕГ			УЗБ	АЗЕ, КАЗ, КГЗ, ТДЖ, УЗБ	КАЗ, КГЗ, КНР, ТДЖ, УЗБ			КАЗ, КГЗ, ТДЖ
Единое окно и «одна остановка»	КАЗ, МОН, РЕГ	КАЗ		КАЗ, КГЗ, ТДЖ, УЗБ	АЗЕ	УЗБ		КГЗ, МОН, ТДЖ	АФГ, КАЗ, КГЗ, МОН, ТДЖ
Гармонизация таможенных процедур	АФГ, КАЗ, КГЗ, МОН, КНР, ТДЖ, РЕГ	АФГ, АЗЕ, КАЗ		КГЗ, ТДЖ	АЗЕ, КАЗ, КГЗ, ТДЖ, УЗБ		АФГ, АЗЕ, КАЗ, КГЗ, ТДЖ, УЗБ	АЗЕ, КАЗ	АФГ, КАЗ, КГЗ, ТДЖ
Управление рисками и пост-таможенный аудит	КГЗ, ТДЖ, РЕГ	КАЗ	КАЗ, КГЗ, ТДЖ					КГЗ, МОН	АФГ, КАЗ, КГЗ, ТДЖ

Область работ									
Метрология, стандартизация и сертификация	МОН	КГЗ	КГЗ	КАЗ, КГЗ, ТДЖ, УЗБ	КАЗ, КГЗ, ТДЖ, УЗБ				КАЗ, КГЗ, ТДЖ, РЕГ
Мультимодальные возможности и логистические центры	АФГ, АЗЕ, КАЗ, КГЗ, МОН, КНР, ТДЖ, УЗБ, РЕГ				АЗЕ, КГЗ, УЗБ, КАЗ, ТДЖ,		РЕГ		
Транзит	АФГ, КАЗ, КГЗ, МОН, КНР, ТДЖ, РЕГ	АФГ, АЗЕ, КАЗ				КАЗ, КГЗ, КНР, ТДЖ, УЗБ			АФГ, МОН
Информация	РЕГ	АЗЕ, КАЗ, РЕГ	КАЗ	КГЗ	АЗЕ, КГЗ, УЗБ, КАЗ, ТДЖ,	РЕГ			РЕГ
ИКТ	КГЗ, МОН, ТДЖ	АФГ, АЗЕ, КАЗ, КГЗ						АЗЕ	
Развитие потенциала	АФГ, АЗЕ, КАЗ, КГЗ, МОН, КНР, ТДЖ, УЗБ, РЕГ	КАЗ	КАЗ, КГЗ, ТДЖ, УЗБ	КАЗ, КГЗ,	АЗЕ, КГЗ, УЗБ, КАЗ, ТДЖ,	КАЗ, КГЗ, КНР, ТДЖ, УЗБ, РЕГ	АФГ, АЗЕ, КАЗ, КГЗ, ТДЖ, УЗБ	АЗЕ, КАЗ, КГЗ, МОН, КНР	АФГ

ТАБЛИЦА 4: ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ФИНАНСИРУЮЩИХ АГЕНТСТВ ПО СТРАНЕ ПО СОДЕЙСТВИЮ ТОРГОВЛЕ

Область работ									
Стратегии	Афганистан	Азербайджан	Казахстан	Кыргызстан	Монголия	КНР	Таджикистан	Узбекистан	Регион
Стратегии и регулятивная среда	АБР, ВБ, ЕС, ЮСАИД	ТРАСЕКА, ПРООН, ЮСАИД	ВБ, ЕС, ГТЦ, ТРАСЕКА, ПРООН, ВОМСА, ЮСАИД, DFID	АБР, ВБ, ЕС, ГТЦ, ТРАСЕКА, ВОМСА, ЮСАИД	АБР	АБР	АБР, ВБ, ТРАСЕКА, ВОМСА, ЮСАИД, ИОМ	ЕС, ГТЦ, ТРАСЕКА, ПРООН, ВОМСА, ЮСАИД, таможни ЕС	АБР, ТРАСЕКА, ПРООН, СПЭЦА
Пересечение границ									
Пункты пересечения границы	АБР, ВБ, ЕС, JICA, ПРООН, Армия США, USDOS	АБР, ИОМ	ЕС, ТРАСЕКА, ВОМСА, ИОМ	АБР, ЕС, ТРАСЕКА, ПРООН, ВОМСА, ИОМ	АБР		АБР, ЕС, JICA, ПРООН, ВОМСА, ИОМ, Армия США	ЕС, ТРАСЕКА, ВОМСА, ИОМ	
ИКТ			ВБ, ТРАСЕКА, ПРООН, ВОМСА	АБР, ТРАСЕКА, ПРООН, ВОМСА, SECO			АБР, ИОМ, ПРООН, ВОМСА	ТРАСЕКА, ПРООН, ВОМСА	
Развитие потенциала			ВБ, ВОМСА, ИОМ	АБР, ИОМ, ВОМСА, Прав-во США			АБР, ИОМ, ВОМСА	ВОМСА	
Общее									
Интегрированное управление границами	ЕС	ИОМ, ВТО	ГТЦ, ВОМСА, СПЭЦА, ВТО, ЮСАИД	ГТЦ, ВОМСА, СПЭЦА, ЮСАИД			ВОМСА, СПЭЦА, ВТО, ЮСАИД	ВОМСА, СПЭЦА	
Общее									
Ассоциации частного сектора	АБР	ТРАСЕКА	ТРАСЕКА, ПРООН, ЮСАИД	АБР, ТРАСЕКА, ПРООН, ЮСАИД	АБР	ПРООН	АБР, ТРАСЕКА, ПРООН, ЮСАИД	ГТЦ, ТРАСЕКА, ПРООН	АБР
Единое окно и «одна остановка»	ЮСАИД	ТРАСЕКА	АБР, ВБ, ГТЦ, ЮСАИД	ГТЦ, ВТО, ЮСАИД	АБР, ВТО, ЮСАИД		ГТЦ, ВТО, ЮСАИД	ГТЦ, ПРООН	АБР, ЕЭК, ООН, ЭСКАТО

Область работ									
Стратегии	Афганистан	Азербайджан	Казахстан	Кыргызстан	Монголия	КНР	Таджикистан	Узбекистан	Регион
Гармонизация таможенных процедур	АБР, ВБ, СПЭЦА, ЮСАИД	ВБ, ТРАСЕКА, СПЭЦА, ВТО	АБР, ВБ, ТРАСЕКА, СПЭЦА, ВТО, ЮСАИД, ЕвразЭС	АБР, ГТЦ, ТРАСЕКА, СПЭЦА, ЮСАИД, ЕвразЭС, таможи ЕС	АБР	АБР	АБР, ГТЦ, ТРАСЕКА, СПЭЦА, ЮСАИД, ЕвразЭС	ТРАСЕКА, СПЭЦА	АБР, ТРАСЕКА, СПЭЦА
Управление рисками и пост-таможенный аудит	ЮСАИД		ВБ, ЕС, ЮСАИД, таможи ЕС	АБР, ЕС, ВТО, ЮСАИД, таможи ЕС	ВТО		АБР, ЕС, ЮСАИД, таможи ЕС		АБР
Метрология, стандартизация и сертификация		ЕБРР	ГТЦ, ТРАСЕКА, ЮСАИД	ВБ, ЕС, ГТЦ, ТРАСЕКА, ЮСАИД	АБР		ГТЦ, ИТС, ТРАСЕКА, ЮСАИД	ГТЦ, ТРАСЕКА	ЮСАИД
Мультимодальные возможности и логистические центры	АБР	АБР, ТРАСЕКА, ИНОГЭЙТ	АБР, ТРАСЕКА, ИНОГЭЙТ	АБР, ТРАСЕКА	АБР	АБР	АБР, ТРАСЕКА	АБР, ТРАСЕКА	АБР, ИБР, СПЭЦА, ЕСО, ЭСКАТО, ЮНКТАД, УНЕР
Транзит	АБР, ВБ, ЮСАИД	ВБ	АБР, ВБ, ПРООН, МСАТ, ИНОГЭЙТ	АБР, ПРООН, ИНОГЭЙТ	АБР, ЮСАИД	АБР, ПРООН	АБР, ПРООН, МСАТ	ПРООН, ИНОГЭЙТ, ОБСЕ	АБР, ЭСКАТО, МСАТ
Информация		ВБ, ТРАСЕКА	ВБ, ЕС, ТРАСЕКА	ГТЦ, ТРАСЕКА, ЕАЕС			ТРАСЕКА, ЕАЕС	ТРАСЕКА	АБР, ВБ, ПРООН, ЮСАИД, ЭСКАТО
ИКТ	ВБ, ЮНКТАД	ВБ, ВТО, ТРАСЕКА	ВБ, ТРАСЕКА, таможи ЕС, ЭСКАТО	АБР, ВБ, ТРАСЕКА, таможи ЕС, ЭСКАТО, ЕАЕС	АБР, Корея, ЭСКАТО	ЭСКАТО	АБР, ТРАСЕКА, таможи ЕС, ЭСКАТО, ЕАЕС	ТРАСЕКА	ЭСКАТО, ЮНКТАД, СЕСО
Развитие потенциала	АБР, СПЭЦА, ВТО, ЮСАИД	АБР, ТРАСЕКА, СПЭЦА, ЕЭК ООН	АБР, ВБ, ЕС, ГТЦ, ТРАСЕКА, ПРООН, СПЭЦА, ВТО,	АБР, ЕС, ГТЦ, СЕСО, ТРАСЕКА, ПРООН, СПЭЦА, ВТО,	АБР, ВТО, Нидерланды	АБР, ПРООН, ВТО	АБР, ЕС, ТРАСЕКА, ПРООН, СЕСО, СПЭЦА,	АБР, ЕС, ТРАСЕКА, ПРООН, СПЭЦА	АБР, ПРООН, ВТО, СПЭЦА

Область работ									
Стратегии	Афганистан	Азербайджан	Казахстан	Кыргызстан	Монголия	КНР	Таджикистан	Узбекистан	Регион
			таможни ЕС	таможни ЕС, ЕЭК ООН			таможни ЕС		

Предварительный Отчет об изучении основной информации¹

Приложение 1. Автомобильные дороги

Содержание

A.	Общая информация	1
B.	Политика	3
C.	Планирование.....	4
D.	Развитие автомобильных дорог	8
E.	Техническое обслуживание	15
F.	Безопасность дорожного движения	21
G.	Развитие потенциала	23
H.	Дублирование и пробелы	25
I.	Возможности	27
J.	Проекты	30

¹ Отчет рассматривает помощь, осуществляемую с 2000 года.

A. Общая информация

1. Регион ЦАРЭС, за исключением Афганистана и КНР, унаследовал дорожную сеть бывшего СССР. Система была спроектирована без учета каких-либо границ между странами, так как на тот момент данный аспект не был актуален и никто об этом не задумывался. Региональные транспортные маршруты, как следствие, имели склонность пролегать на север и северо-запад, по направлению к Российской Федерации. Некоторые из них пересекали границы. Ряд основных городов находится в непосредственной близости от границы. Например, первоначальная дорога из Ташкента в Самарканд пересекала территорию Казахстана недалеко от Ташкента, а прямой маршрут из Оша в Джалал-Абад по большей части проходил через Узбекистан. Как следствие был разработан ряд альтернативных маршрутов вдоль второстепенных дорог, тем самым на долю той части дорог, которая проходила через соседнее государство, пришелся меньший транспортный поток, чем тот на который она изначально была спроектирована.

2. После развала бывшего СССР, также как и с другими транспортными системами, финансирование технического обслуживания дорог показало себя как неэффективное, поэтому большая часть дорожной инфраструктуры пришла в негодность. Транспортный поток оставался незначительным на протяжении того времени, пока страны предпринимали необходимые корректировки для перехода от административно-командной системы к рыночной, и это в свою очередь означало, что на обслуживание дорог уделялось меньше внимания. Аналогичные обстоятельства применялись и к дорожно-эксплуатационной технике, которая почти полностью была унаследована от бывшего СССР и большая часть которой уже была устаревшей. Например, АБР выяснил, что Монголия имела большой парк дорожно-строительной и дорожно-эксплуатационной техники, большая часть которой вышла из строя по причине большого срока службы и отсутствия запасных частей (АБР-5)². Управление дорожным хозяйством также сталкивается с другими преградами, включая нормативно-правовую базу, требующую обновления, нежелание государства привлечь частный сектор к данному процессу, определенный недостаток опыта в оперативном управлении – особенно в отношении политики обслуживания и надзора за осевыми нагрузками, раздуванием штата рабочих, и рабочей деятельностью, которые бы только выиграли от их пересмотра и обновления.

3. Четыре организации разработали дорожные коридоры в регионе. Это ЦАРЭС, ЭСКАТО (Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого Океана), ТРАСЕКА (Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия) и ЕврАзЭС (Евразийская экономическое сообщество). Состав членов в каждой из них отличается:

- (i) Сеть азиатских автомобильных дорог ЭСКАТО является больше сетью, нежели системой коридоров. Она отличается от других трех систем коридоров тем, что обеспечивает связь между основными артериями. 25 пронумерованных артерий, проходящих через регион ЦАРЭС, в большей степени соответствуют тем, которые представлены другими тремя организациями. Все страны-участницы ЦАРЭС являются членами ЭСКАТО³;
- (ii) ТРАСЕКА включает в себя страны Балтии (кроме Российской Федерации), Азербайджан и страны Центральной Азии. Основным фокусом данной программы является развитие транспортных коридоров от Европы на восток, до Афганистана и КНР, при этом, не пересекая территории

² L 1700MON: Второй проект развития автодорог

³ ЭСКАТО, *На пути к Азиатской интегрированной транспортной сети*, Нью-Йорк 2007, стр. 137(ЭСКАТО)

Российской Федерации. В регионе она имеет 14 приоритетных дорожных маршрутов;

- (iii) В состав ЕврАзЭС (Евразийское экономическое сообщество) входит Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Российская Федерация, Таджикистан и Узбекистан. Задачей ЕврАзЭС является развитие единой транспортной системы. В число приоритетов входит применение единых тарифов, повышение товарооборота, упрощение таможенных процедур, выполнение процедур в рамках межгосударственных соглашений и создание транснациональных корпораций по экспедированию грузов. ЕврАзЭС старается осуществлять свою деятельность на уровне планирования, и в последствии убеждать своих членов реализовывать данные планы за счет средств самофинансирования. Четыре коридора протянулись вдоль северо-южной оси, от России на юг, в то время как пятый коридор проходит в юго-восточном направлении от Волгограда через центрально-азиатский регион.

4. Ядро этих четырех систем коридоров, центральный регион, совпадает. Существует, однако, ряд маршрутов в системах ЭСКАТО, ТРАСЕКА и ЕврАзЭС, которые отличаются от дорожных коридоров ЦАРЭС. Скоординированные усилия четырех организаций в области присвоения приоритетов для финансирования развития оказали бы положительное воздействие на данный центральный регион.

5. Ниже приведены дорожные маршруты, не являющиеся частью сети ЦАРЭС (многие из них пересекают границы за пределами сети ЦАРЭС):

- (i) Маршрут-1 ЕврАзЭС начинается с территории Казахстана по маршруту-6а ЦАРЭС и проходит вдоль различных маршрутов ЦАРЭС через Узбекистан до Алматы и затем до Талдыкоргана, где он отклоняется от коридора-3 ЦАРЭС, пролегая через Ушарал, Таскескен, Аягуз, Георгиевку, Усть-Каменогорск и затем направляясь обратно в Российскую Федерацию. ЭСКАТО имеет схожий маршрут вдоль автодороги АН60 до Георгиевки и Семипалатинска, затем проходя по территории Казахстана через Павлодар и Иртышское;
- (ii) Коридор-2 ЕврАзЭС начинается с территории Казахстана, не пересекая Кургана в Российской Федерации, а пролегая через Петропавловск, для объединения с маршрутами-1а и 1с ЦАРЭС, где-то к югу от Кокчетав. Затем он следует маршрутам ЦАРЭС до Торугарта и КНР. Автодорога АН64 ЭСКАТО также проходит через Петропавловск и Кокчетав;
- (iii) Коридор-3 ЕврАзЭС начинается с территории Казахстана от Самары, проходя через Уральск, до объединения с маршрутом-1b к северу от Актобе, затем следуя различным маршрутам ЦАРЭС до Йеркешитана и КНР. Автодорога-АН61 ЭСКАТО проходит через Каменку, а АН63 через Погадаево до Уральска;
- (iv) Коридор-4а ЕврАзЭС начинается с территории Казахстана от Омска в Российской Федерации проходя через Павлодар, Семипалатинск, Майкапчагай и, таким образом, в КНР без объединения или пересечения какого-либо из коридоров ЦАРЭС.
- (v) Маршрут-21 ТРАСЕКА следует маршруту-2b ЦАРЭС от Туркменбаши до Бухары, при этом имеет ответвление от Мары, проходящее на юг в

Афганистан между Серхетабадом и Торгунди, также как и автодорога-АН77 ЭСКАТО;

- (vi) Маршрут-23 ТРАСЕКА пролегает от Самарканда до Душанбе в Таджикистане вместе с другим маршрутом ЦАРЭС, который должен проходить через Джизак. От Душанбе он совмещается с маршрутом-6с ЦАРЭС до Курган-Тюбе, откуда направляется на северо-восток до Кулоба;
- (vii) Маршрут-25 ТРАСЕКА, начиная с Узгена, ответвляется от маршрута-2а ЦАРЭС, проходя через страну до Казармана и затем объединяясь с маршрутом-1с ЦАРЭС, направляющимся в Торугарт и КНР;
- (viii) Маршрут-27 ТРАСЕКА следует дорожной сети ЦАРЭС от Бейнеу в Казахстане до Самарканда в Узбекистане. Однако он отклоняется в Нукусе и проходит по отдельному маршруту через Учкудук, до объединения с маршрутом-2а ЦАРЭС у Навои;
- (ix) Маршрут-32 ТРАСЕКА следует дорожной сети ЦАРЭС от Актау до Маката, где он отделяется от коридоров ЦАРЭС. Он проходит от Маката до Актюбинска, через Шубаркудук и Кандагаш, где объединяется с маршрутом-1b на границе КНР в Коргасе. Он имеет ответвление, которое проходит отдельно от Сарыозека до Достыка (Дружба) на границе КНР;
- (x) Маршрут-34 ТРАСЕКА является довольно протяженным маршрутом, проходящим от Душанбе до границы КНР, отделяясь от дорожной сети ЦАРЭС в Кулобе и следуя вдоль границы между Таджикистаном и Афганистаном через Калайхум и Хорог, до поворота на север до Мургаба, впоследствии пересекая границу Таджикистана и КНР прямо на восток до Ранкуль, как проходит маршрут автодороги-АН66 ЭСКАТО;
- (xi) Сеть азиатских автомобильных дорог ЭСКАТО является гораздо более протяженной в сравнении с дорожной сетью остальных трех организаций. Отличные от остальных участки представлены на Карте 1.

В. Политика

6. Особое внимание было уделено вопросам разработки политики. ТРАСЕКА подошла к вопросу разработки дорожной политики очень систематично. В рамках программы ТРАСЕКА были сделаны усилия по согласованию политических курсов путем создания принципов для национальных транспортных политик, координируемых на региональном уровне, и для нормативно-правовой базы, отражающей международные стандарты и стандарты Европейского Союза, сопровождающейся кратко-, средне- и долгосрочной программой действий (TRAC-4)⁴. Информация могла бы быть полезна в том объеме, в каком предложения ТРАСЕКА были приняты и реализуются странами-участницами ЦАРЭС. Если такое имеет место, то данная деятельность может стать фундаментом для дальнейшего расширения применительно и к другим странам.

7. Два проекта АБР рассмотрели политику в начале этого десятилетия. В Кыргызстане (АБР-7) и Монголии (АБР-13), в рамках проектов приступили к разработке нового курса политики с целью предоставления основы для повышения эффективности и результативности сектора. Два исследования не связаны между собой. АБР также подготовил концептуальный документ в рамках своей Стратегии партнерства с

⁴ EUROPEAID/122076/C/SER/Multi: Разработка согласованных направлений транспортной политики, 2007-2008

правительством Азербайджана для решения вопросов в сфере политики дорожного сектора, включая рационализацию взимания сборов с участников дорожного движения за содержание и ремонт дорог, обеспечение эффективного обслуживания, контроль за перегрузом транспортных средств, минимизацию воздействия на окружающую и социальную среду, а также повышение безопасности дорожного движения (АБР-100)⁵. ЕБРР также проводил обзор транспортной политики в Азербайджане касательно соответствия его повестки дня с проектом по разработке и реализации национальной комплексной транспортной политики, с фокусом, где это применимо, на дальнейшее сближение его нормативно-правовой базы с европейскими и международными стандартами, в частности в области надежности и безопасности (все транспортные режимы) (ЕБРР-21)⁶.

С. Планирование

8. Был подготовлен ряд транспортных планов для отдельных стран, расположенных в регионе ЦАРЭС. ЭСКАТО приступил к разработке согласованной Сети азиатских автомобильных дорог в рамках Проекта по развитию инфраструктуры наземного транспорта на территории (ALTID). В ходе данной работы было проведено исследование дорожной сети, соединяющей КНР, Казахстан, Монголию, Российскую Федерацию и Корейский полуостров с целью определения приоритетных дорожных сетей для эффективного объединения данных стран (ЭСКАТО-12)⁷. На данный момент не существует опубликованного комплексного плана развития дорог для всего региона и в рамках ЦАРЭС не предусматривалось чего-либо определенного, хотя один может стать результатом Исследования транспортного сектора, проводимого АБР. Данное исследование является прерогативой для формулировки стратегии развития транспортного сектора и временного плана реализации, которые в свою очередь позволили определить необходимые для такого развития (АБР-50)⁸. На ранней стадии этого исследования, АБР оказал помощь в подготовке дорожных карт для каждого приоритетного сектора, основываясь на региональных секторальных исследованиях (АБР-148)⁹. ЦАРЭС поручил провести переоценку своей региональной транспортной стратегии, вследствие чего появился проект стратегии¹⁰ и инвестиционный план. В рамках исследования были определены необходимые инвестиции для транспортного сектора, большая часть из которых была включена в комплексную программу ЦАРЭС. Руководящим документом для транспортного сектора является генеральный план развития, который был одобрен ЦАРЭС в 2005 г. Для транспортного подсектора существуют два стратегических приоритетных направления:

- (i) Развитие и улучшение региональных и международных транспортных коридоров для объединения производственных центров и рынков между странами-участницами ЦАРЭС, а также улучшение доступа стран-участниц ЦАРЭС к соседним регионам и рынкам;

⁵ L 1853KGZ: Третья фаза реабилитации автодороги Бишкек-Ош, 2001-2004; ТА 3990MON: Проект развития автомобильных дорог III, 2002; АБР: Реабилитация автодороги южного транспортного коридора, 2005

⁶ ЕБРР по следующей ссылке: http://www.delaze.ec.europa.eu/pdfs/enp/EU_Azerbaijan_AP.pdf

⁷ ROK98649: Исследование сети автомобильных дорог, соединяющих Китай, Казахстан, Монголию, Российскую Федерацию и Корейский полуостров, 2001-2002

⁸ ТА6347REG: Центральное-азиатское региональное экономическое сотрудничество: Исследование стратегии развития транспортного сектора, 2006

⁹ ТА 6053REG: Инициатива "Великий Шелковый путь", 2002

¹⁰ Дженкинс, Ян и Пол Пезан, **Центральная Азия: переоценка Региональной стратегии транспортного сектора – проект стратегии**, 2003

- (ii) Улучшение финансирования и управления сектора для обеспечения того, что региональная транспортная сеть развивается и обслуживается надлежащим образом¹¹.

9. Ряд планов непосредственно освещает дорожный транспорт в рамках страны. Они сфокусированы больше на том, что лучше для страны, а не для региона. Для большинства стран такие планы подготавливаются международными консультантами. Это приводит к предположению, что внимание может быть направлено на повышение потенциала каждой страны в области транспортного планирования. Важно, если планы намереваются использовать в качестве основы для действий, то необходимо чтобы планы обновлялись на регулярной основе, и наилучшим образом подготавливались внутриведомственным персоналом:

- (i) В Афганистане, в 2003 г., ВБ провел Обзор транспортного сектора для разработки институциональной и политической структуры для сектора, но при этом не учитывались инвестиционные планы для дорожной сети¹². Однако, в результате данного обзора со стороны государства было сделано заявление в области транспортной политики с ярко выраженным уклоном на корпоратизацию всего сектора. В рамках политического курса были обозначены региональные автомобильные дороги, которые «управляются автономным транспортным агентством, и их обслуживание, и дальнейшее развитие финансируется за счет сборов с пользователей дорог, а не из средств консолидированного бюджета»¹³. Почти в это же время ВБ также оказал помощь в подготовке общего видения и стратегического плана развития транспортного сектора, находящихся в соответствии с заявлением о политическом курсе (ВБ-4)¹⁴. АБР также подготовил генеральный план улучшения дорожной сети, который при этом включал в себя 5-10 летнюю инвестиционную программу реабилитации дорог. Также были подготовлены долгосрочные стратегии, использующие механизм финансирования операций и технического обслуживания (АБР-22)¹⁵. В 2006 г., Афганистан подготовил свой собственный генеральный план развития транспортного сектора. Согласно Генеральному управлению учета США (US GAO), были отмечены существенные пробелы в данных, необходимых для подготовки такого плана. Возможно, для ЦАРЭС будет целесообразно оказать содействие Правительству Афганистана в построении данных по улучшению транспортного планирования¹⁶;
- (ii) В Азербайджане АБР наметил выпуск среднесрочной стратегии развития транспортного сектора (2006–2016), который охватывает роль Правительства, частного сектора, и регулятивных органов. Стратегия включает определение и приоритезацию долгосрочных потребностей транспортной инфраструктуры и предложений для институциональных и регулятивных реформ, а также реформ политики (АБР-29)¹⁷;

¹¹ АБР, Соединяя Центральную Азию: «дорожная карта» для регионального сотрудничества, 2005, стр. 53

¹² P078284: Срочный проект восстановления транспортного сектора, 2003

¹³ Всемирный банк, **ОБЗОР ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА**, ЯНВАРЬ 2004, стр 4/8

¹⁴ P07824: Срочный проект восстановления транспортного сектора, 2003

¹⁵ TA 4371AFG: Генеральный план по улучшению состояния сети автомобильных дорог, 2004

¹⁶ Генеральное управление учета США, **РЕКОНСТРУКЦИЯ АФГАНИСТАНА – Был достигнут успех в строительстве дорог, но необходимо провести оценку для определения оказанного воздействия и стабильной программы по проведению технического обслуживания**, Июль 2008

¹⁷ TA4582AZE: Стратегия развития транспортного сектора [TAR], 2005

- (iii) Для Казахстана, который представляет собой основную территорию Центральной Азии, партнерами по развитию не было подготовлено никаких генеральных планов развития транспортного сектора. Все коридоры ЦАРЭС, за исключением одного через Туркменистан, проходят через территорию Казахстана. ВБ обсуждает проект, который помимо других направлений оказал бы содействие государству в подготовке программы реабилитации приоритетных автомобильных дорог (ВБ-13)¹⁸. Казахстан уже сам разработал стратегию развития транспортного сектора для улучшения и расширения своей сети в кратко- и среднесрочной перспективе. Данный план обеспечивает основу для программ по инвестиционному планированию, и, учитывая протяженность дорожной сети, должен распределить имеющиеся средства довольно равномерно по всей системе. ЕБРР также оказал содействие в области планирования и управления дорожным сектором (ЕБРР-2)¹⁹;
- (iv) В Кыргызстане АБР недавно приступил к подготовке генерального плана развития транспортного сектора на 2010-2025 гг. В рамках него будут разработаны долгосрочные инвестиционные программы для транспортного сектора (АБР-76)²⁰. В рамках Стратегии партнерства со страной, АБР предлагает начать разработку стратегии развития транспорта и коммуникаций в 2009 г.²¹;
- (v) В Монголии АБР подготовил стратегию развития транспортного сектора на 2005-2015 гг. на основе обзора подсекторных генеральных планов (АБР-32)²². Почти в это же время АБР также подготовил субрегиональное исследование для Монголии и КНР, в рамках которого предполагалось определить дорожную карту для улучшения интеграции транспортной сети применительно к различным экономическим коридорам, а также нахождения альтернативных маршрутов с выходом к морю для внутренних регионов Монголии и КНР (АБР-47)²³. ВБ подготовил генеральный план дорог на 2001-2005 гг. (ВБ-3)²⁴;
- (vi) В Таджикистане АБР на данный момент подготавливает генеральный план развития транспортного сектора. Он позволит определить приоритетные направления для каждого подсектора с целью улучшения политики и нормативно-правовой базы, повышения результатов работы и эффективности, а также подготовки инвестиционной программы (АБР-49)²⁵;
- (vii) В Узбекистане АБР подготовил план развития транспортного сектора с разбивкой на кратко- (2006–2010гг.), средне- (2011–2015гг.) и долгосрочный планы (2016–2020гг.), а также дорожную карту для развития транспортного сектора (АБР-46)²⁶.

¹⁸ ВБ: Модернизация управления дорогами, на обсуждении

¹⁹ 21582: Проект реструктуризации в дорожном секторе, 2003

²⁰ G0123KGZ: Проект «Транспортный коридор-1 ЦАРЭС» (дорога Бишкек - Торугарт), 2008

²¹ АБР, Совместная стратегия помощи стране, Кыргызская Республика, 2007–2010, стр. 78

²² TA4471MON: Разработка транспортной стратегии на 2005-2015 гг., 2005

²³ TA 6370REG: Разработка программ регионального сотрудничества для Монголии и КНР, 2006

²⁴ P056200: Развитие транспорта, 2001-2005

²⁵ TA4926TAJ: Генеральный план развития транспортного сектора, 2006

²⁶ TA4659UZB: Стратегия развития транспортного сектора на 2006-2020 гг., 2006

10. Среди стран-участниц ЦАРЭС имеется существенное отличие в подходах к проведению запланированного технического обслуживания дорог. Это ведет к ряду замечаний:

- (i) Большинство стран региона имеют свои собственные генеральные планы развития транспортного сектора, некоторые из них были подготовлены при запланированной помощи донорских организаций. Для целей регионального планирования может быть целесообразно, объединить данные планы с региональными планами ЦАРЭС для осуществления мониторинга приоритетных направлений инвестиций в инфраструктуру;
- (ii) На региональной основе, возможно, будет полезно подготовить генеральный план автодорог/железных дорог. Как сеть автодорог, так и сеть железных дорог зависимы друг от друга, в частности, когда перевозка грузов переходит с железной дороги на автодорогу. Объединенный план позволил бы планировать размещение интермодальных центров. ЭСКАТО провела определенную работу в этом направлении. План также рассматривал вопрос конкуренции между двумя видами транспорта, в частности для груза, а для стран Центральной Азии с их капиталовложениями в добывающую промышленность – бестарного груза. ЭСКАТО провела работу в данной области в виде небольшого исследования ценообразования транспортных услуг, чтобы предоставить пользователям цены, отражающие стоимость ресурсов при предоставлении технических средств и услуг с применением различных видов транспорта (ЭСКАТО-24)²⁷. Такой генеральный план можно также улучшить посредством приведения каждой страны-участницы к стандартам международной передовой практики, возможно в соответствии с работой, проделанной ТРАСЕКА, в области основ политики, благоприятной среды, транспортного ценообразования, стандартов дорожной безопасности и других стандартов.
- (iii) Для дорог со слишком высокими капитальными затратами скорее всего будут непростые взаимосвязи между планированием на уровне страны и субрегиональным планированием. Одна страна, например, которая достигла предела заимствования в силу других приоритетных направлений, может явиться причиной весьма дорогостоящих задержек для развития региональных сетей, если были значительные ограничения по ее заимствованию вследствие расстановки приоритетов, отличных от развития дорог. Афганистан является наглядным примером осуществления программы строительства автомагистралей на региональном и национальном уровнях, который преодолел годы недостаточного финансирования и разрушений войны и эффективно позиционировал себя в каждой из представленных региональных дорожных систем. При содействии донорских организаций, он реабилитировал всю свою региональную дорожную сеть, за исключением небольшого участка, часть которого соответствует двум коридорам ЦАРЭС, проходящим через территорию страны. Ни одна страна-участница ЦАРЭС не имеет настолько завершенной региональной дорожной сети подобного масштаба.

²⁷ NET99728: Ценообразование и сборы за пользование транспортной системой в целях обеспечения устойчивого развития, 2001

D. Развитие автомобильных дорог

11. В странах-участниках была отмечена активная деятельность в области развития и реабилитации региональных автомобильных дорог. Афганская дорожная сеть разделена на региональные, национальные, провинциальные и сельские дороги. 3240 км преимущественно региональных автодорог образуют кольцевую дорогу, соединяющую Кабул, Кандагар, Герат и Мазар-и-Шариф, с 8 соединениями, выходящими из кольца по направлению к пограничным государствам. Из них две идут из Герата и Детарама в Иран, две из Кабула и Кандагара в Пакистан, две из Герата и Аньхойя в Туркменистан, одна из Мазар-и-Шарифа в Узбекистан и еще одна из Кокана в Таджикистан. Донорские организации выделили средства для реконструкции всей протяженности дорог. К февралю 2008 г. было завершено около 1955 км²⁸. Основная часть этих средств была выделена USAID и АБР²⁹.

12. Инвестиции в улучшение автомобильных дорог осуществлялись для всех коридоров ЦАРЭС. Также инвестиции, включая инвестиции АБР, были направлены на улучшение дорог, находящихся за пределами коридоров ЦАРЭС, при этом они не выходили за пределы коридоров ЭСКАТО, ТРАСЕКА и ЕврАзЭС:

- (i) Коридор-1 имеет три маршрута: от Троицка через Казахстан до Достыка у китайской границы; от Оренбурга через Казахстан до Хоргоса у китайской границы; и от Троицка через Казахстан и Кыргызстан до Торугарта у китайской границы:
 - a. Не похоже, что маршрут-1а получил достаточное финансирование донорских организаций. Возможно, определенные пробелы были заполнены строительными программами, которые финансировались самими государствами. На участок от Троицка до Астаны не было выделено никакого финансирования. 183 км между Вишневкой и Астаной участка Астана-Караганда финансировался ИБР (ИБР-6). Саудовская Аравия профинансировала 42.9 км участка Осакаровка-Вишневка, а Правительство Казахстана покрыло стоимость реконструкции 85.6 км участка Караганда-Осакаровка³⁰. Еще один 215 км участок на юге, Караганда-Акшатау, финансировался Всемирным банком (ВБ-1)³¹. Участок Астана-Караганда также намечен в будущих планах по реабилитации ЦАРЭС на 2009-2012 гг. (АБР-81)³², что может продублировать текущую деятельность ИБР. Протяженный участок Акшатау-Достык еще не получил финансирования. В будущих планах ЦАРЭС также намечен 106 км участок Алашанкоу-Жингхе, в КНР (АБР-69)³³;

²⁸ Генеральное управление учета США, РЕКОНСТРУКЦИЯ АФГАНИСТАНА – Был достигнут успех в строительстве дорог, но необходимо провести оценку для определения оказанного воздействия и стабильной программы по проведению технического обслуживания, Июль 2008

²⁹ Министерство обороны США выделило средства в рамках Программы главного командующего по реагированию на чрезвычайные ситуации (CERP) для проектов по развитию дорог гражданского назначения, а также программы Военного строительства и Военно-инженерной программы для проектов дорог по развитию дорог военного назначения. Предполагается, что в рамках последних не было охвачено никаких региональных автомагистралей.

³⁰ KHZ0011: Реабилитация автомобильной дороги Караганда-Астана, 2000-2003

³¹ KZ-PE-8499: Проект реструктуризации дорожного транспорта, 1999-2004

³² KAZ IP1: Реабилитация автомобильной дороги Астана-Караганда, 2009-2012

³³ PRC IP2: Автодорога Цзинхэ - Алашанкоу, 2008-2009

- b. Маршруту-1b было уделено больше внимания. 102 км участок Кос-Арал-Актобе на данный момент восстанавливается за счет средств ЕБРР и Фонда сотрудничества Япония-Европа (ЕБРР-8)³⁴. Вопрос о 834 км участке Актобе-Туркестан почти решен со стороны Всемирного банка (ВБ-9)³⁵. Вплоть до 2008 г. протяженный участок Актобе-Тараз финансировался по большей части из средств Правительства Казахстана. Необходимость в проекте Всемирного банка указывает на то, что потребовались дополнительные источники финансирования. Правительство Казахстана выделило \$68.6 млн долл. США на участок Иргиз-Карабутак, \$193.8 млн долл. США для реконструкции участка Кызылорда-Шымкент и \$162.5 млн долл. США на участок Шымкент-Тараз-Алматы-Хоргос. Была бы полезна информация с разбивкой участников, финансировавших данные участки³⁶. АБР, ИБР и Японский банк международного сотрудничества (JBIC) предоставили ресурсы для финансирования 125 км участка Тараз-Кордай (АБР-75, ИБР-5)³⁷, а Японское агентство по международному сотрудничеству (JICA) планирует осуществлять дальнейшую деятельность в Жамбылской области (JICA-21)³⁸. В будущих планах ЦАРЭС стоит завершение в 3-летний срок маршрута через Казахстан, протяженностью в 2815 км, а также отдельно и в частности 104 км участка Алматы-Капчагай (АБР-87), и участка Ляньюнганг-Хоргас в КНР, финансируемого за счет средств правительства (АБР-38)³⁹;
- c. Маршрут-1с повторяет маршрут-1а до Моинты лишь только с участком Астана-Акшатау, на который было выделено финансирование. ВБ осуществил реабилитацию 255 км серии участков Алматы-Гульшад (участки 1-5 и 17-21) (ВБ-1)⁴⁰. В планах АБР стоит реабилитация участка маршрута Бишкек-Торугарт (АБР-85)⁴¹, на данный момент он уже профинансировал 39 км маршрута (АБР-76)⁴². Со стороны границы КНР у ЦАРЭС имеются планы на 110 км участок Торугарт-Вуси (АБР-72)⁴³ и на реконструкцию 296.5 км участка Корла-Куча (АБР-55)⁴⁴. Последний проект не предусматривает строительство участка Торугарт-Вуси, который уже включен в будущие планы ЦАРЭС. Участки Вуси-Куча и Куча-Корла-Турпан не финансировались, хотя они **могут входить в состав национальных программ по модернизации автомобильных дорог КНР**;

³⁴ 39258: Проект реконструкции международного транзитного коридора «Юг-Запад», 2008

³⁵ P099270: Юго-западный транспортный коридор: Международный транзитный коридор «Западная Европа – Западный Китай», 2009-2012

³⁶ ЕЭКООН-ЭСКАТО, Информация об инвестиционной деятельности, 2004, стр. 21

³⁷ L2503KAZ: Инвестиционная программа проекта «Транспортный коридор-1 ЦАРЭС» (участок в Жамбылской области) [Международный транзитный коридор Западная Европа-Западная часть Китайской Народной Республики], 2008-2014; KYR0014: Реабилитация автодороги Тараз-Талас-Суусамыр, 2000-2009

³⁸ JICA: ЦАРЭС Проект улучшения автомагистрали «Запад-Восток», подлежит уточнению

³⁹ KAZ IP4: Реабилитация транзитного коридора Западная Европа – Западная КНР, 2009-2012; KAZ IP2: Реабилитация автомобильной дороги Алматы – Капчагай, 2010-2011; PRC IP3: Скоростная автомагистраль Ляньюнганг-Хоргас, 2005-2010

⁴⁰ KZ-PE-8499: Проект реструктуризации дорожного транспорта, 1999-2004

⁴¹ KGZ IP1: Реабилитация автомобильной дороги Бишкек-Торугарт, 2009-2014

⁴² G0123KGZ: Проект «Транспортный коридор-1 ЦАРЭС» (дорога Бишкек - Торугарт), 2008-2014

⁴³ PRC IP1: Усовершенствование региональной автомобильной дороги в Синьцзяне (Участок Корла-Куча), 2008-2012

⁴⁴ L 2393PRC: Усовершенствование региональной автомобильной дороги в Синьцзяне (Участок Корла-Куча), 2007-2012

- (ii) Коридор-2 имеет один маршрут из Европы через Азербайджан и через страны Центральной Азии до КНР через Кыргызстан. У него имеется два альтернативных участка, один в Азербайджане с маршрутом через Евлах, через Алят в Баку вместо прямого маршрута, соединяющего Евлах и Баку. В Узбекистане есть объездная дорога мимо Ташкента, которая следует за участком Джизак-Бекабад-Нау-Коканд. У Баку коридор разветвляется с одним маршрутом из Туркменбаши в Туркменистане до Бухары в Узбекистане, где он объединяется с северным маршрутом. Северный маршрут начинается с Актау в Казахстане и идет до Бухары. Туркменистан не является страной-участницей ЦАРЭС. Как следствие предыдущий маршрут не охватывается программой ЦАРЭС.

Восточно-западная автодорога от грузинской границы до Баку получила финансирование на большую часть ее западного участка. АБР завершил 38 км участок от грузинской границы до г.Газах (АБР-37)⁴⁵; ВБ, при содействии ТАСИС, 94 км участок Газах-Ганжа (ВБ-2)⁴⁶; АБР, ИБР и Саудовская Аравия совместно профинансировали 89 км участок Ганжа-Евлах (АБР-37, ИБР-28)⁴⁷; ИБР – участок Евлах-Уджар (ИБР-13)⁴⁸; и ЕБРР 85 км участок Кюрдамир-Хаджигабул (ЕБРР-9)⁴⁹. **Похоже, что участок Хаджигабул-Алят-Баку не получил финансирования со стороны донорских организаций. То же касается и участка ЦАРЭС, расположенного севернее, но параллельно участку Евлах-Баку, который также не получил финансирования.** ЦАРЭС запланировало работу на 2007-2015 гг. относительно еще 534 км автомагистрали Восток-Запад (АБР-56)⁵⁰.

Направляясь на восток от порта Актау, ЦАРЭС запланировало на 2009-2012 гг. работы на участке Актау-Бейнеу (АБР-83)⁵¹. Начиная с 2003 года проект ЕБРР реабилитировал 900 км участка Атырау-Актау (ЕБРР-2)⁵². Правительство Казахстана реализует проект стоимостью \$26.9 млн долл. США от Бейнеу до границы Узбекистана, его завершение планируется в 2007⁵³. От границы Узбекистана АБР реализует проект по реабилитации коротких участков между такими населенными пунктами, как Даутата, Нукус, Бухара и Гузар (АБР-53)⁵⁴. Для того, чтобы дать представление о масштабах работы и протяженности, ЦАРЭС планирует реконструкцию 40 км между 876-916 км в Каракалпакстане и 91 км между 490-581 км в Хорезме⁵⁵, не затрагивая длинные участки, которые возможно также требуют ремонта. На востоке от Бухары АБР провел технико-экономическое обоснование 150 км участка Ангрен-Гулистан, являющегося частью коридора, который идет обходным путем мимо Ташкента (АБР-33)⁵⁶. ИБР

⁴⁵ L 2205 и L 2206: Улучшение автомагистрали Восток-Запад, 2005-2009

⁴⁶ P040716: Реконструкция и модернизация автомагистрали, 2001-2005

⁴⁷ L 2205 и L 2206: Улучшение автомагистрали Восток-Запад, 2005-2009; AZ0023: Реконструкция автодороги Евлах-Ганжа, 2005-2007

⁴⁸ AZ0020: Реконструкция автомобильной магистральной дороги Уджар-Евлах, 2003-2005

⁴⁹ ЕБРР: Азербайджан - Улучшение автомагистрали Восток-Запад, неопределен

⁵⁰ AZE IP1: Улучшение автомагистрали Восток-Запад, 2007-2015

⁵¹ KAZ IP3: Реабилитация автомобильной дороги Актау-Бейнеу, 2009-2012

⁵² 21582: Проект реструктуризации в дорожном секторе, 2003

⁵³ ЕЭКООН-ЭСКАТО, Информация об инвестиционной деятельности, 2004, стр. 21

⁵⁴ L 2403: Улучшение региональной автодороги ЦАРЭС, 2007-2011

⁵⁵ UZB IP1: Улучшение региональной автодороги, 2009-2011

⁵⁶ TA 6294REG: Содействие в развитии сотрудничества в транспортном секторе между странами-участницами организации Центрально-азиатского регионального сотрудничества (Фаза I), 2005-2007

реализует проект по реконструкции 124 км дороги Ош-Иркештам, общей протяженностью 258 км (ИБР-15)⁵⁷, но участок Коканд-Андижан похоже не получил финансирования со стороны донорских организаций;

- (iii) Коридор-3 начинается с юго-западного направления от Веселоярска через Казахстан и разветвляется у Мерке. Один маршрут проходит через Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан до территории Афганистана и направляется до Герата, оттуда в Иран через Ислам Кила. Второй маршрут проходит в параллельном направлении на север через Шымкент до Узбекистана, а затем до Бухары и уходит в Туркменистан. Оттуда он проходит через Мары и доходит до границы Ирана через Сарахс. Центральная часть данного маршрута от Алматы до Шымкента уже была охвачена в маршруте-1b, а участок от Ташкента до Бухары – в маршруте-2.

Похоже, что основной участок Казахстана от Веселоярска до Алматы не получил финансирования со стороны донорских организаций. JICA построила мост на реке Иртыш (JICA-18)⁵⁸. Участок получил финансирование в размере \$363.2 млн долл. США от Правительства Казахстана в рамках программы на 2008г. Вместо того чтобы следовать вместе с Коридором 3 через Аул и Веселоярск, финансируемая дорога пошла дальше на восток через Усть-Каменогорск. Похоже, что участок Мерке-Чалдовар-Кара-Балта не получил финансирования со стороны донорских организаций. Участок Кара-Балта-Ош является частью автодороги Бишкек-Ош, которая была реабилитирована за счет средств АБР, ИБР и Японского банка международного сотрудничества (JBIC) (АБР-7, ИБР-3)⁵⁹. Участок Ош-Сопу-Коргон финансировался АБР (АБР-34)⁶⁰, участок до Сары-Таша похоже не получил финансирования донорских организаций. ТРАСЕКА провела технико-экономическое обоснование 136 км участка Сары-Таш-Карамык на границе Таджикистана (TRAC-3), который также включен в план ЦАРЭС на 2009-2012 гг. (АБР-84)⁶¹. Ряд проектов АБР охватывают участки дороги от Карамыка до Душанбе (АБР-73, АБР-51, АБР-25)⁶² с последующим предоставлением технической помощи для разработки проекта, который бы охватывал данную автомобильную дорогу до границы Узбекистана (АБР-66)⁶³. Похоже, что участок от Сорасия, на границе Узбекистана, до Термеза, на границе Афганистана, не получил помощи со стороны донорских организаций.

Сразу же начиная с территории Афганистана, проекты АБР охватывают маршрут через Мазар-и-Шариф до Аньхой (АБР-17, АБР-18, АБР-21, АБР-

⁵⁷ KYR0022: Реконструкция дороги Ош-Иркештам, 2007-2010

⁵⁸ JICA: Проект по строительству моста через реку Иртыш, 1997-2004

⁵⁹ L 1853KGZ: Третья фаза реабилитации автодороги Бишкек-Ош, 2001-2004; KYR0010: Строительство автодороги Бишкек-Ош, 1998-2000

⁶⁰ L 2106KGZ: Реабилитация автодороги южного транспортного коридора, 2005-2008

⁶¹ 110-465: Техничко-экономическое обоснование для автодороги Сары-Таш, 2006-2008; KGZ IP4: Реконструкция автомобильной дороги Сары-Таш – таджикская граница, 2009-2012

⁶² G 0084: Проект улучшения регионального транспортного коридора ЦАРЭС, 2008-2013; L 2196TAJ и G 0023TAJ: Реабилитация автомобильной дороги Душанбе – граница Кыргызстана, Фаза II, 2007-2009; L 2062TAJ: Проект реконструкции автомобильной дороги от Душанбе до границы с Кыргызской Республикой (Первая фаза), 2004-2007

⁶³ TA 7080TAJ: Подготовка технической помощи «Транспортный коридор-3 ЦАРЭС» (автодорога Душанбе - граница с Узбекистаном), 2008

27, АБР-54, АБР-19)⁶⁴. В 2003 г. был реабилитирован 55 км участок Найбабад-Хайратон, также ЦАРЭС запланировало его реабилитацию в 2008 (АБР-63)⁶⁵. Похоже, что участок Аньхой-Леман не получил финансирования со стороны донорских организаций. ИБР профинансировал участок Ачин-Аньхой (ИБР-12)⁶⁶. Иран профинансировал два проекта, охватывающих участки Ислам Кила-Герат и Герат-Армалык (ИРАН-1, ИРАН-2)⁶⁷.

- (iv) Коридор-4 состоит из двух параллельных северо-южных автомобильных дорог от Российской Федерации до КНР через Монголию. Они не соединяются. Западный маршрут соединен с сетью ЦАРЭС, а восточный маршрут нет, так как ЦАРЭС еще не разработало коридор по территории Внутренней Монголии. Западный маршрут через Улгий и Ховд соединяется с провинцией Синьцзян и проходит до Урумчи. Более восточный маршрут через Улан-Батор выходит к Внутренней Монголии, являющейся частью ЦАРЭС, но он еще не включен в список транспортных коридоров. Пока не имеется автодорог, проходящих с востока на запад, чтобы соединить два маршрута, относящихся к сети ЦАРЭС (хотя в Сети азиатских автомобильных дорог ЭСКАТО такая есть).

Реконструкция западного маршрута, 748.4 км дороги, протянувшейся от Уланбаишинта до Яранта, на данный момент реализуется АБР в рамках двух этапного проекта (АБР-71)⁶⁸. Восточный маршрут от Атланбулага до Замин-Ууда также реабилитируется в рамках 3 последовательных проектов, северная часть которого была завершена до 2000 г. (АБР-5)⁶⁹;

- (v) Коридор-5 идет от Синьцзяна, через Кыргызстан, Таджикистан и Афганистан до границы Пакистана. Участок КНР от Хекси до Каши повторяет маршрут-1с, а от Хекси до Сары-Таша – маршрут-2b и рассматривается в рамках данных коридоров. Участок от Сары-Таша до Душанбе повторяет маршрут-3b и рассматривается в рамках этого коридора.

80 км участок дороги на юге от Душанбе-Курган-Тюбе реабилитируется за счет средств АБР (АБР-8)⁷⁰. ЦАРЭС запланировало профинансировать 15 км участок Дусти-Нижний Пяндж на границе Афганистана (АБР-70)⁷¹. Правительство США выделило средства для строительства моста через реку Сыр-Дарья на территорию Афганистана у Нижнего Пянджа (USAID-1)⁷². Похоже, что участок Курган-Тюбе-Дусти не получил помощи со стороны

⁶⁴ AFG37728-01: Срочное восстановление автомобильных дорог (Хайратан-Найбабад), 2003; L 1997AFG: Проект по срочному восстановлению и реконструкции инфраструктуры (Хайратан-Найбабад), 2003; L 2140AFG: Проект восстановления и реконструкции автодороги Аньхой-Кайсар, 2004; G 0012AFG: Проект реконструкции автодороги Кайсар-Бала Мургаб, 2005; G 0081AFG: Первый проект строительства сети автомобильных дорог (Бала Мургаб - Леман), 2007-2012; TA 4177AFG: Подготовка Проекта строительства и реконструкции автодороги Герат-Аньхой, 2003

⁶⁵ AFG IP5: Автомобильная дорога Найбабад – Хайратан, 2008

⁶⁶ ИБР: Строительство автодороги Аньхой-Ачин, 2005

⁶⁷ Правительство Ирана

⁶⁸ G 0107MON: Первая фаза строительства западного регионального транспортного коридора, 2008-2012

⁶⁹ L 1700MON: Второй проект развития автодорог, 2000-2007; L 2807MON: Развитие региональных дорог, 2004-2009

⁷⁰ L 1819TAJ: Реабилитация автомобильной дороги, 2001-2004

⁷¹ TAJ IP4: Реконструкция автомобильной дороги Дусти – Нижний Пяндж, 2008-2010

⁷² USAID: Мост через реку Пяндж, 2003

донорских организаций. Сразу, начиная с территории Афганистана, маршрут от границы Таджикистана до границы Пакистана уже завершен. ВБ профинансировал участок от границы Таджикистана до Кабула (ВБ-4)⁷³ при содействии ИБР, который выделил средства на 50 км участок Доши-Пули-Хумри (ИБР-11)⁷⁴. Этот же участок был включен в планы ЦАРЭС на 2009 (АБР-78)⁷⁵. Европейский Союз профинансировал 142 км участок Кабул-Джелалабад (ЕУ-1)⁷⁶, а Правительство Пакистана участок Джелалабад-Торкхам на границы Афганистана и Пакистана (РАК-1)⁷⁷;

- (vi) Коридор-6 имеет две преимущественно параллельных автодороги, проходящих в северо-южном направлении от Российской Федерации до Афганистана с восточным маршрутом, предназначенным для Пакистана и западного – для Ирана. Между Хавастом и Ташгузаром имеется соединение этих двух маршрутов. Маршрут-6а повторяет маршрут-2а от Бейнеу до Бухары, затем он продолжается от Бухары до Термеза на границе Афганистана, до его наложения с маршрутом-3b через Герат и так до границы Ирана у Ислам Кила. Маршрут-6b является дорогой, соединяющей два маршрута. Маршрут-6с повторяет маршрут-1b от Новомарковки до Шымкента, а маршрут-3а от Шымкента до Ташкента. Затем он продолжается от Ташкента до Душанбе, до наложения с маршрутом-5 до Кабула, и как следствие до Торкхама на границе Пакистана. Вследствие, большая часть данных маршрутов уже обсуждалась в рамках предыдущих маршрутов. Соединение между Хавастом и Ташгузаром повторяет маршруты-2 и 3а, проходящие между Хавастом и Самаркандом.

Из участков, которые не накладываются на другие коридоры и которые получили финансирование, есть только один, участок Атырау-Бейнеу, реабилитированный из средств ЕБРР (ЕБРР-2)⁷⁸. Похоже, что остальные не получили финансирования со стороны донорских организаций. Среди них такие участки, как Аксарайская-Атырау, Бухара-Термез, Ташкент-Душанбе и Самарканд-Ташгузар.

13. Коридор-4 является единственным коридором, который был полностью реконструирован в рамках запланированной деятельности. Узбекистан и Казахстан, центр всей системы, являются странами, имеющими самые протяженные участки и которые все еще нуждаются в реабилитации большого количества участков.

14. Значительная инвестиционная деятельность осуществляется за пределами коридоров ЦАРЭС по следующим направлениям:

- (i) В Афганистане автодорожная сеть национального уровня получила значительные вливания, включая средства АБР (АБР-61, АБР-52, АБР-62)⁷⁹;

⁷³ P078284: Срочный проект восстановления транспортного сектора, 2003

⁷⁴ ИБР: Автомобильная дорога Пули-Хумри – Доши, 2004-2007

⁷⁵ AFG IP4: Автомобильная дорога Пули-Хумри – Доши, 2009-2010

⁷⁶ Europeaid/122358/C/W/AF: Реконструкция автомобильной дороги Кабул-Жалалабад-Торкхам, неопределен

⁷⁷ Генеральное управление учета США, **РЕКОНСТРУКЦИЯ АФГАНИСТАНА – Был достигнут успех в строительстве дорог, но необходимо провести оценку для определения оказанного воздействия и стабильной программы по проведению технического обслуживания**, Июль 2008

⁷⁸ 21582: Проект реструктуризации в дорожном секторе, 2003

⁷⁹ G 9097AFG: Реконструкция автомобильной дороги Бамиан-Яколанг, 2008; G 0054AFG, L2257AFG, G 9097AFG: Транспортный коридор «Север-Юг», 2007-2010; G 0025AFG, G0135AFG: Первая программа инвестиций в развитие сети автомобильных дорог, 2008

- (ii) В Азербайджане фокус АБР переместился на северо-южный коридор, который не является частью сети ЦАРЭС. АБР провел технико-экономическое обоснование дорожного участка от Алята до Астары (принадлежит Сети азиатских автомобильных дорог ЭСКАТО, АН8) и подготовил программу строительства данной автомобильной дороги, начиная с участка Астара-Масаллы. Также запланирована деятельность вплоть до 2014 г. (АБР-30, АБР-68)⁸⁰. ВБ профинансировал участок Зарат-Самур (ВБ-12)⁸¹. ЕБРР профинансировал 60 км участок Сумгаит-Зарат (ЕБРР-10)⁸². Оба этих участка входят в состав автомобильной дороги-АН8 к северу от Баку;
- (iii) В Казахстане реабилитация дороги Алматы-Бишкек, осуществляемая из средств АБР, не входит в коридор ЦАРЭС. JICA профинансировало проект по реабилитации 950-км участка западной дороги Казахстана Астана-Атырау, которая не входит в состав ни одного из коридоров ЭСКАТО, ТРАСЕКА, ЕврАзЭС и ЦАРЭС (JICA-20)⁸³;
- (iv) В Кыргызстане были осуществлены три проекта ИБР по реабилитации дороги Тараз-Талас-Суусамыр (ИБР-5, ИБР-14, ИБР-16)⁸⁴ и новый проект Всемирного банка, **возможно при поддержке ЕС-ТАСИС**, по улучшению дороги Ош-Исфана (ВБ-8)⁸⁵;
- (v) В Монголии ВБ потенциально приступил к объединению двух маршрутов коридора-4 ЦАРЭС, осуществляя реконструкцию 177 км дороги от Эрдэнэсанта до Арвайхэра и модернизируя 93 км грунтовой дороги от Арвайхэра до Ховда (протяженность дороги составляет 1040км) (ВБ-3)⁸⁶. Похоже, что данный проект следует в определенной степени маршруту автодороги-АН32, входящей в Сеть азиатских автомобильных дорог;
- (vi) В КНР ВБ активно осуществляет реализацию трех последовательных проектов в провинции Синьцзян, и один на территории Внутренней Монголии, при этом последний из них охватывает участки сети автомобильных дорог, которые были определены как ключевые соединения для содействия международной торговли у более мелких пограничных переходах с Российской Федерацией и Монголией, что в свою очередь может служить гарантом их включения в сеть ЦАРЭС;
- (vii) В Таджикистане осуществлялась интенсивная деятельность по маршруту 34 ТРАСЕКА, в частности ИБР реализовал 6 проектов (ИБР-2, ИБР-4, ИБР-8, ИБР-9, ИБР-22, ИБР-23)⁸⁷. ОПЕК has also had one (ОПЕК-1)⁸⁸.

⁸⁰ ТА 4684AZE: Подготовка проекта улучшения южного транспортного коридора Алят-Астара, 2005-2006; L 2354AZE: Программа развития сети автомобильных дорог, Первый проект – Участок Масаллы-Астара автомагистрали Север-Юг, 2008-2009

⁸¹ 31570-AZ: Модернизация магистральных дорог Азербайджана, неопределен

⁸² 34723: Реконструкция автодороги Баку-Самур, неопределен

⁸³ JICA: Реконструкция дорожной сети Западного Казахстана, 2000-2008

⁸⁴ KYR0014, KYR0024, KYR0025: Реабилитация автодороги Тараз-Талас-Суусамыр, 2000-2009

⁸⁵ P107608: Реабилитация национальной дорожной сети Ош-Исфана, 2009

⁸⁶ P056200: Развитие транспорта, 2001-2005

⁸⁷ TAD0005: Строительство автодороги Шагон-Зигар, 1998-2000; TAD0010: Реконструкция объездной дороги Мургаб-Кульма, 1999-2002; TAD0014: Строительство автодороги Шагон-Зигар, 2001-2003; TAD0023: Строительство автодороги Шагон-Зигар (Фаза 2), 2004-2009; Строительство автодороги Шагон-Зигар (Фаза 3), 2010; Строительство автодороги Куляб-Калайхум, 2009-2010;

⁸⁸ ОПЕК: Проект реконструкции автодороги Шкев-Зигар, 2001

Е. Техническое обслуживание

15. Со стороны донорских организаций был проявлен повышенный интерес в отношении проведения технического обслуживания. Большая часть которого была направлена на сдачу в подряд и выделение необходимых финансовых средств:

- (i) В Афганистане у пяти проектов были предусмотрены компоненты на проведение технического обслуживания. В рамках своей политики ВБ сосредоточил внимание на мобилизации средств для целей технического обслуживания, в частности для туннеля и участков кольцевой дороги. Он предложил Афганистану отойти от используемого подхода, основанного на проведении технического обслуживания собственными силами (ВБ-4)⁸⁹. АБР изначально оказывал помощь правительству в подготовке долгосрочных стратегий по разработке финансового механизма для операций и технического обслуживания (О&М) (АБР-22)⁹⁰. Совсем недавно АБР профинансировал обеспечение планового и периодического технического обслуживания сроком не менее 3 лет, что в свою очередь позволит реабилитировать минимум 1000 км региональной дорожной сети. Работа должна выполняться частными подрядчиками в рамках заключенных контрактов, основанных на производительности (АБР-54)⁹¹. Будет полезным получить дополнительную информацию о подходе АБР и политике Всемирного банка в отношении самофинансирования дорог. Недавно Япония профинансировала проект по реконструкции Центра дорожной техники г.Кабул, который будет служить в качестве основного технического центра для реализации государственной политики в области дорожного управления и технического обслуживания (JICA-5)⁹². В рамках данной инициативы может быть оказана дополнительная помощь для того, чтобы объединить ее с намерениями донорских организаций передать функцию проведения технического обслуживания частным подрядчикам, а также переходу на самофинансирование дорог. USAID реализует проект по проведению планируемого и экстренного технического обслуживания приблизительно 1500 км региональных и национальных автомобильных дорог (USAID-43)⁹³.
- (ii) В Азербайджане ВБ укрепил потенциал дорожного управления в области проведения технического обслуживания в соответствии с установленными стандартами, а также провел соответствующие тренинги (ВБ-2)⁹⁴. Затем ЕБРР создал от 4 до 6 отделов технического обслуживания, которые использовались как штатные поставщики услуг по техническому обслуживанию дорог, с которыми в свою очередь заключались соглашения об обслуживании. Помимо этого было предусмотрено проведение проверок контроля качества (ЕБРР-10)⁹⁵. ЕБРР также планирует создать долгосрочную и прозрачную систему финансирования автомобильных дорог с целью обеспечения непрерывного технического обслуживания

⁸⁹ P078284: Срочный проект восстановления транспортного сектора, 2003

⁹⁰ TA 4371AFG: Генеральный план по улучшению состояния сети автомобильных дорог, 2004

⁹¹ G 0081AFG: Первый проект строительства сети автомобильных дорог (Бала Мургаб - Леман), 2007-2012

⁹² JICA: Совершенствование дорожно-технической базы в Кабуле, 2007

⁹³ USAID: Программа реабилитации инфраструктуры, 2007-2010

⁹⁴ P040716: Реконструкция и модернизация автомагистрали, 2001-2005

⁹⁵ 34723: Реконструкция автодороги Баку-Самур, 2005

существующей сети дорог общественного пользования (ЕБРР-21)⁹⁶. В рамках программы ТРАСЕКА в тоже время было выпущено руководство по проведению технического обслуживания (TRAC-2)⁹⁷. В 2010 г. ЦАРЭС планирует укрепить потенциал сотрудников, ответственных за проведение технического обслуживания (АБР-86)⁹⁸;

- (iii) В Казахстане ВБ укрепил потенциал подрядчиков, осуществляющих техническое обслуживание, и Департамента автомобильных дорог, осуществляющего надзор за их деятельностью (ВБ-1)⁹⁹. Укрепление потенциала, однако, было ограничено подготовкой тендеров и администрированием контрактов. Следующим шагом, со стороны АБР была предоставлена ограниченная техническая помощь по оценке будущих требований в области технического обслуживания. В нее входила разработка плана технического обслуживания дорог на основе производительности, эксплуатационных показателей и технических спецификаций (АБР-20)¹⁰⁰. На данный момент реализуются три совпадающих проекта со стороны АБР (АБР-75), ВБ (ВБ-9) и ЕБРР (ЕБРР-8)¹⁰¹, каждый из которых имеет в своем составе компонент по техническому обслуживанию. Проект АБР разрабатывает будущие требования в области технического обслуживания, включая план технического обслуживания дорог на основе производительности, эксплуатационные показатели и технические спецификации. Более того в его рамках должны провести обзор стратегии и ассигнования РГП «Казахавтодор», а также предоставить рекомендации по укреплению его технического и операционного потенциала. Проект ВБ оказывает помощь РГП «Казахавтодор», Комитету развития транспортной инфраструктуры и КаздорНИИ с целью улучшения планирования, программирования, бюджетирования и управления дорожным сектором. Проект ЕБРР улучшает взаимоотношения между клиентами и поставщиками в транспортном секторе и подготавливает сектор к внедрению контрактов, основанных на производительности. ВБ на данный момент обсуждает проект, часть которого будет направлена на развитие местного потенциала для строительства и технического обслуживания автомобильных дорог (ВБ-13)¹⁰².

Помимо стимулирования частного сектора для осуществления им технического обслуживания дорог в Казахстане, ЕБРР в настоящее время запускает первое государственно-частное партнерство (ГЧП), руководствуясь международной передовой практикой, на участке маршрутов-1b, 6b и 6с ЦАРЭС от границы Российской Федерации до Актобе (ЕБРР-8)¹⁰³. На региональном уровне, АБР

⁹⁶ ЕБРР по следующей ссылке http://www.delaze.ec.europa.eu/pdfs/enp/EU_Azerbaijan_AP.pdf

⁹⁷ ТРАСЕКА: Реконструкция автомагистрали Хаджигабул (Реконструкция автомагистралей Азербайджана), 2005-2008

⁹⁸ AZE TA1: Техническое обслуживания дорог, 2010

⁹⁹ KZ-PE-8499: Проект реструктуризации дорожного транспорта, 1999-2004

¹⁰⁰ TA 4091KAZ: Проект реконструкции автодороги Актау-Атырау, 2003

¹⁰¹ L 2503KAZ: Инвестиционная программа проекта «Транспортный коридор-1 ЦАРЭС» (участок в Жамбылской области) [Международный транзитный коридор Западная Европа–Западная часть Китайской Народной Республики], 2008-2014; P099270: Юго-западный транспортный коридор: Международный транзитный коридор «Западная Европа – Западный Китай», 2009-2012; 39258: Проект реконструкции международного транзитного коридора «Юг-Запад», 2008 соответственно

¹⁰² ВБ: Модернизация управления дорогами, на обсуждении

¹⁰³ 39258: Проект реконструкции международного транзитного коридора «Юг-Запад», 2008

проводил исследование ГЧП с тем, чтобы предложить меры по улучшению ГЧП в транспортном секторе (АБР-50)¹⁰⁴. Специальная программа ООН для экономики Центральной Азии (SPECA) также реализует небольшой проект для привлечения инвестиций и укрепления ГЧП с целью развития и улучшения Сети азиатских автомобильных дорог и Трансазиатской железнодорожной сети (SPECA-1)¹⁰⁵;

- (iv) В Кыргызстане вопросы технического обслуживания реализуются несколькими проектами АБР. Главным фокусом проектов было управление, укрепление потенциала и передача на внешний подряд. Два проекта технической помощи были связаны с техническим обслуживанием. В рамках другого проводился обзор деятельности Дорожного фонда, и были представлены рекомендуемые изменения к механизму финансирования для технического обслуживания дорог (АБР-16)¹⁰⁶. В рамках второго реализовывалась инициатива по созданию операционных департаментов по техническому обслуживанию коридоров (АБР-48)¹⁰⁷. В рамках проекта займа осуществлялась поддержка в области передачи на внешний подряд технического обслуживания дорог. Самым последним был проект ВБ в Казахстане, который также укреплял потенциал местных подрядчиков в области подготовки тендерной документации и администрирования контрактов (АБР-73)¹⁰⁸. Также был реализован проект технической помощи для разработки программы проведения технического обслуживания для региональных транспортных коридоров Кыргызстана и Таджикистана с уклоном на дальнейшее применение модели к другим странам Центральной Азии, которые имеют сходные топографические и климатические условия (АБР-45)¹⁰⁹. В рамках ЦАРЭС еще не планировалось применение данной модели к другим странам-участникам;
- (v) Подход в Монголии слегка отличался от Казахстана, Кыргызстана и Таджикистана. На смене веков Правительство создало 22 компании по проведению технического обслуживания, 4 из которых осуществлялись частными подрядчиками, а остальные государственными. Данное действие может считаться шагом к переводу технического обслуживания на рыночные отношения. В рамках проекта ВБ, начавшегося в 2001 г., был подготовлен 3-летний скользящий план проведения технического обслуживания (ВБ-3)¹¹⁰. В рамках текущего проекта АБР оказывает помощь в создании 3 центров технического обслуживания дорог вдоль западного регионального дорожного коридора (АБР-71)¹¹¹. Уделялось мало внимания вопросу передачи технического обслуживания частным компаниям, а также рационализации большого количества изначально созданных компаний;

¹⁰⁴ ТА 6347REG: Центрально-азиатское региональное экономическое сотрудничество: Исследование стратегии развития транспортного сектора, 2007

¹⁰⁵ SPECA: ?, 2008-2009

¹⁰⁶ ТА 3757KGZ: Институциональная поддержка проектов в транспортном секторе, 2002-2006

¹⁰⁷ ТА 4444KGZ: Улучшение содержания автодорог и укрепление потенциала ведомства по управлению транспортным коридором, 2006-2008

¹⁰⁸ G 0084KGZ: Проект улучшения регионального транспортного коридора ЦАРЭС, 2008-2013

¹⁰⁹ ТА 6309REG: Содержание региональных транспортных коридоров, 2006

¹¹⁰ P056200: Развитие транспорта, 2001-2005

¹¹¹ G 0107MON: Первая фаза строительства западного регионального транспортного коридора, 2008-2012

- (vi) В провинции Синьцзян, в рамках проекта ВБ осуществляется улучшение управления технического обслуживания дорог, частично за счет модернизации компьютерных систем и повышения квалификации сотрудников, а также создания программы обучения в области управления техническим обслуживанием. Часть работы была также направлена на рациональное управление оборудованием для технического обслуживания (ВБ-5)¹¹²;
- (vii) В Таджикистане, также как и в Кыргызстане, был сделан уклон на передачу в подряд технического обслуживания дорог. Ранее, однако, АБР инвестировал в улучшение управления техническим обслуживанием дорог со стороны государства посредством пересмотра руководства по плановому техническому обслуживанию дорог и обучения главных инженеров отделов технического обслуживания дорог с целью реализации стандартов и рекомендаций, описанных в руководстве. Ведомственный персонал также прошел обучение по управлению проведением технического обслуживания. В рамках данной работы были разработаны кратко- и среднесрочные программы по реализации предложенной стратегии по проведению технического обслуживания (АБР-26)¹¹³. ЕБРР отдельно разработал план развития технического обслуживания дорог (ЕБРР-11)¹¹⁴. Позднее внимание переместилось в сторону продвижения частного сектора, с тем, чтобы его представители могли участвовать в конкурсных торгах за получение контрактов на проведение технического обслуживания и эффективно управлять ими;
- (viii) В Узбекистане была отмечена слабая активность в транспортном секторе, а также уделялось мало внимания техническому обслуживанию дорог. Проект JICA сосредоточил свою деятельность на дорожно-строительном оборудовании(JICA-8)¹¹⁵, а проект АБР предоставил помощь соответствующим государственным компаниям в разработке планов деловой активности и торговли, улучшении финансового и управленческого учета, и внедрении более коммерческой системы ценообразования (АБР-53)¹¹⁶

16. Задачей ЦАРЭС является создание автодорожных коридоров, содержащихся надлежащим образом и функционирующих при любых погодных условиях. Вероятность использования коридора международными грузовыми перевозчиками гораздо выше, если коридор содержится в надлежащем состоянии и условия движения являются безопасными независимо от погодных условий. Идея создания дорожного фонда была поддержана рядом стран, что в свою очередь обеспечивает выделение гарантированного уровня финансирования для проведения технического обслуживания. Вопрос обеспечения технического обслуживания был в компетенции дорожных управлений. Частных подрядчиков не существовало. Сейчас становится крайне актуальным оказать помощь частным подрядным компаниям с целью повышения их квалификаций в области управления контрактов на предоставление технического обслуживания дорог в условиях конкурентной среды. Привлечение частного сектора уже началось в Афганистане, Казахстане, Кыргызстане и Таджикистане. Возможно, будет необходимо оказать

¹¹² P058447: Третий проект строительства Синьцзянской автомагистрали, 2003-2007

¹¹³ TA 4294TAJ: Внедрение более эффективной практики содержания автодорог, 2004-2007

¹¹⁴ ЕБРР: Развитие и поддержание автомобильных дорог (компонент ТК), 2007

¹¹⁵ JICA: Второй проект автодорожного оборудования, 2004

¹¹⁶ L 2403UZB: Улучшение региональной автодороги ЦАРЭС, 2007-2011

содействие в разработке операционной деятельности, с тем, чтобы они соответствовали нормам передовой практики

17. Обеспечение финансирования для технического обслуживания дорог реализуется в рамках проектов в некоторых странах-участниках ЦАРЭС, хотя еще многое предстоит сделать. В Афганистане ВБ намеревается реализовать комплекс мер по возмещению затрат со стороны пользователей участка региональной дорожной сети, который он профинансировал. Другие донорские организации могли не уделить такое же внимание вопросу обеспечения необходимого финансирования. Генеральное управление учета США отметило, что «без программы устойчивого технического обслуживания дорог, недавно построенные автодороги в конечном итоге придут в негодность, ожидаемые выгоды не материализуются, а миллиарды долларов, потраченных на реконструкцию дорог, будут потрачены впустую»¹¹⁷. Если данные замечания не лишены смысла, то важно оказать помощь Правительству Афганистана в области дальнейшего улучшения технического обслуживания дорог.

18. Касательно вопроса применения дорожных налогов, ВБ провел соответствующее исследование в Азербайджане (ВБ-2)¹¹⁸. В рамках концептуального документа по развитию страны, АБР планирует провести исследование для решения вопросов политики дорожного сектора, включая рационализацию дорожных налогов с целью финансирования технического обслуживания (АБР-100)¹¹⁹. Также запланировано региональное исследование ЦАРЭС на 2009 г. для создания режимов сбора дорожных налогов, которые бы полностью соответствовали принципам Европейской конференции министров транспорта (ЕСМТ), при этом позволяющие странам-участницам ЦАРЭС справедливо взыскивать издержки, как с зарубежных, так и местных пользователей, за обеспечение и содержание надлежащей дорожной инфраструктуры (АБР-80)¹²⁰.

19. Если говорить об отправной точке применения режима, то дороги надлежащего стандарта качества были построены или реабилитированы в таких странах, как Афганистан, Казахстан и провинции Синьцзян посредством предоставления лабораторного оборудования для проверки строительных и технических стандартов (АБР-43, АБР-3, АБР-55)¹²¹. Другим странам-участницам ЦАРЭС подобной помощи не оказывалось.

20. Для эффективного функционирования системы технического обслуживания дорог, частично осуществляемого частным сектором, необходимо решить ряд вопросов, и в этом, возможно, ЦАРЭС может оказать поддержку. Сюда входит вопрос конкурентной борьбы с целью обеспечения плацдарма для конкурса между частными и государственными компаниями (В Монголии, например, в сфере технического обслуживания, осуществляют деятельность 4 частных и 22 государственных компании). Ключевым аспектом обеспечения конкурентной борьбы является ведение подробного функционального бухгалтерского учета государственных компаний, для проверки того, что они не получали никаких субсидий, особенно скрытых, что давало бы им неравное

¹¹⁷ Генеральное управление учета США, **РЕКОНСТРУКЦИЯ АФГАНИСТАНА – Был достигнут успех в строительстве дорог, но необходимо провести оценку для определения оказанного воздействия и стабильной программы по проведению технического обслуживания**, Июль 2008

¹¹⁸ Р 040716: Реконструкция и модернизация автомагистрали, 2001-2005

¹¹⁹ АБР: Реабилитация автодороги южного транспортного коридора, 2005

¹²⁰ REG TA2: Справедливая плата за пересечение границы и сборы с пользователей на содержание автодорог, 2009-2011

¹²¹ ТА 4675AFG: Развитие потенциала учреждений автотранспортного сектора, 2006; L 1774KAZ: Реабилитация региональной автодороги Алматы-Бишкек, 2000-2007; L 2393PRC: Усовершенствование региональной автомобильной дороги в Синьцзяне (Участок Корла-Куча), 2007-2012

преимущество в конкурсных торгах. Для решения данного вопроса, возможно, было бы целесообразно оказать помощь в области улучшения систем управленческого учета применительно как к государственным, так и частным организациям.

21. Для решения второго вопроса, возможно, целесообразно было бы провести исследование общей структуры сектора технического обслуживания дорог. Одной из отличительных черт автодорожных коридоров ЦАРЭС является то, что они охватывают протяженные участки с негусто населенной территорией, особенно в Казахстане и Монголии, а также горных районах Кыргызстана и Таджикистана. Мелкие компании могут взять на себя обязательства по проведению планового технического обслуживания, но вопрос остается открытым, особенно для изолированных областей, будет ли данная деятельность достаточной для поддержания бизнеса наплаву. Такие компании определенно не будут иметь достаточного потенциала для проведения капитального технического обслуживания, так как не смогут позволить себе покупку соответствующей техники. Компании по аренде промышленной техники (например, государственная компания получила помощь в рамках проекта АБР, реализуемого в Узбекистане (АБР-53)¹²² и проекта ВБ в Монголии (ВБ-3)¹²³) частично могут решить данный вопрос. Такие компании, однако, будут преследовать, прежде всего, коммерческий интерес, а не цель поддерживать автодорожную сеть в соответствии с установленными стандартами. Как следствие, крайне необходимой техники может не оказаться под рукой, особенно при проведении экстренных работ по устранению последствий природных явлений. Вопрос реагирования в случае экстренных обстоятельств также является важным, особенно для местности, подверженной экстремальным природным условиям и другим природным явлениям, как землетрясения. В богатых странах, данные вопросы решались обычно крупными многопрофильными строительными компаниями. Вторым вопросом, который необходимо рассмотреть в исследовании является подход, основанный на том, чтобы международные компании развивали свой потенциал в сфере заключения контрактов и технического обслуживания.

22. Обеспечение промышленной техникой для технического обслуживания дорог является важным вопросом. Большая часть стран ЦАРЭС (за исключением КНР и Афганистана) унаследовала парк техники у Российской Федерации. Промышленная техника обычно основывалась на простых технологиях. Персонал, обслуживающий данную технику был обучен надлежащим образом. Было ограниченное модельный ряд, тем самым проблем с обеспечением запасными частями не возникало. Помощь со стороны донорских организаций открывает доступ к гораздо более богатому выбору моделей, представленных на международном рынке. Конкурсные торги обеспечат их участнику, предложившему наименьшую цену, контракт на поставку техники, независимо от того, насколько она совместима с техникой, находящейся на балансе организации технического обслуживания. Некоторые донорские организации запрещают своим членам участвовать в конкурсных торгах, а некоторые двусторонние донорские организации своим национальным компаниям. Увеличение модельного ряда промышленной техники может повлечь за собой дополнительные расходы на управление товарно-материальным снабжением и управление рисками. Под управлением рисками, среди прочего, понимается вероятность выхода из строя дорогостоящей техники по причине отсутствия запасных частей. В Казахстане, например, был выигран тендер на поставку 19 многоцелевых грузовиков торговых марок Renault, Grün и Wirtgen, и есть определенная вероятность, что данные компании не имеют распространенной сети своих

¹²² L2403UZB: Улучшение региональной автодороги ЦАРЭС, 2007-2011

¹²³ P 056200: Развитие транспорта, 2001-2005

представительств, особенно в районе некоторых удаленных маршрутов, через которые проходят автодорожные коридоры ЦАРЭС. Такая ситуация часто означает, что единица техники, в лучшем случае, должна быть транспортирована обратно в столицу для последующего ремонта. В этой связи среди стран-участниц ЦАРЭС имеется определенное беспокойство насчет того, что нет соответствия между оборудованием, предоставляемым донорскими организациями и тем, что закупается ими. Это в свою очередь добавляет определенной сложности и затрат на управление за процессом проведения технического обслуживания. Возможно, для ЦАРЭС будет целесообразно провести сравнительный анализ оборудования закупленного для Узбекистана в рамках трех проектов по поставке оборудования для технического обслуживания, и исследовать их эксплуатационные характеристики и режимы технического обслуживания, в которых они применяются (ИБР-10, JICA-8, АБР-53)¹²⁴. Возможно будет дополнительным преимуществом, если ЦАРЭС рассмотрит варианты эффективного решения данного вопроса без нарушения политики проведения закупок, применяемой международными донорскими организациями.

23. Все страны-участницы ЦАРЭС осуществляли реализацию проектов, в рамках которых проводилась поставка оборудования и техники для технического обслуживания. Время от времени закупка оборудования выглядела противоположно подходам к проведению технического обслуживания, реализуемого другой донорской организацией. Например, в 2007 г. ЕБРР предоставил Министерству транспорта и коммуникаций Таджикистана оборудование для технического обслуживания дорог с целью проведения необходимого ремонта и обслуживания дорожной сети страны (ЕБРР-7)¹²⁵. Примерно в то же время, проект АБР оказал поддержку, передав техническое обслуживание в руки частным подрядчикам (АБР-74)¹²⁶.

Г. Безопасность дорожного движения

24. В круг основных интересов донорских организаций входит обеспечение безопасности дорожного движения. Статистика дорожного движения указывает на то, что в регионе ЦАРЭС высокий уровень дорожных происшествий и несчастных случаев. Все донорские организации уделяют особое внимание инженерным аспектам обеспечения дорожной безопасности применительно ко всем автодорогам, которые финансируют. Если говорить более конкретно, то была оказана поддержка для создания организации в некоторых странах, отвечающей за разработку политики дорожной безопасности и повсеместно продвигающей безопасность дорожного движения в стране. В Казахстане и Кыргызстане АБР создал национальные советы безопасности дорожного движения (АБР-3, АБР-4)¹²⁷. В Кыргызстане АБР также провел тренинг по пакету программ для микрокомпьютерного анализа дорожных происшествий (МААР) (АБР-10)¹²⁸. В провинции Синьцзян ВБ предоставил помощь в области укрепления потенциала многоцелевого агентства «Ведущая группа по безопасности дорожного движения» (ВБ-5)¹²⁹. АБР предоставляет в Таджикистане аналогичную помощь Отделу транспортной безопасности (АБР-51)¹³⁰. **Похоже, что Афганистан, Азербайджан, Монголия и Узбекистан не получили**

¹²⁴ UZB012: Модернизация асфальтового завода и закупка оборудования для строительства и содержания дорог, 2004-2009; JICA: Второй проект автодорожного оборудования, 2004; L 2403UZB: Улучшение региональной автодороги ЦАРЭС, 2007-2011

¹²⁵ 36826: Проект развития технического обслуживания дорог, 2007

¹²⁶ L 2359TAJ, G 0085TAJ: Проект улучшения регионального транспортного коридора ЦАРЭС, 2008-2013

¹²⁷ L 1774KAZ и L 1775KGZ: Реабилитация региональной автодороги Алматы-Бишкек, 2000-2007

¹²⁸ TA 3531: Повышение эффективности дорожного сектора, 2001-2004

¹²⁹ P058447: Третий проект строительства Синьцзянской автомагистрали, 2003-2007

¹³⁰ L 2196TAJ: Реабилитация автомобильной дороги Душанбе – граница Кыргызстана, Фаза II, 2007-2009

помощи со стороны донорских организаций для создания руководящей организации по безопасности дорожного движения.

25. Подготовка планов по безопасности дорожного движения осуществлялась при поддержке ВБ в Азербайджане, Казахстане и провинции Синьцзян (ВБ-2, ВБ-1, ВБ-5)¹³¹. Для ЦАРЭС, возможно, было бы целесообразно подготовить ситуационное исследование (кейс-стади) данных планов, в частности их основных принципов, с тем чтобы страны-участницы могли подготовить свои собственные, со знанием того, что такие планы будут в полном соответствии с планами всех стран ЦАРЭС.

26. Сбор данных по дорожным происшествиям осуществлялся в Монголии и Казахстане при поддержке ВБ (ВБ-3, ВБ-1)¹³². В Кыргызстане за счет средств АБР был приобретен пакет программного обеспечения МААР и проведено соответствующее обучение его пользователей (АБР-10)¹³³. АБР предлагает в Казахстане установить интеллектуальную транспортную систему для улучшения безопасности дорожного движения (АБР-75)¹³⁴.

27. В рамках двух проектов ВБ в Казахстане (ВБ-1, ВБ-9) и проектов АБР в Монголии (АБР-24) и провинции Синьцзян (АБР-55)¹³⁵ была оказана поддержка при проведении программ по связям с общественностью в области безопасности дорожного движения. Возможно, ЦАРЭС следует улучшить согласованность между странами в отношении обработки баз данных по дорожным происшествиям, а также проведении кампаний по безопасности дорожного движения. Особое внимание можно уделить Афганистану и Узбекистану, которые, похоже, не получили поддержки донорских организаций в сфере безопасности дорожного движения, кроме как применение соответствующих технических стандартов по безопасности дорожного движения при проектировании автомобильных дорог.

28. В будущем ЦАРЭС предлагает осуществить региональный проект по проведению проверки безопасности коридоров ЦАРЭС и рассчитывает, что он предоставит в результате готовые предложения, охватывающие ряд мер по улучшению безопасности, включая инфраструктуру, управление, технологии и связи с общественностью (АБР-94)¹³⁶. Также возможно целесообразно расширить круг задач проекта для обеспечения того, чтобы были решены все комплексные вопросы в области управления безопасностью дорожного движения и рассмотреть привлечение в данный процесс других агентств, таких как полиция.

¹³¹ P040716: Реконструкция и модернизация автомагистрали, 2001-2005; KZ-PE-8499: Проект реструктуризации дорожного транспорта, 1999-2004; P058447: Третий проект строительства Синьцзянской автомагистрали, 2003-2007

¹³² P056200: Развитие транспорта, 2001-2005; KZ-PE-8499: Проект реструктуризации дорожного транспорта, 1999-2004

¹³³ TA 3531KGZ: Повышение эффективности дорожного сектора, 2001-2004

¹³⁴ L 2503KAZ: Инвестиционная программа проекта «Транспортный коридор-1 ЦАРЭС» (участок в Жамбылской области) [Международный транзитный коридор Западная Европа–Западная часть Китайской Народной Республики], 2008-2014

¹³⁵ KZ-PE-8499: Проект реструктуризации дорожного транспорта, 1999-2004, P099270: Юго-западный транспортный коридор: Международный транзитный коридор «Западная Европа – Западный Китай», 2009-2012; L 2087MON: Строительство региональной автодороги, 2004-2009; L 2393PRC: Усовершенствование региональной автомобильной дороги в Синьцзяне (Участок Корла-Куча), 2007-2012

¹³⁶ REG TA36: Проверка эксплуатационной безопасности регионального транспортного коридора, 2010

Г. Развитие потенциала

29. Развитие потенциала преимущественно было сосредоточено на государственных учреждениях. Незначительная сумма была направлена на проведение тренинга для частных подрядчиков, упоминаемых в пункте 15(iii). Почти все страны-участницы ЦАРЭС начали с почти одинаковой институциональной базы в плане управления автодорогами. В последующем, возможно, будет целесообразно провести обучение на региональной основе, хотя бы частично.

30. Программа ТРАСЕКА является важным игроком в области проведения обучения. Один проект был нацелен на обучение государственных чиновников высшего уровня при министерствах транспорта, железных дорог, таможни и администрациях портов, а также отдельно для глав пограничных и таможенных управлений, административных управлений, железнодорожных управлений, портовых и паромных операторов, а также заинтересованных сторон из сектора дорожного транспорта. После проведения анализа потребностей в обучении был разработан обучающий материал для каждой из двух групп и проведены обучающие программы (TRAC-1)¹³⁷. Это единственный проект, реализуемый на средства донорских организации, который был направлен на управленческие уровни. В рамках текущего проекта, ТРАСЕКА расширяет свою деятельность до сотрудничества с обучающими заведениями, для обеспечения того, чтобы обучающий персонал был осведомлен о последних техниках и инструментах транспортного планирования, техниках оценки капиталовложений и других методологиях, включая анализ внешней среды с целью привлечения инвестиций в транспортный сектор. ТРАСЕКА совершенствует свою программу обучения за счет улучшенных педагогических квалификаций, техник преподавания и методов разработки учебных планов. Отдельный фокус направлен на интермодальный транспорт и взаимозаменяемость, для того чтобы обучающие институты и внутриведомственные учебные центры могли проводить обучение, соответствующее последним достижениям в рамках данных направлений (TRAC-5)¹³⁸. В рамках этого проекта также предполагается провести оценку возможности создания регионального обучающего центра для повышения квалификации. Создание подобного института может быть также в интересах ЦАРЭС.

31. АБР также занимается проблемой качества обучающих институтов в странах, не входящих в программу ТРАСЕКА. В Афганистане он совершенствует учебный план департамента автодорожного строительства при Кабульском Политехническом Университете (КПУ) в области проектного управления и закупок, а также социальных исследований, политики по переселению и оценки воздействия на окружающую среду (АБР-44)¹³⁹. До настоящего времени деятельность ограничена оказанием поддержки в разработке инвестиционных проектов. Может быть целесообразным расширить сферу деятельности для включения предметных областей, в которых реализует свою деятельность ТРАСЕКА в рамках своего региона.

¹³⁷ ТРАСЕКА: Укрепление потенциала высшего руководства транспортного сектора, 2003-2005

¹³⁸ ТРАСЕКА: Укрепление потенциала в части обучения специалистов в области транспорта в странах СНГ, 2008

¹³⁹ ТА 4828: Реконструкция автомобильной дороги и развитие потенциала, 2006

32. Интенсивная помощь со стороны донорских организаций была направлена на укрепление потенциала в области управления проектами. АБР оказал существенную помощь Министерству общественных работ Афганистана (MPW) в разработке учебного плана и обучающих курсов в области управления и закупок проекта, а также модернизации компьютерного оборудования для отдела управления и закупок проекта при MPW. Также АБР провел тренинг для сотрудников Министерства транспорта об их регулятивной роли в данном процессе (АБР-44)¹⁴⁰. Ранее в рамках проекта ВБ также проводилось укрепление потенциала Министерства транспорта и Министерства общественных работ (ВБ-4)¹⁴¹. АБР также предоставил поддержку Азербайджану в сфере управления проектами (АБР-68)¹⁴².

33. Институциональный потенциал является важным компонентом в деятельности по укреплению потенциала. АБР планирует взяться за решение данной проблемы вместе с Департаментом автодорожной службы Азербайджана (АБР-100)¹⁴³, Департаментом управления автодорожного коридора Бишкек–Торугарт в Кыргызстане (АБР-76) и Департаментом автомобильных дорог при Министерстве автомобильных дорог, транспорта и туризма в Монголии (АБР-67)¹⁴⁴. ВБ осуществляет свою деятельность в том же направлении для государственного концерна «Азеравтойол» в Азербайджане (ВБ-2) и Бюро транспортного управления в провинции Синьцзян (ВБ-5)¹⁴⁵. Отдельными проектами был также охвачен ряд других вопросов. Учитывая, что в рамках программы ТРАСЕКА начался процесс институционального обучения, возможно, для ЦАРЭС будет целесообразно пересмотреть программу обучения на основе ранее проведенного анализа потребностей в обучении с уклоном на потенциал администрировать и проводит обучение. В число направлений обучения, которые также заслуживают внимания, входит общее управление, разработка политики, регулирование и контроль за исполнением контрактов.

34. В сферу деятельности ряда проектов входило развитие ИКТ. Были охвачены различные вопросы. Афганистан получил ИКТ оборудование для осуществления управления проектами и проведения закупок, также отдельно была установлена автоматизированная система управления (АБР-44, АБР-54); Азербайджан – для модернизации своей базы данных о дорожной сети (ВБ-7); Казахстан – для установки интеллектуальной транспортной системы (АБР-20); Провинция Синьцзян – для управления техническим обслуживанием дорог (ВБ-5); и Узбекистан – для системы базы данных дорожной сети (АБР-53)¹⁴⁶. На региональной основе ЭСКАТО намеревается разработать базу данных Сети азиатских автомобильных дорог (АН) для предоставления странам-участницам компьютеризованной базы данных, которая бы служила в качестве инструмента, способного определять приоритеты для маршрутов/дорожных участков АН, подлежащих реабилитации, и который бы способствовал развитию диалога между

¹⁴⁰ ТА 4828: Реконструкция автомобильной дороги и развитие потенциала, 2006

¹⁴¹ P078284: Срочный проект восстановления транспортного сектора, 2003

¹⁴² L 2354AZE: Программа развития сети автомобильных дорог, Первый проект – Участок Масаллы-Астара автомагистрали Север-Юг, 2008-2009

¹⁴³ Концептуальный документ АБР: Улучшение южного транспортного коридора, 2005

¹⁴⁴ G0123KGZ: Проект «Транспортный коридор-1 ЦАРЭС» (дорога Бишкек - Торугарт), 2008-2014; Концептуальный документ АБР: Проект развития регионального транспорта, 2008

¹⁴⁵ P040716: Реконструкция и модернизация автомагистрали, 2001-2005; P058447: Третий проект строительства Синьцзянской автомагистрали, 2003-2007

¹⁴⁶ ТА 4828AFG: Реконструкция автомобильной дороги и развитие потенциала, 2006; G 0081AFG: Первый проект строительства сети автомобильных дорог (Бала Мургаб - Леман), 2007-2012; P094488: Второй проект магистральных дорог, 2006-2011; ТА 4091KAZ: Проект реконструкции автодороги Актау-Атырау, 2003; P058447: Третий проект строительства Синьцзянской автомагистрали, 2003-2007; L 2403UZB: Улучшение региональной автодороги ЦАРЭС, 2007-2011

странами, международными кредитными учреждениями и другими донорскими организациями (ЭСКАТО-6, ЭСКАТО-7)¹⁴⁷. В этой связи ЦАРЭС необходимо проанализировать степень, в которой системы ИКТ гармонично работают, так что используются аналогичные методологии и применяются сопоставимые данные. Например, если у Казахстана имеется интеллектуальная транспортная система по сопровождению водителей, будет ли это преимуществом для ЦАРЭС, если будет принято решение по внедрению такой системы на всех коридорах ЦАРЭС? Вторым важным вопросом, требующим рассмотрения, являются транспортные организации, в частности государственные, имеющие на руках стратегию развития ИКТ и генеральный план. Часто у организаций и агентств, приобретающих автономные системы для специальных целей, имеются недостатки в долгосрочной перспективе. Их сложно интегрировать с другими системами. Возможно, целесообразно провести семинар по ИКТ и транспорту, для выявления общих проблем, которые могут вызывать разногласия среди стран-участниц.

35. По вопросу ИКТ и баз данных Генеральное управление учета США сделало следующий комментарий касательно Афганистана: «отсутствует исчерпывающая информация о проектах развития автодорог, финансируемых донорскими организациями, так как донорские организации систематично и регулярно не предоставляют данные по реализации таких проектов Консультативной группе по транспортному сектору – совместной группе из представителей Правительства Афганистана и донорских организаций, отвечающей за сбор таких данных»¹⁴⁸. ЦАРЭС, возможно, следует рассмотреть в качестве варианта создание центральной информационной базы данных для хранения обновленной информации о ходе выполнения работ и ситуации, происходящей в рамках каждого коридора. Эта информация может находиться в открытом доступе на веб-сайте и быть полезной для грузоперевозчиков и транспортных компаний. Такая информационная база данных потребует наличия собственного источника финансирования. Этого в конечном итоге можно добиться путем взимания своего рода сбора. Все это будет напрямую зависеть от предоставления точной информации со стороны стран-участниц и донорских организаций. ЭСКАТО осуществила попытку сбора такой информации, но задача еще далека от выполнения.

Н. Дублирование и пробелы

36. Существует ряд потенциальных дублирований:

- (i) В Афганистане ВБ подготовил стратегический план развития транспортного сектора, а АБР генеральный план усовершенствования дорожной сети;
- (ii) В Азербайджане АБР уведомил о возможности рассмотрения и решения ряда вопросов политики в своем концептуальном документе, похоже, что на повестке дня ЕББР также стоит проведение обзора транспортной политики;
- (iii) В Монголии АБР подготовил стратегию развития транспортного сектора и, отдельно, дорожную карту для улучшения интеграции сети транспортного сектора;

¹⁴⁷ JPN99722: Продвижение, развитие Сети азиатских автомобильных дорог, и придание ей официального статуса (Фаза II) – Проект по развитию инфраструктуры наземного транспорта в Азии (АЛТИД), 2001; JPN97530: Модернизация маршрутов Сети азиатских автомобильных дорог - Проект по развитию инфраструктуры наземного транспорта в Азии (АЛТИД), 2001

¹⁴⁸ Генеральное управление учета США, **РЕКОНСТРУКЦИЯ АФГАНИСТАНА – Был достигнут успех в строительстве дорог, но необходимо провести оценку для определения оказанного воздействия и стабильной программы по проведению технического обслуживания**, Июль 2008

- (iv) В Казахстане ИБР профинансировал реабилитацию 185 км дороги от Астаны до Караганды. В планах ЦАРЭС на 2009-2012 гг. стоит реконструкция участка. Предполагаемая стоимость в размере \$1 млрд долл. США подразумевает, что это будет достаточно протяженный участок;
- (v) В Азербайджане большая часть автомагистрали Восток-Запад была реконструирована и восстановлена в течение 2000-2008 гг. ЦАРЭС запланировало дальнейшие работы в отношении 534 км на 2007-2015 гг.;
- (vi) ЕБРР реконструировал автодорогу, соединяющую Актау и Бейнеу, в рамках проекта, реализация которого началась в 2003 г. ЦАРЭС запланировало проведение реабилитационных работ на аналогичном участке в течение 2009-2012 гг., так как появление трещин угрожает целостности дороги;
- (vii) АБР реабилитировал 55 км дороги Найбабад-Хайратон до Узбекистана в рамках проекта в 2003 г., а ЦАРЭС планирует проведение дальнейшей реабилитации в 2008 г. Автодорога построена на весьма нестабильной песчаной поверхности;
- (viii) В период 2001-2005 гг. в Азербайджане ВБ проводил обучение персонала, отвечающего за техническое обслуживание дорог. ЦАРЭС планирует в 2010 г. проводить дальнейшее обучение. Это может быть тем случаем, когда необходимо стимулировать институционализацию такого обучения в обучающем центре;
- (ix) Как АБР, так и ЕБРР осуществляют реализацию проектов в Азербайджане, которые внедряют использование контрактов, основанных на производительности, и норм производительности;
- (x) В Таджикистане как АБР, так и ЕБРР оказывали помощь в подготовке планов развития технического обслуживания дорог;
- (xi) В Азербайджане ВБ проводил исследование сборов, взимаемых с участников дорожного движения. АБР подготовил концептуальный документ для проекта по исследованию вопросов политики транспортного сектора, которое включает в себя обзор сборов, взимаемых с пользователей дорог, и их дальнейшую рационализацию;
- (xii) Были отмечены различия в применении политики закупок для техники по техническому обслуживанию дорог. ЕБРР, например, предоставил технику Министерству транспорта и коммуникаций Таджикистана, примерно в то время, когда АБР намеревался передать частному сектору функцию осуществления технического обслуживания.

37. Имеется ряд пробелов в осуществлении реабилитации автодорожных коридоров, которые были перечислены в пункте 12. В число потенциальных пробелов/несоответствий входят следующие:

- (i) Различные подходы к проведению технического обслуживания государственными агентствами или же передаче данной функции частным подрядчикам;
- (ii) Обеспечение оборудованием для технического обслуживания, которое тяжело интегрировать с парком техники, имеющимся на балансе агентства;
- (iii) Обеспечение системами ИКТ, которые могут оказаться автономными и сложными для последующей интеграции в общую систему;

- (iv) Лабораторное оборудование контроля качества, которое было предоставлено только несколькими странами-участницам;
- (v) Обучение, которое было институционализировано в учебных заведениях, тем самым более стабильное и устойчивое;
- (vi) Интенсивная деятельность в одной стране, если оказалась эффективной, может быть применена также и в других странах.

I. Возможности

38. Только два автодорожных коридора ЦАРЭС находятся на пути полной реконструкции и реабилитации, и в их число входят сравнительно непротяженные участки Монголии, один из которых, направляющийся на территорию Внутренней Монголии, пока еще не присоединен к сети ЦАРЭС. Похоже, что у всех остальных в программах реабилитации или строительства имеются пробелы. Грузовой поток остается на низком уровне. Протяженность дорог является большой, а это в свою очередь отражается на расходах на техническое обслуживание. Железнодорожный участок создал прецедент для приоритизации двух коридоров, идущих в Европу. Возможно, целесообразно, расставить приоритеты для автодорожных коридоров ЦАРЭС вместе с железнодорожными коридорами, и направить капиталовложения на полную модернизацию двух альтернативных маршрутов в Европу, один через Российскую Федерацию, а второй через Актобе и через Каспийское море. Это позволит создать альтернативные маршруты через различные страны, которые в свою очередь создадут конкуренцию странам, вовлеченным в их систему образования тарифов на транзитные грузовые перевозки. Также это позволит физически присоединить Азербайджан к центрально-азиатскому ядру региона ЦАРЭС. Каждый из коридоров мог бы объединиться с выходами на КНР и Афганистан. Также можно расставить приоритеты для частей участков других коридоров, с тем, чтобы отдельные страны могли эффективно присоединиться к приоритетным коридорам. Предложенная региональная техническая помощь ЦАРЭС - REG TA6 (АБР-211) – может стать механизмом реализации данного процесса, но это в свою очередь потребует увеличения финансирования и начала деятельности до 2011.

39. Вопрос согласованности стран-участниц в разработке политики и укреплении потенциала заслуживает внимания. Возможно, целесообразно работать в таком направлении, когда дорожная сеть управляется аналогичными нормами политики и нормативно-правовой базой, а государственные агентства применяют одинаковые стандарты ко всему транспортному сектору. Также, ЦАРЭС возможно следует опереться на наиболее перспективные инициативы, начатые в рамках программы ТРАСЕКА, в частности в области гармонизации политик и использования систематического подхода к обучению на основе согласованного комплекса стандартов, управленческих и технических компетенциях. Также для ЦАРЭС, возможно, будет уместно рассмотреть свою деятельность на региональном уровне, при этом гибко реагируя на потребности отдельного государства с целью оказания предметной поддержки. Такой подход будет использоваться в тех случаях, когда руководство страны посчитает, что требуется предоставление дополнительной помощи, для того чтобы не отставать от графика запланированных мероприятий.

40. Похоже, что идет конкурентная борьба за финансирование в некоторых странах за автодороги, входящие в сеть ЦАРЭС и находящиеся за его границами. Последние из перечисленных дорог являются частью сетей других региональных организаций. Приоритеты стран могут послужить причиной для ЦАРЭС пересмотреть свою

41. Многопрофильные строительные компании являются важным игроком в процессе реабилитации и технического обслуживания автодорожных коридоров. Развитие местных компаний, по-видимому, является важным, но этому уделялось незначительное внимание, не считая двух стран, где для представителей строительного сектора были проведены тренинги по тому, как участвовать в конкурсных торгах. По мере своего роста, такие компании смогли бы воспользоваться финансовыми ресурсами со стороны подразделений международных финансовых институтов и ЕБРР, занимающихся частным финансированием, с целью приобретения строительного оборудования и техники, а также, возможно, разработки более комплексных компьютерных систем для управления своей операционной деятельностью. В интересах ЦАРЭС, возможно, будет изучение способов и средств оказания помощи местным строительным фирмам, для того чтобы они смогли преодолеть имеющиеся барьеры и участвовать в конкурсных торгах в рамках проектов, финансируемых международными организациями. Вторым направлением, заслуживающим внимания, является улучшение методов бухгалтерского учета и предоставления управленческой отчетности, с тем, чтобы руководство могло более эффективно управлять деятельностью и своевременно предоставлять финансовую информацию, необходимую для участия в конкурсных торгах.

42. В число направлений, заслуживающих внимание и оказания систематической поддержки, входят следующие:

- (i) Институту ЦАРЭС необходимо стремиться наладить официальную связь с любым из региональных центров обучения программы ТРАСЕКА для повышения квалификации в сфере транспорта, как уже обсуждалось в пункте 30;
- (ii) Необходимо развить потенциал частных подрядных компаний, для того чтобы они смогли удовлетворить требованиям комплексного технического обслуживания. В рамках данной поддержки можно также охватить вопрос приобретения и управления многоцелевыми единицами оборудования по техническому обслуживанию. Сюда можно также включить укрепление потенциала Департамента автомобильных дорог в области эффективного управления контрактами, когда государственные компании конкурируют за право получить контракты на проведение технического обслуживания в условиях здоровой конкуренции;
- (iii) Разработка базы данных для дорожной сети ЦАРЭС, которая бы предоставляла последнюю информацию о ходе выполнения работ, условий и других данных для нужд пользователей и планировщиков;
- (iv) Разработка эффективных систем ИКТ и архитектуры ИКТ для управления развитием автомобильных дорог. Возможно, целесообразно будет рассмотреть проведение семинара по ИКТ и транспорту, для того чтобы изучить общие спорные вопросы, которые могут возникнуть между странами-участницами на высшем уровне руководства. Некоторые его представители могут быть просто не осведомлены о многих управленческих вопросах в сфере ИКТ;

- (v) Исследование по согласованию политики в сфере транспорта и автомобильных дорог, а также планов стран-участниц и собственных планов ЦАРЭС по развитию региональных автомобильных дорог;
- (vi) Тесная работа с подразделениями международных финансовых институтов, занимающихся частным финансированием, для того чтобы выяснить в каких направлениях ЦАРЭС следует осуществлять деятельность для улучшения ГЧП и финансирования частного сектора в области развития автомобильных работ;
- (vii) Анализ вариантов для выбора эталонных стандартов, которые можно было бы применить к ряду направлений, включая техническое обслуживание дорог и безопасность дорожного движения.

Ж. Проекты

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
							Доноры	Страна
AFG-1	Правительство Афганистана	AFG	Афганистан			Участок автодороги Герат-Торгунди протяженностью 119 км (текущий проект) [место не определено]	30,00	
AFG-2		AFG	Афганистан			Участок автодороги Кандагар-Спин Болдак протяженностью 42 км (текущий проект)	13,00	
ADB-1	АБР	TAJ	АБР	Проект реабилитации автомобильных дорог	TA 3168TAJ	i) Составление краткого обзора транспортного сектора, в рамках которого можно будет анализировать потребности и приоритеты данного сектора; ii) Разработка программы капитальных инвестиций и технического обслуживания сектора; iii) Составление технико-экономического обоснования с целью разработки приоритетного проекта в автодорожном подсекторе; iv) Изучение исходного состояния окружающей среды и, в случае необходимости, проведение оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС); v) Оценка социального воздействия (ОСВ) Проекта, уделяя особое внимание вопросам, связанным с тем, каким образом данный Проект будет способствовать сокращению бедности и созданию новых рабочих мест; vi) Составление подробного рабочего плана и закупочной документации по Проекту.	1999	0,84
ADB-2		KGZ	АБР	Третья фаза реабилитации автодороги Бишкек-Ош	TA 3335KGZ	Техничко-экономическое обоснование и подробное проектирование автодороги [отчеты о ТП не рассмотрены] В рамках проекта предполагается реализация следующих мероприятий: i) Техничко-экономическое обоснование третьей фазы реабилитации автодороги Бишкек-Ош. ii) Оценка текущей реформы политики транспортного сектора iii) Оценка предпринимаемых Правительством инициатив по укреплению институционального потенциала iv) Разработка новой стратегической программы в качестве основы для повышения эффективности и	2000	0,60

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
								Доноры	Страна
						результативности сектора			
<u>ADB-3</u>		KAZ	АБР ЕБРР	Реабилитация региональной автодороги Алматы- Бишкек	L 1774KAZ 8072	Реконструкция участка дороги протяженностью 417 км	2000-2007	65,00 28,50	
ADB-4		KGZ	АБР	Реабилитация региональной автодороги Алматы- Бишкек	L 1775KGZ	i) Реконструкция участка автодороги Алматы–Бишкек протяженностью 245 км (около 204 км на территории Казахстана и 41 км на территории Кыргызской Республики); ii) Оснащение объектов таможенного контроля на пограничном переезде Акжол-Чу (Кордай) автоматизированной системой таможенного досмотра; iv) Заключение международного (трансграничного) соглашения (МС) о согласовании массы и габаритов перевозочных средств и таможенной документации; v) Ратификация и реализации РК и КР конкретных инициатив по обеспечению безопасности дорожного движения; vi) Закупка (внутри страны) лабораторного оборудования для проверки строительных норм в РК; vii) В КР внесены изменения в правила дорожного движения (в рамках технической помощи); viii) Парламентами обеих стран рассматривается предложение о создании принципов комплексного прохождения таможенного контроля («в одно окно»); ix) В обеих странах созданы Национальные советы по безопасности дорожного движения.	2000-2007	5,00	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет		
							Доноры	Страна	
ADB-5		MON	АБР	Второй проект развития автодорог	L 1700MON	i) Участок дороги протяженностью 200 км между населенными пунктами Налай и Чоир; ii) Государством созданы 22 дорожно-ремонтные компании, из которых 4 на данный момент являются частными компаниями, а остальные – государственными; iii) Оборудование для технического обслуживания, включая 3 двухосных дорожных катка; 3 асфальтоукладчика; гудронатор; 6 ручных вибрационных катков; 2 снегоуборочные машины; 3 колесных трактора с задним ковшом; 3 грейдера, 3 распределителя щебня; 6 самосвалов; передвижная мастерская; 3 автоцистерны для воды (МКТ), а также 3 воздушных компрессора; 6 пил для резки асфальтобетона; 3 дизельных генератора; 6 небольших установок для укладки мостовых; 9 виброплощадок; 3 тележки для ручной асфальтоукладки; 3 фургона для строителей; и 3 грузовых автомобиля малой грузоподъемности с сидениями в два ряда (через лизинговую компанию по аренде оборудования)	2000-2007	21,50	8,50
ADB-6		TAJ	АБР	Подготовка второй фазы реабилитации автодороги	TA 3738TAJ	Подготовить проект реконструкции автодороги Душанбе-Гарм-Жиргата-кыргызская граница [документ с данными о технической помощи не найден]	2001	0,60	
ADB-7		KGZ	АБР	Третья фаза реабилитации автодороги Бишкек-Ош	L 1853KGZ	i) Восстановить участок дороги Бишкек–Ош протяженностью 120 км; ii) Улучшить состояние вспомогательной автодороги местного значения (протяженностью 125 км) в Жалалабаде, соединяющейся с автодорогой Бишкек–Ош; iii) Внедрить переработанные и улучшенные методы практической деятельности по содержанию и техническому обслуживанию автодорог; iv) Закупить стандартное оборудование для технического обслуживания.	2001-2004	40,00	10,00

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет		
							Доноры	Страна	
ADB-8		TAJ	АБР	Реабилитация автомобильной дороги	L 1819TAJ	i) Реконструкция автомобильной дороги (участки, находящихся в наиболее бедственном состоянии, общей протяженностью 80 км) Душанбе-Куляб и Курган-Тюбе; ii) Закупка соответствующего оборудования для содержания и технического обслуживания автодорог, тестирования материалов в лабораторных и полевых условиях, проведения технических исследований, и компьютеризации проектно-конструкторских чертежей; iii) Обучение методам организации и контроля за исполнением контрактов, работе с системами контроля за состоянием дорожного покрытия, а также по другим направлениям, играющим ключевую роль в содержании и обслуживании восстановленных участков автодороги.	2001-2004	20,00	
ADB-9		KAZ	АБР	Повышение эффективности в дорожном секторе	TA 3530KAZ	Реализовать: i) Международное (трансграничное) соглашение (МС), подписанное Правительствами КР/РК 15 ноября 1999 г.; ii) Меморандум о развитии автодорожного сектора (МРС), принятый Правительством Республики Казахстан 31 марта 1996 г.; iii) Продолжение институциональных реформ, согласованных с Правительством РК; iv) Меры по повышению безопасности дорожного движения	2001-2004	0,75	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
							Доноры	Страна
ADB-10		KGZ	АБР	Повышение эффективности дорожного сектора	TA 3531KGZ	<p>Безопасность дорожного движения</p> <p>i) План действий, состоящий из четырех этапов:</p> <p>а. Поддержка деятельности Комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения (КБДД) и развитию правовой базы;</p> <p>б. Укрепление правовой базы и организация устойчивого финансирования деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения;</p> <p>с. Создание Фонда безопасности дорожного движения (ФБДД), а также учреждение КБДД, Секретариата дорожной безопасности (СДБ) и научно-технического объединения по вопросам безопасности дорожного движения (НТО БДД);</p> <p>д. Создание устойчивой системы управления мерами по обеспечению безопасности дорожного движения;</p> <p>ii) Закупка программного обеспечения для базы данных о дорожно-транспортных происшествиях (МААР) и обучение пользователей работе с ним;</p> <p>iii) Закупка оборудования по обеспечению безопасности дорожного движения для Секретариата дорожной безопасности;</p> <p>iv) Перевод на русский язык и распространение в рамках учебного семинара по безопасности дорожного движения рекомендаций АБР по обеспечению безопасности дорожного движения для стран Азиатско-Тихоокеанского региона, инструкций АБР по проверке эксплуатационной безопасности автодорожных объектов, и руководства по МААР.</p> <p>Международное (трансграничное) соглашение</p> <p>i) помощь в создании средств трансграничного контроля;</p> <p>ii) упрощенные и согласованные таможенные и торговые процедуры;</p> <p>iii) автоматизированные процедуры таможенного контроля;</p> <p>iv) транзитные автотранспортные перевозки через территорию Казахстана;</p> <p>v) совместные пограничные объекты и общие средства по контролю за границей.</p>	2001-2004	0,44

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет		
							Доноры	Страна	
ADB-11		TAJ	АБР	Институциональная и политическая поддержка в дорожном секторе	TA 3602TAJ	i) Реализовать рыночные реформы, начатые в рамках финансируемой АБР Программы восстановления инфраструктуры в послевоенном Таджикистане, а также рекомендации по реформированию сектора и проведению институциональной реструктуризации, разработанные консультантами в рамках финансируемого АБР проекта технической помощи TA 3114-TAJ: Институциональное укрепление транспортного и энергетического секторов; ii) Помочь Правительству создать базовый институциональный потенциал в Министерстве транспорта (МТ), с тем, чтобы сделать возможным восстановление экономики и развитие автодорожного подсектора; iii) Помочь МТ в укреплении его потенциала в части планирования развития транспортного сектора, расчета и финансирования расходов на реализацию проектов в транспортном секторе, коммерциализации транспортных операций, а также в части управления инвестициями за счет внедрения международно признанных методик инженерно-технического, экономического и финансового анализа.	2001-2006	0,50	
ADB-12		KAZ	АБР	Технико-экономическое обоснование Проекта реконструкции автодороги Боровое-Петропавловск §	TA 3964KAZ	Технико-экономическое обоснование: i) Изучение технико-экономического обоснования, составленного за счет финансирования ИБР; ii) Оценка национальных потребностей в содержании и техническом обслуживании автодорог, и составление концептуального плана разработки Национальной стратегии оценки деятельности (НСОД); iii) Составление отчета с кратким описанием технико-экономического обоснования Проекта, и детальным изложением концептуального плана НСОД	2002	0,15	
ADB-13		MON	АБР	Проект развития автомобильных дорог III	TA 3990MON	i) Технико-экономическое обоснование необходимости реконструкции автодороги Чоир - Замин-Ууд; ii) Определение процедур и ресурсов, необходимых для ускорения движения грузового и пассажирского потоков через международную границу с КНР; iii) Разработка структуры институциональной и политической реформы, нацеленной на повышение эффективности автотранспортных услуг и услуг логистики;	2002	0,60	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
							Доноры	Страна
					iv) Анализ возможностей интеграции различных видов транспорта в целях обеспечения возможностей прямого грузового и пассажирского сообщения; v) Оценка общего социального воздействия инвестиций в автодороги – особенно на снижение бедности и обеспечение безопасности дорожного движения			
ADB-14		REG	АБР	Пересмотр региональной стратегии развития транспортного сектора	TA 6044REG	i) Оценка текущего состояния регионального транспорта, сосредоточенная на основных транспортных коридорах, которые соединяют между собой страны региона (Южная Азия, транспортное сообщение с Россией, КНР и Ираном). ii) Определение существующих и растущих проблем в региональном транспортном секторе – реконструкция и перестройка объектов инфраструктуры, а также «нематериальные» аспекты инфраструктуры, включая политические, институциональные, административные и процессуальные препятствия эффективному развитию автотранспортных перевозок, транзиту и торговле внутри региона, а также с ведущими мировыми рынками; iii) Анализ того, как можно было бы использовать участие частного сектора в целях развития транспорта. Предложить пути обеспечения участия частного сектора и рекомендовать способствующие этому меры (для реализации странами Центрально-азиатского региона).	2002	0,15
ADB-14					vi) Предложить план действий на следующие 3-5 лет. С учетом этих рекомендованных действий в плане необходимо определить инвестиционные и неинвестиционные проекты, реализации которых мог бы способствовать АБР, и скоординировать эти проекты с другими донорами. Разработать стратегию, в которой также должны быть определены направления, по которым необходимо провести дополнительные углубленные исследования, и для реализации которых потребуются дополнительные ресурсы. Результат должен быть представлен в форме плана действий для сектора.			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет		
							Доноры	Страна	
ADB-15		KGZ, PRC, UZB	АБР	Региональное сотрудничество в рамках транспортных проектов в Центральной Азии	TA 6024REG	i) Стимулировать сотрудничество между участвующими в проекте странами (КНР, Кыргызская Республика и Узбекистан) в целях разработки региональных транспортных проектов; ii) Договориться по вопросам, касающимся маршрута, финансирования и межгосударственных институциональных механизмов развития железнодорожного коридора КНР-Кыргызская Республика-Узбекистан в форме соглашения о реализации проекта [согласно результатам исследования, проведенного ЕС, внутренняя норма прибыли в данном случае очень мала]. iii) Согласовать подход к финансированию проекта улучшения состояния автодороги Андижан-Ош-Иркештам-Кашгар, наряду с трансграничными механизмами; iv) Оценить смешанные варианты использования автодороги Ош-Сары-Таш-Иркештам	2002-2006	0,85	
ADB-16		KGZ	АБР	Институциональная поддержка проектов в транспортном секторе	TA 3757KGZ	i) Оценить потребности в финансировании сектора автодорог; ii) Изучить работу Дорожного фонда и рекомендовать требуемые изменения в механизме финансирования расходов на содержание и техническое обслуживание автодорог, включая организацию и проведение семинаров, и представить выработанные рекомендации.	2002-2006	0,65	
ADB-17		AFG	АБР	Срочное восстановление автомобильных дорог	AFG37728-01	Восстановление и реконструкция участка национальной магистральной автодороги (кольцевая дорога) Хулум - Наибабад - Мазари-Шариф - Балх протяженностью 112 км [на восток от Балха – через Мазари-Шариф], включающего участок Наибабад-Хайратан-Узбекистан протяженностью 55 км	2003	20,00	
ADB-18		AFG	АБР	Срочное восстановление и реконструкция инфраструктуры	L 1997AFG	Ремонт и реконструкция: а. отрезка кольцевой дороги Пуле Хумри – Мазари-Шариф – Шеберган – Аньхой протяженностью 392 км, б. участка дороги Наибабад – Хайратан [с выходом в Узбекистан] протяженностью 56 км	2003	82,67	
ADB-19		AFG	АБР	Подготовка Проекта строительства и реконструкции автодороги Герат-	TA 4177AFG	Технико-экономическое обоснование	2003	1,00	

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
								Доноры	Страна
				Аньхой					
ADB-20		KAZ	АБР	Проект реконструкции автодороги Актау-Атырау §	ТА 4091KAZ	<p>Программа:</p> <p>i) Реконструкция участков построенной автомагистрали в Жамбыльской области общей протяженностью 480 км;</p> <p>ii) Совершенствование системы эксплуатации и технического обслуживания автомобильных дорог.</p> <p>Проект 1:</p> <p>i) участки автомагистрали между населенными пунктами Тараз и Кордай общей протяженностью 125 км;</p> <p>ii) разработка стратегического плана развертывания технологий интеллектуальных транспортных систем для существующих и будущих сетей автомобильных дорог страны;</p> <p>iii) составление плана реализации, технических спецификаций на оборудование, схемы и графика размещения приборов ИТС по всему коридору.</p> <p>iv) будут разработаны требования к техническому обслуживанию на будущее, включая практический план технико-профилактического обслуживания автодорог, эксплуатационные показатели и технические спецификации.</p> <p>Проекты 1+:</p> <p>i) 355 км автодорог, прошедших реконструкцию;</p> <p>ii) повышение эффективности эксплуатации и технического обслуживания автодорог.</p>	2003	0,15	
ADB-21		AFG	АБР	Проект восстановления и реконструкции автодороги Аньхой-Кайсар	L 2140AFG	<p>i) Восстановление и реконструкция автомобильной дороги Аньхой-Кайсар (210 км);</p> <p>ii) установка пунктов сбора платы за проезд, включая площадки контрольных пунктов по сбору платы за проезд, компьютерное оборудование и средства связи, а также весы для участвующей в проекте и других модернизируемых магистральных автодорог;</p> <p>Проект реализуется в соответствии с генеральным соглашением.</p>	2004	80,00	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет		
							Доноры	Страна	
ADB-22		AFG	АБР	Генеральный план по улучшению состояния сети автомобильных дорог	TA 4371AFG	<p>i) Опираясь на результаты исследования, имеющиеся сведения о транспортном секторе, данные прошлых и текущих исследований, связанных с транспортным сектором, а также на данные о региональной и субрегиональной торговле, будет произведена оценка транспортных потребностей на следующие 20 лет, т.е. будут проанализированы потребности в транспортном движении, требуемый потенциал дорожной сети и затраты на эксплуатацию и техническое обслуживание (ЭиТО);</p> <p>ii) Будет разработана инвестиционная программа по эффективной и действенной реконструкции автомобильной дороги на следующие 5-10 лет, с учетом потребностей в финансировании расходов на ЭиТО;</p> <p>iii) Также будут разработаны долгосрочные стратегии внедрения механизма финансирования расходов на ЭиТО, учитывая процесс усиления потенциала правительства в этой области;</p> <p>iv) Будет определена наиболее эффективная структура транспортной сети в смешанной структуре транспортной системы с учетом возможности использования железнодорожного сообщения по некоторым маршрутам;</p> <p>v) подготовить проект улучшения состояния автодорог первоочередного значения для привлечения дополнительных инвестиций.</p>	2004	2,00	0,36
ADB-23		TAJ	АБР	Подготовка к реализации Второй фазы реконструкции автомобильной дороги от Душанбе до границы с Кыргызской Республикой	TA 4382TAJ	<p>Технико-экономическое обоснование и предварительный проект восстановления участка автодороги со 140 км (пересечение между Нурободом и Тавильдара) до населенного пункта Нимич (217 км, пересечение Таджикабад), протяженностью около 77 км, и отдельных сельских автодорог общей протяженностью около 100 км;</p> <p>(i) обновление краткого обзора (профиля) транспортного сектора Таджикистана, включая оценку финансового положения, безопасности дорожного движения, содержания и технического обслуживания автодорог, а также организацию и регулирование дорожного движения;</p> <p>(ii) оценка статуса институционального развития и политических преобразований начатых в рамках</p>	2004-2005	0,59	

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
								Доноры	Страна
						предыдущих проектов в подсекторе автомобильных дорог; (iv) технико-экономическое обоснование необходимости реконструкции магистральной и сельских автодорог, участвующих в Проекте; (viii) анализ потребностей в дальнейшей консультативной технической помощи на цели институционального укрепления МТ.			
ADB-24		MON	АБР Корея КНР	Строительство региональной автодороги	L 2087MON	i) Строительство региональной автодороги общей протяженностью 428 км – от населенного пункта Чоир (в котором заканчивается отрезок дороги, строящейся в рамках Второго проекта развития автодорог, который реализуется при содействии АБР) до границы с КНР в населенном пункте Замин-Ууд; ii) реализация плана стимулирования развития трансграничного автотранспортного сообщения: a. разработать рамочное соглашение о транзитных перевозках с КНР и Россией; b. установить нормы относительно трансграничного движения транспортных средств в соответствии с международными стандартами; c. провести переговоры с КНР по вопросам расширения доступа монгольских транспортных средств на территорию КНР; d. улучшить состояние автодороги между населенным пунктом Замин-Ууд и границей с КНР; e. собирать с владельцев транспортных средств плату для покрытия расходов на содержание и техническое обслуживание автодороги; f. применять нормы контроля массы перевозочных средств; g. создать службы экстренной помощи для транспортных средств и пассажиров, передвигающихся по транспортному коридору «Север-Юг»	2004-2009	37,1 23,9 1,5	15,60

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
							Доноры	Страна
ADB-24					iii) повышение безопасности дорожного движения: а. установка элементов системы обеспечения безопасности дорожного движения на участке Алтынбулаг - Улан-Батор; б. независимая проверка эксплуатационной безопасности дорог в соответствии с подробным рабочим планом Проекта; с. распространение брошюр и плакатов о безопасности дорожного движения – повышение осведомленности общественности; д. закупка двух патрульных автомобилей, оснащенных алкогольно-респираторными трубками для выявления алкоголя в выдыхаемом воздухе и портативными радарными для измерения скорости движущихся транспортных средств, а также 11 переговорными устройствами (двусторонняя связь); е. обучение сотрудников дорожной полиции правилам дорожного движения и их применению. iv) реализация программы развития; v) техническая помощь, направленная на повышение информированности населения, профилактику заболеваемости ВИЧ/СПИД и предотвращение торговли людьми вдоль транспортного коридора «Север-Юг».			
ADB-25		ТАЈ	АБР ОПЕК	Проект реконструкции автомобильной дороги от Душанбе до границы с Кыргызской Республикой (Первая фаза)	L 2062ТАЈ	i) улучшение состояния автомагистрали Душанбе – Нуробод протяженностью около 140 км; ii) улучшение состояния сельских автодорог на территории реализации проекта общей протяженностью 77 км; iii) закупка оборудования для технического обслуживания в целях использования при текущем и периодическом ремонте всех реконструированных участков автодороги.	2004-2007 15,00 6,00	2,60

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет		
							Доноры	Страна	
ADB-26		TAJ	АБР	Внедрение более эффективной практики содержания автодорог	TA 4294TAJ	i) Изучить ситуацию с содержанием и техническим обслуживанием автодорог, и пересмотреть руководство по текущему техническому обслуживанию; ii) Разработать пятилетнюю стратегию содержания и технического обслуживания охваченных проектом автодорог. iii) Разработать кратко- (0-3 лет) и среднесрочную (3-5 лет) программы мероприятий по реализации предложенной стратегии. iv) На основании результатов наблюдения за реализацией краткосрочной программы выработать рекомендации по внесению изменений в стратегию и программу по составлению проектов и окончательных вариантов сводных отчетов; v) Обучить персонал МТ управлению и финансированию строительных работ, реконструкции и технического обслуживания автодорог республиканского и местного значения посредством организации семинаров и разработки специализированного тренинга для обучения ключевых сотрудников МТ; vi) Обучить главных инженеров отделов технического обслуживания дорог реализации практических методов, разработанных в рамках руководств по техническому обслуживанию автодорог республиканского и местного значения.	2004-2007	0,60	
ADB-27		AFG	АБР	Проект реконструкции автодороги Кайсар-Бала Мургаб	G 0012AFG	i) реконструкция участка Кайсар-Бала Мургаб (90 км) кольцевой дороги Герат-Аньхой; ii) установка пунктов сбора платы за проезд, включая площадки контрольных пунктов по сбору платы за проезд, компьютерное оборудование и средства связи, а также весы для участвующей в проекте автодороги; iii) информационная кампания по профилактике ВИЧ/СПИД	2005	55,00	
ADB-28		MON	АБР	Сбор и анализ исходных данных для разработки проекта строительства западного регионального транспортного коридора	TA 4643MON	Технико-экономическое обоснование	2005	0,15	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет		
							Доноры	Страна	
ADB-29		AZE	АБР	Стратегия развития транспортного сектора [TAR]	TA 4582AZE	i) провести аналитический обзор состояния транспортного сектора и составить обновленный вариант отчета по транспортному сектору; ii) изучить планы развития гражданской авиации, железнодорожного сообщения, автомобильного транспорта, морского транспорта, портов и/или гаваней, нефтепроводов и городского транспорта; iii) определить долгосрочные потребности в развитии, реформы политики и нормативные требования, соответствующие предусматриваемым Правительством целям развития; iv) консультировать Правительство по вопросам создания центра логистики для международного транзитного сообщения; v) консультироваться с представителями заинтересованных сторон; vi) определить потребности МТ в развитии своего потенциала и проведении и/или организации выбранных тренингов; vii) составить среднесрочную Стратегию развития транспортного сектора (на 2006-2016 гг.), охватывающую роли Правительства, частного сектора и регулятивных органов. viii) составить план развития потенциала для Министерства транспорта (МТ) и сопутствующих автодорожных организаций в части обеспечения реализации Стратегии развития транспортного сектора; ix) обеспечение компьютерным оборудованием различных департаментов МТ с целью повышения эффективности их работы.	2005	0,35	0,09
ADB-30		AZE	АБР	Подготовка проекта улучшения южного транспортного коридора Алят-Астара	TA 4684AZE	(i) технико-экономическое обоснование необходимости модернизации автодороги Алят-Астара [не входящей в южный транспортный коридор ЦАРЭС]; (ii) доработанный подробный вариант карты участка автодороги – будет финансироваться в рамках Проекта; (iii) проект трансграничного объекта в Астаре; (iv) выполнение требований по соблюдению мер безопасности; (v) обоснованность предлагаемой реконструкции автодорог местного значения на территории реализации проекта; (vi) предложения по укреплению институционального	2005-2006	1,13	

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
								Доноры	Страна
						потенциала автодорожного ведомства и реформированию транспортной политики; (vii) структура проекта			
ADB-32		MON	АБР	Разработка транспортной стратегии на 2005-2015 гг.	TA 4471MON	i) провести аналитический обзор текущего состояния транспортного сектора и составить обновленный вариант отчета по транспортному сектору; ii) изучить существующие генеральные планы развития гражданской авиации, железнодорожного сообщения, автодорожного сектора и городского транспорта Улан-Батора; iii) определить долгосрочные задачи в отношении транспортного сектора и проанализировать меры, предпринимаемые Правительством для решения этих задач; v) подготовить транспортную стратегию на 2005-2015 гг., включая оценку роли частного сектора, опираясь на результаты обзора транспортного сектора	2005-2006	0,30	
ADB-33		REG	АБР	Стимулирование сотрудничества в транспортной сфере между странами-участницами организации Центрально-азиатского регионального сотрудничества (Фаза I)	TA 6294REG	Подготовить предварительный технико-экономический анализ отдельных транспортных коридоров: а. автодорога Бишкек-Торугарт-Каши протяженностью 604 км (499 км по территории Кыргызской Республики, и 105 км по территории КНР); b. автодорога Ойбек-Пунган протяженностью 220 км (между северным Таджикистаном и Узбекистаном); с. автодорога Ангрен-Гулистан протяженностью 150 км	2005-2007	0,65	
ADB-34		KGZ	АБР	Реабилитация автодороги южного транспортного коридора	L 2106KGZ	i) улучшить состояние отрезка двухполосного шоссе от Оша до Сопу-Коргона протяженностью около 124 км; ii) предоставить консультационные услуги по строительному надзору, мониторингу и оценке; iii) закупить оборудование для технического обслуживания и текущего ремонта всей автодороги Ош - Сары-Таш - Иркештам; iv) предоставить два пакета технической помощи в форме консультационных услуг в целях: а. повышения эффективности технического обслуживания автодороги и укрепления потенциала ведомства по управлению транспортным коридором;	2005-2008	32,80	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
							Доноры	Страна
					б. повышения осведомленности и профилактики ВИЧ/СПИД, ЗППП и торговли людьми.			
ADB-36		REG	АБР	Инициатива «Великий Шелковый путь - 2005»	TA 6199REG	<ul style="list-style-type: none"> i) организация форумов в целях поддержания диалога между участвующими странами и многосторонними институтами (МИ) в рамках реализации инициативы с использованием механизма ЦАРЭС; ii) план развития сектора и новые региональные проекты, особенно по таким приоритетным направлениям как транспорт, энергетика, стимулирование торговли и торговая политика [которым, по-видимому, не уделяется достаточно внимания в рамках существующей технической помощи]; iii) аналитические исследования по вопросам регионального сотрудничества; iv) обеспечение эффективного участия заинтересованных групп в региональном сотрудничестве; v) расширение существующих объединений и сетей для обмена и распространения информации. 	2005-2008	0,90

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет		
							Доноры	Страна	
ADB-37		AZE	АБР ИБР Саудовская Аравия	Улучшение автомагистралей Восток-Запад	L 2205AZE L 2206AZE AZ0023	i) Улучшение: а. участок между населенными пунктами Евлах и Ганжа через объездную автодорогу Ганжа (89 км); б. участок между населенным пунктом Газах и грузинской границей на «Красном мосту» (38 км); ii) Институциональное развитие: а. содержание и техническое обслуживание автодорог: 1. реорганизация региональных предприятий по техобслуживанию и текущему ремонту автодорог; 2. формирование потенциала региональных предприятий по техобслуживанию и текущему ремонту автодорог, расположенных на территории реализации проекта, и обеспечение их оборудованием; 3. внедрение новой системы контроля за состоянием дорожного покрытия; 4. установление приоритетности автодорог в целях определения очередности технического обслуживания; 5. определение альтернативных источников финансирования расходов на техническое обслуживание; б. регулирование осевой нагрузки: 1. оценка осевой перегрузки; 2. создание станций по взвешиванию автомобилей вдоль основных автомагистралей; 3. формирование потенциала станций по взвешиванию автомобилей и обеспечение их оборудованием; 4. укрепление потенциала по мониторингу УАТ;	2005-2009	52,00 10,40 11,00	19,80

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет		
							Доноры	Страна	
ADB-37					<p>с. безопасность дорожного движения:</p> <p>1. реализация новой национальной программы обеспечения безопасности дорожного движения, разработанной при содействии Всемирного Банка в апреле 2005 г.;</p> <p>2. доработка и улучшение отечественного законодательства и правовых норм по вопросам безопасности дорожного движения;</p> <p>3. развитие информационных систем, а также систем мониторинга автодорожных происшествий и отчетности;</p> <p>4. содействие УАТ в определении участков повышенной опасности в сети автомобильных дорог;</p> <p>5. формирование и развитие потенциала</p> <p>iii) Ускорение процесса пересечения границы в пункте «Красный мост» (Грузия)</p> <p>а. строительные работы по улучшению состояния инфраструктуры таможенных и пограничных постов;</p> <p>б. оборудование для досмотра транспортных средств и пассажиров;</p> <p>с. внесение улучшений в существующее международное (трансграничное) соглашение между Азербайджаном и Грузией;</p> <p>д. согласованные и упрощенные трансграничные процедуры и документация, составленные в соответствии с международными стандартами;</p> <p>е. решение вопросов, связанных с обеспечением трансграничной безопасности;</p> <p>ф. развивать потенциал офицерского состава, служащего на границе</p>				
ADB-38		PRC	Национальный Региональный	Скоростная автомагистраль Ляньюнга-Хоргас	PRC IP3	Строительство автодороги Гуо Чжи Го - Чи Шуй Хе (?км)	2005-2010		393,00
ADB-39		MON	АБР	Подготовка проекта развития западной региональной дороги	TA 4785MON	Технико-экономическое обоснование	2006	0,65	0,12
ADB-40		PRC	АБР	Усовершенствование региональной автомобильной дороги в Синьцзяне	TA 4773PRC	i) технико-экономическое обоснование и предварительный вариант проекта модернизации участка автомагистрали №312 между населенными пунктами Корла и Куча;	2006	0,60	

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
								Доноры	Страна
						ii) Обучение сотрудников синьцзянского таможенного управления и других государственных ведомств Синьцзяна подготовке проектов			
ADB-41		TAJ	АБР	Подготовка третьей фазы реконструкции автомобильной дороги от Душанбе до границы с Кыргызской Республикой	ТА 4784TAJ	Технико-экономическое обоснование и разработка проектного решения для ключевого регионального коридора, сосредоточенного на оставшихся 121 км автодороги между Душанбе и границей с Кыргызской Республикой	2006	0,65	
ADB-42		UZB	АБР	Подготовка регионального проекта развития дорожной инфраструктуры	ТА 4889UZB	Технико-экономическое обоснование строительства участка автодороги Гузар-Бейнеу на узбекско-казахской границе	2006	0,30	0,13
ADB-43		AFG	АБР	Развитие потенциала учреждений автотранспортного сектора	ТА 4675AFG	(i) разработать учебный план по вопросам управления базами данных по автодорогам и контролю качества дорожных работ (занятия по которому будут проводиться на дорожно-строительном факультете (ДСФ) Кабульского политехнического университета (КПУ)); (ii) разработать учебные курсы по вопросам управления базами данных по автодорогам и контролю качества дорожных работ (которые будут включены в программу переподготовки сотрудников Министерства общественных работ (МОР) Афганистана); (iii) модернизировать испытательное оборудование и компьютерную сеть в лаборатории по испытанию материалов и отделе контроля качества и баз данных проектно-конструкторского департамента (ПКД) МОР и ДСФ в КПУ; (iv) составить краткий обзор учебного плана, операционных руководств и учебных пособий по управлению базами данных об автодорогах и контролю качества дорожных работ; (v) обеспечить обучение преподавательского состава ДСФ в КПУ и персонала МОР в соответствии с международными стандартами; (vi) обеспечить местное обучение персонала МОР и отдельных инженеров из местных строительных компаний по схеме переподготовки кадров МОР.	2006-	1,00	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
							Доноры	Страна
ADB-44		AFG	АБР	Реконструкция автомобильной дороги и развитие потенциала	TA 4828AFG	<ul style="list-style-type: none"> i) подготовить ряд высокоприоритетных проектов по улучшению состояния автомобильных дорог; ii) расширить учебный план дорожно-строительного факультета (ДСФ) Кабульского политехнического университета (КПУ) – особенно в части закупок и управления проектами, включая социальную оценку, оценку потребностей в перемещении населения, и оценку воздействия на окружающую среду; iii) расширить программу переподготовки персонала МОР со стандартизацией программы переподготовки в целях обеспечения устойчивости работы по развитию потенциала; iv) разработать и реализовать программу прикомандирования работников, в рамках которой сотрудники МОР будут на определенный срок направляться в местные строительные компании – для получения практического опыта в области закупок и управления проектами; v) разработать для дорожно-строительного факультета КПУ учебные планы по закупкам и управлению проектами, включая социальную оценку, оценку потребностей в переселении, и оценку воздействия на окружающую среду; vi) разработать учебные курсы по закупкам и управлению проектами (которые будут проводиться по схеме переподготовки кадров МОР); vii) модернизация компьютерного оборудования МОР, используемого для закупок и управления проектом; 	2006-	2,70

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
							Доноры	Страна
ADB-44					<p>viii) составить краткий обзор учебного плана, операционных руководств и учебных пособий по закупкам и управлению проектом;</p> <p>ix) по мере необходимости проводить зарубежную стажировку членов преподавательского состава дорожно-строительного факультета КПУ и персонала МОР;</p> <p>х) обеспечить местное обучение сотрудников МОР и отдельных инженеров из местных строительных компаний по схеме переподготовки кадров МОР;</p> <p>xi) разработать срочный план реструктуризации для МТ и провести реструктуризацию по ключевым направлениям;</p> <p>xii) разработать нормативную базу для дорожно-транспортных услуг, охватывающую лицензирование операторов; отказ в выдаче лицензий, приостановку и отзыв лицензий; плату за лицензирование; процедуры обжалования; планирование маршрутов и терминалов; контроль за деятельностью терминалов; услуги мониторинга; сообщения о нарушениях; применение правовых норм относительно лицензирования; наложение штрафных санкций и создание системы для мониторинга уплаты штрафов;</p> <p>xiii) составление необходимых проектов законов, нормативных актов и указов для обеспечения нормативной базы;</p>			
ADB-44					<p>xiv) разработать программу формирования потенциала для МТ и оказать ему содействие в выполнении своей регулирующей функции, которая закреплена существующей нормативной базой;</p> <p>xv) обучить персонал МТ соответствующим навыкам для выполнения ими своей новой роли в качестве регуляторов в реструктурированной организационной структуре министерства.</p>			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет		
							Доноры	Страна	
ADB-45		REG	АБР	Содержание региональных транспортных коридоров	TA 6309REG	i) проект, удовлетворяющий критериям отбора проектов для финансирования АБР, по продвижению регионального сотрудничества посредством проведения периодического технического обслуживания автодорог и реализации иных мер, направленных на повышение безопасности на автодорогах Кыргызской Республики, составляющих часть ключевых региональных транспортных коридоров Центральной Азии; ii) программа технического обслуживания региональных транспортных коридоров в Кыргызской Республике и Республике Таджикистан; iii) программа будет предназначена для использования в других страна ЦАР со схожими топографическими и климатическими условиями.	2006-	0,50	
ADB-46		UZB	АБР	Стратегия развития транспортного сектора на 2006-2020 гг.	TA 4659UZB	i) аналитический обзор состояния транспортного сектора и составление обновленного варианта отчета по транспортному сектору; ii) оценка планов развития автомобильного транспорта, железнодорожного сообщения, гражданской авиации, речного и городского транспорта; iii) определение долгосрочных потребностей в развитии, реформ политики и нормативных требований, соответствующих предусматриваемым Правительством целям развития; iv) составление кратко- (2006-2010), средне- (2011-2015) и долгосрочных (2016-2020) планов, а также плана действий по развитию транспортного сектора в Узбекистане.	2006-2007	0,60	
ADB-47		REG	АБР	Разработка программ регионального сотрудничества для Монголии и КНР	TA 6370REG	i) Изучить все соответствующие вопросы, определить план действий и сформулировать политику транспортного сектора в целях повышения эффективности интеграции транспортной сети в различных экономических коридорах и нахождения альтернативных маршрутов (для перевозки поставляемых морем грузов в регионы Монголии и КНР, не имеющие выхода к морю) и, по мере необходимости, консультировать другие соседние страны; iii) Ускорить процесс совместной разработки пилотного проекта между таможенными службами КНР и Монголии посредством разработки и принятия необходимых правил, составления процедур и проведения обучения;	2006-	0,80	

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
							Доноры	Страна	
						(iv) Ускорить процесс присоединения КНР к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с минимальными формальностями (ТИР), посредством внедрения опыта других стран ТИР и обеспечения обучения таможенных операциям; (v) Сформулировать региональную стратегию развития торговой логистики и ускорить процесс составления планов торговой логистики для соответствующих географических районов; (vi) Оказать властям пограничных городов (таких как Замин-Ууд и Эренхот) содействие в формулировании и реализации планов городского развития, направленных на развитие торговой логистики. (vii) Обеспечить формирование потенциала в целях обеспечения эффективного участия в региональной деятельности.			
ADB-48		KGZ	АБР	Улучшение содержания автодорог и укрепление потенциала ведомства по управлению транспортным коридором	TA 4444KGZ	i) предложения по повышению эффективности использования республиканского бюджета на содержание и техническое обслуживание автодорог; ii) обновленный, точный анализ коридора, включая прогнозы дорожного движения, расходы на эксплуатацию и техническое обслуживание; iii) создание рабочей институциональной структуры и регионального исполнительного агентства по управлению коридором, наряду с системой: <div><div>а. установления и сбора платы за проезд;</div><div>б. управления финансами;</div><div>в. управления службами ремонта и технического обслуживания;</div><div>г. закупки оборудования для технического обслуживания транспортного коридора;</div><div>д. стимулирования дорожного движения</div></div>	2006-2008	0,80	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет		
							Доноры	Страна	
ADB-49		TAJ	АБР	Генеральный план развития транспортного сектора	ТА 4926ТАJ	<p>i) анализ</p> <p>а. существующей политики, нормативных положений и институциональных структур в транспортном секторе;</p> <p>б. технической и операционной эффективности государственных и частных субъектов в транспортном секторе (гражданская авиация – на основании результатов предыдущих оценок, проведенных ЕБРР и Всемирным Банком);</p> <p>с. финансовая эффективность;</p> <p>д. составить подробную опись имущества по автодорожному и железнодорожному подсекторам, и оценить эффективность их работы;</p> <p>е. составить прогнозы дорожного движения – проанализировать будущие потребности в инвестициях;</p> <p>ii) составить долгосрочный Генеральный план развития транспортного сектора, который послужит основой для оценки инвестиционной программы и будет применять комплексный смешанный подход к определению приоритетов развития транспортного сектора. Будут определены приоритетные направления по каждому подсектору в целях доработки и улучшения существующей политики и норм, повышения результатов и эффективности, и обеспечения устойчивости процесса развития.</p>	2007-2008	0,60	0,14

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет		
							Доноры	Страна	
ADB-50		REG	АБР	Центрально-азиатское региональное экономическое сотрудничество: Исследование стратегии развития транспортного сектора	TA 6347REG	i) обзор будет охватывать следующие вопросы: а. существующие региональные сети и услуги транспортной инфраструктуры; б. спрос на региональные и транзитные перевозки грузов и пассажиров; с. доли отдельных видов транспорта в сфере трансграничного транспорта; д. трансграничные объекты, механизмы и логистика; е. правила, законодательство и нормативные положения о трансграничном транспорте; ф. финансирование региональной транспортной инфраструктуры (включая инвестиции и техобслуживание) и услуг; г. институциональный и кадровый потенциал международных перевозок; h. состояние государственно-частного партнерства в сфере региональных перевозок; i. национальные стратегии транспортного сектора или генеральные планы в странах ЦАРЭС – в региональной перспективе; j. существующие региональные транспортные исследования, проводимые странами-участницами ЦАРЭС, АБР и другими партнерами по реализации проектов в области развития.	2007-2008	1,28	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
							Доноры	Страна
ADB-50					ii) в рамках стратегии будет/будут: а. определены долгосрочные задачи регионального транспортного сотрудничества и развития ЦАРЭС; б. проанализировано воздействие новых глобальных каналов поставок на региональные торговые и транспортные потоки в странах-участницах ЦАРЭС; с. спрогнозирован спрос на региональные и транзитные перевозки и торговлю; д. установлены стратегические приоритеты регионального развития транспорта через сотрудничество; е. определены ключевые (до шести) региональные транспортные коридоры на основании результатов анализа торговых потоков; ф. определена роль каждого вида транспорта в региональной транспортной сети; г. определена дальнейшая политика и необходимые институциональные реформы в целях обеспечения развития транспортного сектора на региональном уровне и повышения эффективности управления и технического обслуживания региональных транспортных коридоров; h. предложены меры по расширению государственно-частного партнерства в сфере региональных перевозок; i. предложены меры по улучшению международной (трансграничной) логистики; j. разработан срочный план реализации; k. уточнены ресурсы, требуемые для реализации стратегии развития транспортного сектора ЦАРЭС			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет		
							Доноры	Страна	
ADB-51		ТАЈ	АБР	Реабилитация автомобильной дороги Душанбе – граница Кыргызстана, Фаза II §	L 2196ТАЈ G 0023ТАЈ	i) улучшение состояния центрального и пограничного участков автодороги общей протяженностью 89 км – от Душанбе до границы с Кыргызской Республикой, и сельских автодорог общей протяженностью 60 км; ii) повышение устойчивости сети автомобильных дорог за счет увеличения финансирования расходов на содержание и техническое обслуживание автодорог, закупку соответствующего оборудования, установку систем взвешивания транспортных средств и проведение пилотных торгов по закупке услуг по содержанию и техническому обслуживанию автодорог; iii) укрепление институционального потенциала МТ за счет обеспечения полной рабочей готовности его Отдела планирования и анализа перевозок и Управления экономической политики, наряду с достижением договоренности с Институтом транспорта Таджикистана по вопросам реализации программы обучения сотрудников МТ; iv) повышение эффективности управления в МТ за счет укрепления институционального потенциала Департамента учета и службы внутреннего аудита МТ, наряду с обеспечением их компьютерной техникой; а. развитие высокого профессионального уровня сотрудников службы учета и составление перечней служебных обязанностей исходя из существующей организационной структуры; б. документирование ключевых бизнес-процессов в целях анализа характера и уровня финансовых операций, проводимых МТ;	2007-2009	29,5 0,5	9,50
ADB-51						с. обзор существующих процессов финансового учета и отчетности; d. определение потребности в руководствах по финансовому учету и отчетности; е. завершение анализа потребностей в обучении; f. разработка типичных программ аудиторской деятельности, сосредоточенных на оперативных процедурах и аудите соответствия; g. разработка руководящих принципов аудита эффективности; h. планирование, составление и проведение обучения и/или определение возможностей обучения в Таджикистане или за рубежом, сосредоточенных на			

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
								Доноры	Страна
						общепринятых принципах учета и международных стандартах учета и аудита; v) повышение безопасности дорожного движения за счет укрепления отдела безопасности дорожного движения			
ADB-52		AFG	АБР АБР Японский фонд сокращения бедности	Транспортный коридор «Север-Юг»	G 0054AFG L 2257AFG G 9097AFG	i) реконструкция автодорог Мазари-Шариф – Дарай – Суф (140,3 км) и Бамиан–Яколанг (98,9 км) ii) установка оборудования для таможенного контроля при пересечении границы, включая устройство рентгеновского досмотра, компьютеры с подключением к сети Интернет, солнечные батареи и другое офисное оборудование в пограничном пункте Спин Болдак iii) Профилактика ВИЧ/СПИД: а. поддержка усилий, прилагаемых Министерством здравоохранения (МЗ) для развития потенциала МОР в рамках работы с Национальной программой по контролю ВИЧ/СПИД/ЗППП в целях разработки согласованного подхода к профилактике заболеваемости ВИЧ/СПИД и передачи инфекции при осуществлении перевозок и сопутствующего строительства автодорог; b. развитие потенциала местных НПО в целях расширения охвата и социально-ориентированных программ и повышения результативности мероприятий по профилактике ВИЧ/СПИД и предотвращению торговли людьми, а также по регулированию процессов миграции на территории реализации проекта; с. реализация инициатив по информированию населения и профилактике заболеваемости – целевые группы высокого риска, включая потребителей инъекционных наркотиков и работников коммерческого секса, молодых людей и подростков, подрядчиков и строителей, а также жителей населенных пунктов, расположенных вдоль транспортного коридора.	2007-2010	40,00 78,20 20,00	2,70

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет		
							Доноры	Страна	
ADB-53		UZB	АБР	Улучшение региональной автодороги ЦАРЭС	L 2403UZB	(i) Восстановлены участки шоссе А-380 общей продолжительностью 131 км: Гузар–Бухара–Нукус–Даутата (граница между Узбекистаном и Казахстаном); (ii) Укреплен потенциал институтов автодорожного сектора и потенциал управления сетью автомобильных дорог: а. поддержка усилий, направленных на усовершенствование существующих государственных систем планирования и финансирования автотранспортного сектора; b. внедрение платы за пользование автодорогами и установка систем сбора оплаты; с. внедрение автоматизированной системы базы данных о сети автомобильных дорог и систем планирования и управления автодорожным сектором; d. составление срочной программы развертывания этих систем в целях применения по всей стране; е. поддержка усилий, направленных на рационализацию институтов автодорожного сектора и автодорожных предприятий, наряду с развитием конкуренции в сфере ремонтных работ на дороге; f. обучение специалистов по ЕА в целях развития потенциала в части планирования и управления автодорожным сектором;	2007-2011	75,30	98,20
ADB-53						(iii) финансирование закупок дорожного оборудования для компании дорожного оборудования, включая составление: а. бизнес- и маркетинговых планов; b. системы взимания платы за обслуживание оборудования; с. надлежащих административных, бухгалтерских и финансовых процедур; d. технико-экономического обоснования необходимости приватизации в долгосрочной перспективе компании дорожного оборудования.			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет		
							Доноры	Страна	
ADB-54		AFG	АБР	Первый проект строительства сети автомобильных дорог (Бала Мургаб - Леман)	G0081AFG	i) строительство новой автодороги протяженностью 143 км между населенными пунктами Бала Мургаб и Леман; ii) заключение с частными подрядчиками стимулирующих контрактов сроком не менее трех лет на ремонт и периодическое техническое обслуживание, по меньшей мере, 1000 км региональной сети автомобильных дорог; iii) обеспечение проектных работ через специалистов по администрированию контрактов на техническое обслуживание, контролю за состоянием дорожного покрытия мостов и дорог, сохранение полосы отвода, а также по охране и рациональному использованию окружающей среды; iv) реализация ИСУ – простой автоматизированной системы хранения и анализа информации по всем автодорожным объектам, включая сроки строительства, размещение, физическое состояние, уровень использования, истории консервации строительных проектов, а также подробной информации о подрядчиках и проектировщиках.	2007-2012	176,00	4,00
ADB-55		PRC	АБР	Усовершенствование региональной автомобильной дороги в Синьцзяне (Участок Корла-Куча)	L 2393PRC	i) модернизация дороги Корла-Куча протяженностью 296,5 км – отрезка существующей двухполосной дороги класса II, имеющей национальное значение (G314) – в целях создания новой четырехполосной платной скоростной дороги с контролем доступа; ii) восстановление в провинциях Куча и Чьемо трех приоритетных автодорог местного значения класса III или IV общей протяженностью 193 км в целях обеспечения доступа к отдаленным и менее обеспеченным районам Синьцзяна; iii) повышение эффективности работы грузовых терминалов в Урумчи посредством внедрения системы транспортной логистики через Интернет; iv) улучшение сельского транспортного обслуживания за счет обкатки реформ лицензирования автобусных маршрутов в провинции Куча; v) повышение безопасности дорожного движения за счет: <ul style="list-style-type: none"> а. проверки эксплуатационной безопасности автодорог, охватываемых проектом; б. разработки плана действий в целях обеспечения 	2007-2012	150,00	444,00

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
							Доноры	Страна
					<p>безопасной эксплуатации скоростной дороги;</p> <p>с. установки современного оборудования по обеспечению безопасности дорожного движения вдоль автодорог, охватываемых проектом;</p> <p>d. повышение информированности общественности посредством обучения;</p> <p>е. создание системы мониторинга дорожного движения в целях обеспечения безопасности дорожного движения в зимний период и для контроля скорости дорожного движения на скоростных дорогах, охватываемых проектом;</p>			
ADB-55					<p>f. расширение институционального потенциала Департамента коммуникаций Синьцзяня за счет поставок зимнего оборудования для технического обслуживания и обучения;</p> <p>v) закупка оборудования для технического обслуживания (для Синьцзянской администрации шоссейных дорог) шоссейных дорог, а также для содержания и технического обслуживания местных автодорог бюро по коммуникациям в провинциях Чьемо и Куча;</p> <p>vi) закупка дополнительных платформенных весов и оборудования для тестирования состояния автомобильной дороги для Синьцзянской администрации строительства коммуникационных объектов (ХССАВ)</p>			
ADB-55			Программа развития сети автомобильных дорог		<p>Этап 1 – согласно 2354AZE</p> <p>Этап 2 может заключаться в следующем:</p> <p>(i) модернизация двухполосной автодороги между населенными пунктами Ганжа и Газах в коридоре «восток-запад» до четырехполосной скоростной дороги (около 94 км);</p> <p>(ii) развитие трансграничной инфраструктуры и</p>	2007-2014	400,00	

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
								Доноры	Страна
						объектов в Астаре; (iii) обеспечение проектных работ и формирование потенциала для развития сети автомобильных дорог			
ADB-56		AZE	АБР ИБР Всемирный Банк	Улучшение автомагистрали Восток-Запад	AZE IP1	Улучшение участка коридора «Восток-Запад» протяженностью 534 км	2007-2015	207M 7M 500M	
ADB-57		AFG	АБР	Подготовка третьей фазы проекта развития сети автомобильных дорог	AFG TA1	Составить технико-экономическое обоснование для регионального проекта развития сети автомобильных дорог	2008	1,00	
ADB-59		AFG	Правительств о	Технико-экономическое обоснование для дороги Кабул-Джалалабад	AFG TA3	Изучить целесообразность и составить технико-экономическое обоснование необходимости расширения участка автодороги Кабул-Жалалабад до четырех полос	2008		0,80
ADB-61		AFG	АБР	Реконструкция автомобильной дороги Бамиан-Яколанг	G 9097AFG	i) Улучшение состояния участков национальной шоссейной дороги от Мазари-Шарифа до Дарай-Суфа ii) Трансграничные объекты в Хайратане и Спин Болдаке iii) Повышение осведомленности общественности в вопросах, касающихся ВИЧ/СПИД iv) Улучшение состояния участков национальной шоссейной дороги от Бамиана до Яколанга	2008-	20,00	
ADB-62			АБР Всемирный Банк USAID Другие	Первая программа инвестиций в развитие сети автомобильных дорог	G 0025AFG G 0135AFG	i) Строительство новых участков автодороги (300 км), а также работы по ремонту, восстановлению и реконструкции участков протяженностью около 100 км. а. автодорога Файзабад - Ишкашим (100 км) b. автодорога Жабул-Сарай - Суроби (90 км) c. автодорога (альтернативная) Кабул - Жалалабад (160 км) d. часть автодороги Дарисуф - Яколанг (50 км) ii) Техническое обслуживание и ремонт (как текущий, так и периодический), приблизительно 1500 км региональных и национальных автодорог	2008-	400,00 150,00 400,00 300,00	

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
								Доноры	Страна
						iii) Улучшение основ политики транспортного сектора			
ADB-63		AFG	АБР	Автомобильная дорога Наибабад-Хайратан	AFG IP5	Реконструкция участка автодороги протяженностью 55 км	2008	10,00	
ADB-64		KAZ	АБР	Подготовка проекта «Транспортный коридор-1 ЦАРЭС» (участок в Жамбыльской области)	TA 7071REG	Составить технико-экономическое обоснование и сократить расходы на эксплуатацию автотранспортных средств, время, уходящее на дорогу, и уровень дорожно-транспортных происшествий при внутреннем, региональном и транзитном автомобильном движении по региональному транспортному коридору в Жамбыльской области, соединяющему Алматы и Шымкент	2008	0,15	
ADB-65		KGZ	АБР	Бишкек-Торугарт	TA 7066KGZ	Разработать технико-экономическое обоснование и подробный рабочий план	2008	0,15	
ADB-66		TAJ	АБР	Подготовка проекта «Транспортный коридор-III ЦАРЭС» (автодорога Душанбе - граница с Узбекистаном)	TA 7080TAJ	i) разработать проектное решение для автодороги Душанбе – Турсунзаде – граница с Узбекистаном ii) разработать инвестиционный пакет по дорожной и трансграничной инфраструктуре, управлению и технологиям; iii) составить рекомендации относительно мер по возмещению затрат на эти инвестиции, а также относительно развития институционального и кадрового потенциала; iv) изучить возможности повышения эффективности двусторонней работы таможенной службы и систем.	2008-	0,65	0,15

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет		
							Доноры	Страна	
ADB-67		MON	АБР	Региональный транспортный проект	концепция проекта	<ul style="list-style-type: none"> i) сформировать институциональный потенциал Департамента автомобильных дорог в Министерстве автомобильного транспорта и туризма. ii) обеспечить эффективную эксплуатацию и обслуживание дорог, минимизируя экологические и социальные последствия, и повышая безопасность дорожного движения. iii) определить рамки использования кредитных средств по проекту, включая улучшения в состоянии сети автомобильных дорог Монголии и ее связей с соседними странами. 	2008	0,60	
ADB-68		AZE	АБР	Программа развития сети автомобильных дорог, Первый проект – Участок Масаллы-Астара автомагистрали Север-Юг [не является частью коридоров ЦАРЭС]	L 2354AZE	<ul style="list-style-type: none"> (i) строительство нового участка четырехполосной шоссейной дороги первой категории протяженностью, приблизительно, 59 км – между населенными пунктами Масаллы и Астара; (ii) реконструкция местного участка двухполосной дороги третьей категории протяженностью, приблизительно, 120 км – на территории реализации проекта; (iii) установка вдоль участвующей в Проекте автодороги станции для взвешивания автомобилей; (iv) обеспечение оборудованием для технико-профилактического обслуживания автодорог; (v) поддержка в управлении проектом и консультационные услуги по строительному надзору, финансовому аудиту, социальной и экологической оценке, а также по институциональному развитию потенциала. 	2008-2009	200,00	
ADB-69		PRC	Национальный Региональный	Автодорога Цзинхэ – Алашанкоу	PRC IP2	Строительство автодороги Цзинхэ - Алашанкоу (106 км)	2008-2009		70,00
ADB-70		TAJ	Правительство Японии Будет определено дополнительно	Реконструкция автомобильной дороги Дусти – Нижний Пяндж	TAJ IP4	Улучшение состояния участка дороги от Дусти-Нижний Пяндж протяженностью 15 км	2008-2010	10,00 ?	80,00

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
								Доноры	Страна
ADB-71		MON	АБР	Первая фаза строительства западного регионального транспортного коридора	G 0107MON	Автодорога с твердым покрытием протяженностью 748,4 км от населенного пункта Ярант в Монголии и границы с КНР до Улаанбайшинт в Монголии и границы с Российской Федерацией будет построена в два этапа: i) Этап I, а. улучшение состояния автодороги протяженностью 431,2 км между Ярантом и аймаком Ховд б. вдоль участвующей в проекте автодороги будут созданы три центра по технико-профилактическому обслуживанию дорог (по одному центру на, примерно, каждые 100 км) с. закупить новое оборудование – грейдер, гидронаторы, экскаватор, машина для резки асфальтобетона и передвижная цистерна с водой – пополнить оборудование существующего центра по содержанию автодороги. д. установить два весовых прибора возле границы с КНР и аймаком Ховд – для контроля осевого веса (нагрузки) автотранспортных средств на поверхность автодороги. е. поставить устройство для сканирования транспортных средств и сопутствующее оборудование для пункта пересечения границы с КНР в Яранте – чтобы сократить время на прохождение таможни	2008-2012	37,60	74,60
ADB-71						f. формирование потенциала в целях недопущения проблем с перегрузкой, включая следующее: 1. применение новых положений относительно перегрузки; 2. усиление потенциала организаций для применения новых положений инспекторами Министерства дорог, транспорта и туризма при поддержке со стороны дорожной полиции; 3. финансирование расходов на покупку двух весовых приборов; 4. Обучение сотрудников дорожной полиции и органов по управлению автодорогами			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет		
							Доноры	Страна	
ADB-72		PRC	АБР	Усовершенствование региональной автомобильной дороги в Синьцзяне (участок Корла-Куча)	PRC IP1	i) Модернизация национальной автомагистрали 314 (Корла-Куча) ii) Капитальный ремонт автодороги на участке от округа Вучи до Торугарта на границе с Кыргызской Республикой (110 км) iii) Приведение трансграничных процедур и документации в соответствие, согласно договоренностям, достигнутым в рамках 6-го заседания по координации проектов в транспортном секторе; iv) Повышение эффективности грузовых терминалов с использованием информационных технологий; v) Повышение безопасности дорожного движения.	2008-2012	150,00	444,00
ADB-73		KGZ	АБР	Проект улучшения регионального транспортного коридора ЦАРЭС	G 0084KGZ	i) Улучшено состояние участка двухполосной дороги протяженностью 263 км от Сары-Таш до таджикского селения Нимич (около 142 км от Сары-Таш до кыргызско-таджикской границы в Карамыке, и около 121 км от границы с Карамыком до селения Нимич); ii) Улучшено состояние инфраструктуры и объектов на пересечении кыргызско-китайской границы (Иркештам), а также на пересечении кыргызско-таджикской границы (Карамык); iii) Повышение устойчивости и развитие потенциала подсекторов за счет привлечения к выполнению работ по техническому обслуживанию автодороги внешних ресурсов – из частного сектора Кыргызской Республики и Республики Таджикистан (аутсорсинг); а. Обучение участников передовым международным методам заключения контрактов, составления предложений для участия в торгах на получение контрактов на техобслуживание автодорог, наряду с контролем и регулированием исполнения контрактов. б. Содействие правительству во внедрении и проведении институциональных реформ; разработка программы по техобслуживанию, приватизации и автодорог; а также разработка, составление, аутсорсинг и контроль исполнения контрактов и/или согласованных договоренностей.	2008-2013	25,60	13,90

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет		
							Доноры	Страна	
ADB-73					iv) международное соглашение между Кыргызской Республикой, КНР и Таджикистаном, охватывающее следующие вопросы: a. ускорение процесса исполнения формальностей при пересечении границы; b. передвижение пассажиров и грузов; c. требования в отношении допуска автотранспортных средств; d. обмен (коммерческими) правами на платную перевозку пассажиров и грузов; e. развитие инфраструктуры; f. решение институциональных вопросов,				
ADB-74		TAJ	АБР	Проект улучшения регионального транспортного коридора ЦАРЭС	L 2359TAJ G 0085TAJ	i) Улучшено состояние участка двухполосной дороги протяженностью 263 км от Сары-Таш до таджикского селения Нимич (около 142 км от Сары-Таш до кыргызско-таджикской границы в Карамыке, и около 121 км от границы с Карамыком до селения Нимич); ii) Улучшено состояние инфраструктуры и объектов на пересечении кыргызско-китайской границы (Иркештам), а также на пересечении кыргызско-таджикской границы (Карамык); iii) Повышение устойчивости и развитие потенциала подсекторов за счет привлечения к выполнению работ по техническому обслуживанию автодороги внешних ресурсов – из частного сектора Кыргызской Республики и Республики Таджикистан (аутсорсинг); a. Обучение участников передовым международным методам заключения контрактов, составления предложений для участия в торгах на получение контрактов на техобслуживание автодорог, наряду с контролем и регулированием исполнения контрактов. b. Содействие правительству во внедрении и проведении институциональных реформ; разработка программы по техобслуживанию, приватизации и автодорог; а также разработка, составление, аутсорсинг и контроль исполнения контрактов и/или согласованных договоренностей.	2008-2013	40,9 12,5	23,10

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
							Доноры	Страна
ADB-74					iv) международное соглашение между Кыргызской Республикой, КНР и Таджикистаном, охватывающее следующие вопросы: а. ускорение процесса исполнения формальностей при пересечении границы; б. передвижение пассажиров и грузов; с. требования в отношении допуска автотранспортных средств; д. обмен (коммерческими) правами на платную перевозку пассажиров и грузов; е. развитие инфраструктуры; ф. решение институциональных вопросов			
ADB-75		KAZ	АБР ИБР JICA	Инвестиционная программа проекта «Транспортный коридор-1 ЦАРЭС» (участок в Жамбыльской области) [Международный транзитный коридор Западная Европа– Западная часть Китайской Народной Республики],	MFF 0024KAZ L 2503KAZ i) компонент по строительству автомобильной дороги, задача которого заключается в строительстве участков дороги общей продолжительностью 125 км между населенными пунктами Тараз и Кордай в Жамбыльской области; ii) компонент по эксплуатации и техническому обслуживанию автомобильной дороги: а. Разработка интеллектуальной транспортной системы (ИТС) в целях повышения безопасности дорожного движения, сокращения времени, уходящего на дорогу, и задержек, за счет использования ее трех основных функций: (а) наблюдение, (б) контроль за эксплуатацией автомобильной дороги, и (с) вывод информации для автомобилистов. Работа в данном направлении заключается в следующем: 1. разработка стратегического плана по использованию технологий ИТС в качестве подхода к реализации проекта; 2. Составление плана реализации, технических спецификаций оборудования, схемы и графика размещения приборов ИТС по всему коридору; б. Улучшение системы технико-профилактического обслуживания автодорог: 1. Оценка системы технико-профилактического обслуживания автодорог в Казахстане; 2. Разработать требования к техническому обслуживанию на будущее, включая практический план технико-профилактического обслуживания автодорог, эксплуатационные показатели и технические	2008-2014	700,00 414,00 150,00	216,00

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
							Доноры	Страна
					спецификации;			
ADB-75					3. Изучить стратегию и план РГП «Казахавтодор» и распределение финансирования относительно потребностей; 4. Выработать рекомендации по укреплению технического и операционного потенциала РГП; 5. Произвести оценку дорожного фонда и взвесить возможность участия частного сектора в реализации Инвестиционной программы.			
ADB-75					i) 54 км: граница Жамбыльской области –Тараз (проект 2) ii) 60 км: Тараз – объездная автодорога (проект 3) iii) 79 км: Тараз–Кулан (проект 1) iv) 144 км: (шоссе №404–301) Кулан–Благовещенка (проекты 2 и 3) v) 81 км: (шоссе №5) Благовещенка–Отар (проект 3) vi) 46 км: Благовещенка–Кордай (проект 1) vii) 16 км: Кордай–граница Кыргызской Республики (проект 3)			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет		
							Доноры	Страна	
ADB-76		KGZ	АБР	Проект «Транспортный коридор-1 ЦАРЭС» (дорога Бишкек - Торугарт)	G 0123KGZ	i) Улучшение состояния участка автодороги протяженностью 39 км (с 400 по 439 км) (на участке от перевала Чар до перевала Ак-Бейт); ii) Модернизация таможенной инфраструктуры на пересечении кыргызско-китайской границы в районе перевала Торугарт, включая реконструкцию и ремонт объектов таможни, обеспечение оборудования для таможенного контроля и досмотра; iii) Принятие Правительством Генерального плана развития транспортного сектора (на 2010-2025 гг.), включая: a. Развитие транспортного сектора, опираясь на существующие национальные и отраслевые стратегии; b. Улучшение основы политики транспортного сектора; c. Разработка долгосрочных инвестиционных программ для таких подсекторов как автомобильные, железные дороги и гражданская авиация; d. Закладка основы для развития смешанных транспортных услуг; iv) Создание полностью готового к работе Департамента по управлению транспортным коридором Бишкек-Торугарт за счет внедрения: a. Соответствующих институциональных механизмов; b. Эффективных систем планирования и управления автодорогами; c. Надежной системы аварийного реагирования; d. Передовых методов эффективной эксплуатации и управления объектами коридора.	2008-2014	20,00	10,30
ADB-77		KGZ	АБР	Разработка транспортно-коммуникационной стратегии	упоминается в CCC	Информация отсутствует	2009-	0,80	
ADB-78		AFG	ИБР	Автомобильная дорога Пули-Хумри – Доши	AFG IP4	Реконструкция участка автодороги протяженностью 52 км	2009-2010	7,00	3,00

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет		
							Доноры	Страна	
ADB-79		UZB	АБР	Улучшение региональной автодороги	UZB IP1	Улучшение состояния двух участков дороги: протяженностью 40 км (между 876 и 916 км в Кунгзадском районе Каракалпакской области) и 91 км между 490 и 581 км в Хазарогском районе Хорезмской области	2009-2011	75,30	98,20
ADB-80		REG	Будет определено дополнительно	Справедливые сборы с пользователей на содержание автодорог и справедливая оплата за пересечение границы	REG TA2	Задача технической помощи заключается в установлении режимов платы за пользование дорогами, полностью соответствующих принципам ЕСМТ, включая отсутствие дискриминации и прозрачность, давая при этом странам ЦАРЭС возможность справедливо покрывать расходы на обеспечение и содержание дорожной инфраструктуры в хорошем состоянии за счет международного и внутреннего движения, уделяя особое внимание вопросам региональной гармонизации. При этом необходимо учитывать следующие факторы: i) Возмещение издержек официальным владельцам дорог (с учетом различных условий местности, климатических условий, уровня предоставляемых услуг и соответствующей экономии расходов на эксплуатацию автотранспортных средств); ii) Рекомендации и резолюции международных организаций – таких как ЕСТТ, Экономическая комиссия ООН для стран Европы и ЭСКАТО ООН; iii) Ограничения или установление специальной шкалы пошлин на перегруз; iv) Прозрачность и объективность процесса сбора пошлин; v) Существующие сборы за внутренние перевозки (регистрационные пошлины, налоги на горючее, плата за проезд и т. д.); vi) Разрешительные режимы	2009-2011		1,00
ADB-80						vii) Существующие проблемы несоответствия требованиям или отсутствия Дорожных фондов. Эти результаты послужат ориентиром для улучшения странами ЦАРЭС своих собственных подходов.			
ADB-81		KAZ	Концессия	Реабилитация автомобильной дороги Астана-	KAZ IP1	Дорога	2009-2012	1000,00	

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
								Доноры	Страна
				Караганда					
ADB-82		KAZ	АБР ЯБМС ЕБРР ИБР Всемирный Банк Частные Национальный	Реабилитация транзитного коридора Западная Европа – Западная КНР Реабилитация транзитного коридора Западная Европа – Западная КНР	KAZ IP4	Шоссе 1430	2009-2012	650 150 181 414 2000 1575 1600	
ADB-83		KAZ	Концессия	Реабилитация автомобильной дороги Актау-Бейнеу	KAZ IP3	Реконструкция участка дороги протяженностью 104 км	2009-2012	550,00	
ADB-84		KGZ	АБР	Реконструкция автомобильной дороги Сары-Таш – таджикская граница	KGZ IP4	Строительство участка дороги протяженностью 136 км от населенного пункта Сары-Таш до Карамык на кыргызско-таджикской границе.	2009-2012	25,60	13,90
ADB-85		KGZ	АБР ИБР	Реабилитация автомобильной дороги Бишкек- Торугарт	KGZ IP1	Шоссе 1430	2009-2014	60 27	213,00
ADB-86		AZE	Будет определено дополнитель но	Содержание автодорог	AZE TA1	Поддержка институциональных преобразований и повышение квалификации кадров, отвечающих за техническое обслуживание дорог.	2010	,6-,8	
ADB-87		REG	АБР	Проверка эксплуатационной безопасности регионального транспортного коридора	REG TA36	Оценка: i) стандартов дорожного проектирования (СНиП и ГБ); ii) результатов анализа дорожных участков повышенной опасности; iii) институциональных структур и правовых норм, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения; iv) обязанностей по сбору данных о дорожно- транспортных происшествиях; v) составления бюджета на реализацию мер по обеспечению безопасности дорожного движения; vi) положений о ширине дорог и зонировании в части	2010	0,80	

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
								Доноры	Страна
						организации услуг на обочинах дорог; vii) уровня осведомленности населения в вопросах безопасности дорожного движения.			
ADB-88		KAZ	Концессия	Алматы-Капчагай Реконструкция автомобильной дороги	KAZ IP2	Реконструкция участка дороги протяженностью 2815 км	2010-2011	580,00	
ADB-89		TAJ	АБР	Автодорога Душанбе- Турсунзаде	TAJ IP5	Улучшение состояния участка дороги протяженностью 66 км – от Душанбе через Турсунзаде до границы с Узбекистаном	2010-2012	80,00	20,00
ADB-90		MON	Изыскивается в настоящий момент	Реабилитация автомобильной дороги Улан-Батор – граница Российской Федерации	MON IP2	Технико-экономическое обоснование реконструкции автодороги по маршруту Ярант–Ховд–Олгий–Цаган-Нур	2010-2013		120,70
ADB-91		AFG	Российская Федерация	Технико- экономическое обоснование по расширению тоннеля Саланг	AFG TA2	Подготовить технико-экономическое обоснование	2011	2,00	
ADB-92		REG	Будет определено дополнительно	Совместная региональная операционная деятельность и техническое обслуживание коридоров	REG TA1	Организовать региональные семинары с целью сближения: а) автомобильных транспортных компаний и фирм-перевозчиков, осуществляющих международные (трансграничные) перевозки, а также представителей их национальных объединений; б) руководства автодорожных предприятий и подрядчиков с целью стимулирования, среди прочего, заключения производственных контрактов.	2011		0,80
ADB-93		AFG	АБР	Автомобильная дорога Кайсар-Бала Мургаб	AFG IP1	Строительный надзор Обеспечение поддержки по управлению проектом для Министерства общественных работ	?-2009	55M	
ADB-94		TAJ	АБР	Реабилитация автомобильной дороги Душанбе – граница Кыргызстана, Фаза II	TAJ IP1	Реконструкция участка дороги протяженностью 89 км между населенными пунктами Нуробад и Нимич	?-2009	30,00	9,50

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет		
							Доноры	Страна	
ADB-95		AFG	АБР	Автомобильная дорога Бала Мургаб-Леман	AFG IP2	Обеспечение поддержки по управлению проектом для Министерства общественных работ	?-2011	176М	4М
ADB-96		KGZ	АБР ОПЕК ИБР	Реабилитация автомобильной дороги южного транспортного коридора (Ош – Сары-Таш – Иркештам)	KGZ IP2	Оборудование для технического обслуживания всей автодороги Ош-Иркештам	?-2011	32,8 4,0 32,5 (17,5М в 2007)	100,70
ADB-97		TAJ	Будет определено дополнительно	Автомобильная дорога Душанбе-Хаваст	TAJ IP3	Улучшение состояния участка дороги протяженностью 302 км – Душанбе-Худжант-Чанак-Хаваст (на границе с Узбекистаном)	?-2011		150,00
ADB-98		TAJ	АБР	Реабилитация автомобильной дороги Душанбе – граница Кыргызстана, Фаза III	TAJ IP2	Реконструкция участка дороги протяженностью 121 км между населенным пунктом Нимич и кыргызской границей	?-2013	53,40	32,10
ADB-99		AFG	АБР			61 км Кандагар-Спин Болдак (завершен) [соединяет страну с населенным пунктом Кетта в Пакистане, однако на сайте АБР информация о проекте не обнаружена]		25,00	
ADB-100		AZE	АБР	Улучшение южного транспортного коридора	Концепция проекта	Реализация проекта позволит: (i) улучшить состояние участка автодороги Алят-Астара протяженностью 243 км; (ii) обеспечить развитие трансграничного потенциала города Астара; (iii) обеспечить доступ для малоимущих жителей населенных пунктов, расположенных вдоль автодороги,; (iv) развить институциональные возможности Департамента обслуживания дорожного транспорта; (v) решить вопросы политики дорожного сектора, включая рационализацию взимания платы за пользование автомобильными дорогами в целях финансирования расходов на содержание и техническое обслуживание автодорог, обеспечение эффективного техобслуживания, контроль за перегрузкой транспортных средств, минимизацию экологических и социальных последствий, а также усиление безопасности дорожного движения.			

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
								Доноры	Страна
ADB-101		AZE	АБР	Программа развития сети автомобильных дорог, Второй Проект	L 2433AZE	i) модернизация двухполосной автодороги между пунктами Ганжа и Газах в коридоре «восток-запад» до четырехполосной скоростной автострადы (протяженностью около 94 км); ii) развитие трансграничной инфраструктуры и объектов в городе Астара (при условии, что Правительством будет принято решение о размещении нового пограничного пункта); iii) обеспечение проектных работ и формирование потенциала в части управления сетью автомобильных дорог. Нет доступа (отчет и рекомендации Президента АБР)			
ADB-148		REG	АБР	Инициатива “Великий Шелковый путь”	6053REG	i) содействие в реализации существующих приоритетных многоступенчатых проектов посредством совещаний на рабочем уровне; ii) содействие в составлении карт автомобильных дорог по каждому приоритетному сектору на основании результатов региональных исследований в транспортном секторе; iii) определение и разработка новых региональных проектов; iv) составление плана развития потенциала, включая региональные учебные программы, что поможет странам более эффективно управлять реализацией Программы ЦАРЭС и позволит повысить эффективность реализации региональных проектов.	2002	0,95	0,05
ADB-211		REG	Будет определено дополнительно	Торговый портал ЦАРЭС	REG TA6	i) собирать, документировать, переводить и опубликовывать импортные/экспортные торговые процедуры, правила и положения, а также требования таможенных служб и других государственных ведомств; ii) собирать, документировать, переводить и опубликовывать информацию обо всех остальных национальных мерах, так или иначе затрагивающих торговлю: ограничения, запреты, квоты, лицензирование, технические нормы, налоги и сборы, а также положения о финансовых мерах и иностранной валюте; iii) распространение информации в соответствующей форме.	2011	0,60	

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
								Доноры	Страна
CEB-1	Чешский экспортный банк	AZE	Чешский экспортный банк			Сумгаит – Зарат			
EBRD-1	ЕБРР	AZE	ЕБРР	Проект «Великий Шелковый путь»	1863	i) Реконструкция участка дороги протяженностью 85 км от Гази Мамеда до Кюрдамира; ii) Помощь в реструктуризации дорожного сектора	1997-	41,00	5,60?
EBRD-2		KAZ	ЕБРР	Проект реструктуризации в дорожном секторе	21582	i) Восстановление 900 км существующей автодороги между Атырау и Актау [Атырау не входит в число коридоров TRACECA и ЦАРЭС]; ii) Особое внимание уделяется пошлинам и сборам за проезд автомобилей большой грузоподъемности; iii) Помощь в более эффективном планировании и организации работы дорожного сектора.	2003-2008	119,00	124,00?
EBRD-3		AZE	ЕБРР	Азербайджан – Шелковый путь			2004	€30,40	
EBRD-4		AZE	ЕБРР	Автодорога Гази Мамед - Кюрдамир: Пересмотр проектно-конструкторских решений		Разработка проектно-конструкторских решений	2004	€0,077	
EBRD-5		AZE	ЕБРР	Помощь Управлению автомобильного транспорта (УАТ) в реализации корпоративного плана		Информация отсутствует	2005-	€0,40	
EBRD-6		AZE	ЕБРР	Гази-Маммад-Кюрдамир			2005-2007	41,70	
EBRD-7		TAJ	ЕБРР Нидерланды	Содержание автодорог Разработка проектного решения	36826	i) закупка оборудования для содержания и технического обслуживания автодорог, которое будет использоваться Министерством транспорта и коммуникаций, в целях проведения необходимой работы по ремонту и техническому обслуживанию сети автомобильных дорог Таджикистана;	2007-	4,00 2,00	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет		
							Доноры	Страна	
EBRD-8		KAZ	ЕБРР Фонд сотрудничест ва между Японией и Европой	Проект реконструкции международного транзитного коридора «Юг-Запад»	39258	i) реконструкция и модернизация участка автомобильной дороги протяженностью 102 км между российской границей и городом Актобе; ii) подготовка и запуск первого частно- государственного предприятия в автодорожном секторе в соответствии с передовыми международными наработками в этой области; iii) в сфере заключения контрактов на текущее техническое обслуживание и техобслуживание дорог в зимний период – внедрение соглашений об уровне обслуживания в целях продвижения дальнейшего развития взаимоотношений между клиентами и поставщиками услуг в автодорожном секторе; iv) подготовка сектора к внедрению стимулирующих (с оплатой по результатам работы) контрактов на техобслуживание; v) подготовка концепции сотрудничества между государством и частным сектором, с последующим предоставлением консультативных услуг по подготовке пилотного проекта в рамках такого сотрудничества.	2008-	180,00 1,50	27,00?
EBRD-9		AZE	ЕБРР	Азербайджан - Улучшение автомагистрали Восток-Запад		Участок Хаджигабул-Кюрдамир на автомагистрали Восток-Запад.		€30,00	
EBRD-10		AZE	ЕБРР	Реконструкция автодороги Баку- Самур	34723	i) модернизировать и восстановить участок автодороги Сумгаит-Зарат протяженностью 60 км [идущей в северном направлении и не входящей ни в один из коридоров ЦАРЭС TRACECA]; ii) создать 4-6 региональных управлений технического обслуживания; iii) заключить соглашение о гарантированном уровне обслуживания между этими региональными управлениями технического обслуживания и отечественными подрядчиками, которые будут заниматься текущим ремонтом и техническим обслуживанием автодорог; iv) усилить роль Консультативного совета по автодорогам, наделив его возможностями самостоятельного аудита исполнения соглашения о гарантированном уровне обслуживания между Министерством и Департаментом дорожно-		100,00	10,00?

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
							Доноры	Страна
					транспортного обслуживания			
EBRD-11		TAJ	ЕБРР	Развитие и поддержание автомобильных дорог (компонент ТК)		Разработать план технического обслуживания автодорог	2007	0,80
EBRD-21		AZE	ЕБРР	http://www.delaze.ec.europa.eu/pdfs/enp/EU_Azerbaijan_AP.pdf	Планируется ??	<p>i) Разработать и реализовать национальную политику устойчивого развития транспортного сектора, сосредоточенную (там, где это целесообразно) на дальнейшем приближении нормативно-правовой базы к европейским и международным стандартам – в частности, применительно к вопросам обеспечения безопасности (для всех видов транспорта);</p> <p>ii) Укреплять и, по мере необходимости, создавать необходимые самостоятельные регулирующие органы, и стимулировать дальнейшее проведение институциональных реформ и развитие административных структур для подготовки конкретных планов действий для приоритетных секторов;</p> <p>iii) Создать долгосрочную прозрачную систему финансирования автодорог – в целях обеспечения постоянного технического обслуживания существующей сети автомобильных дорог общего пользования;</p> <p>v) Выполнить рекомендации высокопоставленной группы по распространению стандартов, установленных для осей основных трансъевропейских транспортных средств, на соседние страны, в целях приведения размеров осей и сопутствующих горизонтальных габаритов транспортных средств в соответствие с европейскими стандартами.</p>		

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
								Доноры	Страна
EC-1	ЕС	AFG	ЕС	Реконструкция автомобильной дороги Кабул-Жалалабад-Торхам	Europeaid/12 2358/C/W/AF	Реконструкция участка автомобильной дороги Кабул-Жалалабад протяженностью 142 км (завершен) [выход на Пакистан]	Завершен	66,00	
EC-2		KAZ	ЕС-ТАСИС	Проект реструктуризации в дорожном секторе		Технико-экономическое обоснование	2003	0,85	
EC-3		KGZ	ЕС-ТАСИС	Реконструкция дороги Ош - Иркештам §		Реконструкция дороги – Фаза 2 [информация отсутствует]			
EC-4		KGZ	ЕС-ТАСИС	Модернизация автодороги Ош - Исфана	информация отсутствует	Улучшение состояния: а. Участка автодороги Бишкек-Торугарт протяженностью 60 км б. Улучшение таможенной и пограничной инфраструктуры			
EC-5		REG	ЕС-ТАСИС	Строительство автодороги Термез – Душанбе – Сары-Таш		Предварительный технико-экономический анализ [информация отсутствует]			
IND-1	Правительство Индии	AFG	Индия			Участок дороги Деларам - Заранж протяженностью 216 км (реализуется) [дорога в Иран через провинцию Нимруз]		84,00	
IRAN-1	Правительство Ирана	AFG	Иран			Участок дороги Герат - Ислам-Кала протяженностью 120 км (завершен) [дорога в Иран через провинцию Герат]		45,00	
IRAN -2		AFG	Иран			Участок дороги Герат-Армалык протяженностью 60 км (завершен) [возможно, дорога в направлении Бала Мургаба]		25,00	
IRAN -3		TAJ	Иран		G 827812 L ILS/BTBT-03	Строительство Анзобского туннеля	2003 2004	5,00 21,20	
IDB-1	ИБР	AZE	ИБР Кувейт	Модернизация автодороги Алят-Гази Мухаммад	AZ0009	Модернизация участка автодороги Алят-Гази Мухаммад протяженностью 44 км, с переводом ее из двухполосной дороги в автостраду с двусторонним движением.	1997-2001	13,144 18,147	5,21
IDB-2		TAJ	ИБР	Строительство автодороги Шагон-Зигар	TAD0005	Технико-экономическое обоснование и составление предварительного проекта строительства участка дороги Шагон-Зигар протяженностью 30,7 км	1998-2000	0,27	0,40

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет		
							Доноры	Страна	
IDB-3		KGZ	ИБР АБР ЯБМС	Строительство автодороги Бишкек-Ош	KYR0010	Строительство двух новых участков автодороги (шириной 7,5 м): i) объездная дорога через Маданият (9 км); и ii) дорога Жалалабад-Узген (40 км) в целях объезда узбекской территории	1998-2000	10,40	2,70
IDB-4		TAJ	ИБР	Реконструкция объездной дороги Мургаб-Кульма	TAD0010	Реконструкция участка дороги Мургаб-Токтамыш протяженностью 32 км (на перевале Кульма – приблизительно в 58 км к юго-востоку от конечного пункта Мургаба, на таджикско-китайской границе.)	1999-2002	9,50	4,48
IDB-5		KGZ	ИБР	Реабилитация автодороги Тараз-Талас-Суусамыр	KYR0014	Капитальный ремонт участка дороги Тараз-Талас-Суусамыр протяженностью 52 км (общая протяженность дороги составляет 199 км), включая: i) участок №1 (с 0 по 37 км): перевал Отмек; ii) Участок №2 (с 37 по 52 км). Модернизация автодороги с переводом из IV в III класс.	2000-2009	9,15	1,80
IDB-6		KAZ	ИБР Саудовская Аравия Абу-Даби	Реабилитация автомобильной дороги Караганда-Астана	KNZ0011	Реконструкция участка №3 автодороги Караганда - Астана (54,5 км) между Вишневкой и Астаной (последний участок дороги). Саудовский фонд провел работы по реконструкции участка №2 (Осакаровка-Вишневка, 42,9 км. Правительству Казахстана было поручено покрыть расходы на реконструкцию участка №1 (Караганда-Осакаровка, 85,6 км).	2000-2003	20,00 12,00 22,00	47,88
IDB-7		KAZ	ИБР	Реконструкция автодороги Боровое-Кокшетау-Петропавловск	KNZ0020	Технико-экономическое обоснование реконструкции автодороги Боровое-Кокшетау-Петропавловск протяженностью 223 км	2001	0,23	0,06
IDB-8		TAJ	ИБР	Строительство автодороги Шагон-Зигар	TAD0014	Строительство участка автодороги Шагон-Жигар протяженностью 5,5 км (с 13,75 по 19,25 км), что позволит открыть для движения существующий маршрут и ускорить строительные работы, предусматриваемые Фазой II проекта.	2001-2003	9,10	2,30
IDB-9		TAJ	ИБР	Строительство автодороги Шагон Зигар (Фаза 2)	TAD0023	Строительство участка автодороги Шагон-Жигар протяженностью 9,75 км (с 19,25 по 29 км)	2004-2009	13,77	2,13

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
								Доноры	Страна
IDB-10		UZB	ИБР	Модернизация асфальтового завода и закупка оборудования для строительства и содержания дорог	UZB0012	Оборудование закуплено в рамках открытого международного тендера с участием подрядчиков из России, Соединенного Королевства, Германии и Китая	2004-2009	12,56	2,43
IDB-11		AFG	ИБР	Автомобильная дорога Пули-Хумри – Доши		Восстановить и реконструировать участок автомобильной дороги Пули-Хумри – Доши протяженностью 50 км для проведения строительных работ и технического обслуживания [на участке между Пули-Хумри и Кабулом]	2004-2007	10,00	
IDB-12		AFG	ИБР	Строительство автодороги Аньхой-Акуина	?	Строительство участка автодороги Аньхой-Акуина протяженностью 34 км	2005	20,00	
IDB-13		AZE	ИБР Фонд международн ого развития ОПЕК	Реконструкция автомобильной магистральной дороги Уджар-Евлах	AZ0020	Реконструкция участка двухполосной автомобильной магистрали в восточном направлении от пересечения дорог Уджар - Евлах (с 70 по 216 км)	2003-2005	22,00 5,5	3,00
IDB-14		KGZ	ИБР	Реабилитация автодороги Тараз-Талас-Суусамыр	KYR0024	Дополнительное финансирование на покрытие расходов, увеличившихся из-за стремительного роста цен на строительные материалы, используемые в рамках реализации Фазы I	2007-2009	3,60	0,00
IDB-15		KGZ	ИБР	Реконструкция дороги Ош-Иркештам	KYR0022	Реконструкция серьезно поврежденного участка автодороги между 80 и 124 км	2007-2010	17,30	2,50
IDB-16		KGZ	ИБР	Реабилитация автодороги Тараз-Талас-Суусамыр (Фаза 2)	KYR0025	Реконструкция участка №2 (25 км) автодороги общей протяженностью 198 км, идущей из Тараза (который находится на кыргызско-казахской границе) в западном направлении, и ее пересечения с автодорогой Бишкек-Ош возле города Суусамыр на востоке, проходя через город Талас	2008-2010	11,20	1,57
IDB-17		AZE	ИБР	Реконструкция автодороги Бахрамтепе-Билясувар		Проект реконструкции автодороги включен в Программу работ ИБР на 2009-2010 гг.	2009-2010	40,00	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет		
							Доноры	Страна	
IDB-18		AZE	ИБР	Реконструкция автодороги Уджар-Зардаб-Агджабеди		Проект реконструкции автодороги включен в Программу работ ИБР на 2009-2010 гг.	2009-2010	50,00	10,00
IDB-21		KGZ	ИБР	Реабилитация автодороги Бишкек-Нарын-Торугарт		В октябре 2008 года участники софинансирования (ИБР, Кувейтский фонд, Саудовский фонд, Фонд Абу-Даби и Фонд международного развития ОПЕК) встретились в Бишкеке с целью обсудить вопросы, связанные с финансированием проекта «Реконструкция автомобильной дороги из перевала Долон в Ат-Баши». Участники встречи достигли принципиальной договоренности относительно софинансирования проекта.	2009-2010	15,00	
IDB-22		TAJ	ИБР	Строительство автодороги Шагон-Зигар (Фаза 3)		Реконструкция автодороги Шагон-Жигар, Фаза III. Проектная документация была направлена на рассмотрение в ИБР. После успешного завершения Фазы II, ИБР рассмотрит условия финансирования для Фазы III проекта.	2010	17,00	
IDB-23		TAJ	ИБР Кувейт Саудовская Аравия ОПЕК Абу-Даби	Строительство автодороги Куляб-Алайкум		В октябре 2008 года в Душанбе собрались участники софинансирования с целью обсуждения вопросов, связанных с финансированием проекта «Реконструкция автодороги Куляб-Алайкум». Участники встречи достигли принципиальной договоренности по вопросам софинансирования проекта.	2009-2010	10,00	120,00
IDB-28		AZE	ИБР Саудовская Аравия	Реконструкция автодороги Евлах-Ганжа	AZ0023	Реконструкция участка дороги с одной полосой движения в каждую сторону протяженностью 50 км/двухполосной автомагистрали из Евлаха – 50 км в направлении Ганжа. Автодорога Евлах-Ганжа является частью автомагистрали, пересекающей всю страну – от Баку до границы с Грузией (на западе).	2005-2007	10,4 11,0	6,60
IDB-29		KAZ	ИБР Всемирный Банк	Реконструкция автомобильной дороги Алматы-Гульшад	KNZ0009	Реконструкция участка автодороги Алматы-Гульшад протяженностью 88 км (с 509 по 597 км).	1998-2002	8,93	12,11
IDB-30		KAZ	ИБР	Реконструкция участка (58 км) автодороги от границы Южно-казахстанского	KNZ0050	Реконструкция участка автодороги протяженностью 58 км от границы с Южноказахстанской областью до города Тараз. Проект был одобрен правлением ИБР в феврале 2009 г. Пересмотренные сроки и условия были представлены Правительству Казахстана. В настоящий	2009	186,00	67,00

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
								Доноры	Страна
				региона до города Тараз		момент ожидается одобрение с казахской стороны.			
JBIC-4	JBIC	AFG	Правительство о Японии	Реконструкция автомобильной дороги Кандагар - Спин Болдак		Реконструкция участка дороги Кандагар-Спин Болдак протяженностью 61 км (завершен) [ведет в город Кетта в Пакистане]	2002	15,00	
JICA-1	JICA	KGZ	Правительство о Японии	Оборудование для содержания автодорог в Нарынской области		Оборудование для содержания автодорог в Нарынской области	2006	¥532,00	?
JICA-4		AFG	Правительство о Японии	Строительство автодороги Мазари-Шариф Оборудование		Дорога построена в городе – в отчете о предоставленной Японией помощи за 2008 год нет никаких упоминаний о данном проекте	2005	12,00	
JICA-5		AFG	Правительство о Японии	Совершенствование дорожно-технической базы в Кабуле		Компоненты программы включают в себя строительство и восстановление различных сооружений – таких как ремонтная мастерская, административные здания и постройки для парковки большегрузных автомобилей. Восстановленный центр послужит в качестве основного технического центра в рамках проводимой страной политики управления и обслуживания автомобильных дорог.	2007	8,00	
JICA-8		UZB	Правительство о Японии	Второй проект автодорожного оборудования		(Грант)	2004	¥976,00	
JICA-9		TAJ	Правительство о Японии	Реконструкция автомобильной дороги Дусти - Курган-Тюбе		Подробный рабочий план реконструкции участка автодороги Дусти - Курган-Тюбе протяженностью 15 км (Грант)	2008	¥3432	
JICA-10		TAJ	Правительство о Японии	Первый проект улучшения автодороги Дусти-Нижний Пяндж		(Грант)	2006	¥595	
JICA-11		TAJ	Правительство о Японии	Второй проект улучшения		(Грант)	2007	¥1324	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
							Доноры	Страна
				автодороги Дусти-Нижний Пяндж				
JICA-18		KAZ	Правительство Японии	Строительство моста через реку Иртыш		Кредит в японских иенах	1997-2004	¥21530 ¥6791
JICA-20		KAZ	Правительство Японии	Реконструкция дорожной сети Западного Казахстана		i. восстановить участки автомобильных дорог в Западном Казахстане общей протяженностью 950 км – от Астаны в Атырау: обновление дорожного покрытия и ремонт земляного полотна на трех наиболее изношенных участках автодорог Западного Казахстана: a. Атырау - Уральск (общая протяженность: около 492 км); b. граница Костанайской области - Карабутах (249 км); c. Карабутах - Актюбинск (213 км) [не является частью ни одного из трех коридоров] ii. оказание технической помощи в целях расширения возможностей содержания и технического обслуживания автодорог на местах	2000-2008	¥16539 ¥5513
JICA-21		KAZ	Правительство Японии	Проект улучшения автомагистрали Запад-Восток (ЦАРЭС)		Строительство и ремонт автодорог в Жамбылской области (кредит в иенах – соглашение планируется подписать в 2009 году)	TBD	¥10000 TBD
JICA-22		KGZ	Правительство Японии	Проект реабилитации автодороги Бишкек-Ош		Ремонт магистральной автодороги между столицей (Бишкек) и вторым по величине городом страны (Ош) (кредит в иенах)		¥5459
JICA-26		AFG	Правительство Японии			Участок дороги Кабул-Кандагар протяженностью 50 км (Участок G) (завершено)	2004	33,70
JICA-27		AFG	Правительство Японии			Участок дороги Кандагар-Герат протяженностью 114 км (Участок 1) (реализуется)	2003-2006	108,00
KUW-1	Кувейт Правительство	AZE	Кувейт	Кюрдамир – Уджар		Проектные расчеты	2005-2007	
KUW-2		AZE	Кувейт			Хаджигабул – Кюрдамир		
KUW-3		AZE	Кувейт			Алят - Гази-Маммад		

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
								Доноры	Страна
ОПЕК-1	ОПЕК	TAJ	ОПЕК Кувейт Саудовская Аравия	Реконструкция автодороги Шкев– Зигар	830-R 608 1/392	Реконструкция автодороги Шкев–Зигар	2001	4,00 6,00 6,00	
PAK-1	Правительство Пакистана	AFG	Пакистан			Участок дороги Жалалабад-Торхам протяженностью 74 км (завершен) [предполагаемое продолжение дорожного сообщения с Пакистаном, но мы не уверены в том, где находится Торхам]		50,00	
PRC-1	Правительство КНР	KGZ	КНР	Реабилитация дороги Ош-Сары-Таш- Иркештам		Улучшение состояния участка дороги протяженностью 124 км (из 258 км автодороги, подлежащей капитальному ремонту в рамках проекта)			
SAUDI-1	Саудовский фонд развития	AFG	Саудовский фонд развития	Реконструкция автодороги Леман- Армалык	AFG IP3	Реконструкция отрезка кольцевой автодороги протяженностью 53 км [местонахождение не определено]	2009-2010	30,00	
SPECA-1	SPECA	REG	SPECA			Привлечение инвестиций и укрепление сотрудничества между государством и частным сектором в целях разработки и модернизации Азиатской магистрали и Трансазиатской железной дороги, включая как транспортные сети в регионе SPECA, так и те транспортные сети, которые связывают соседние страны.	2008-2009	0,10	
SPECA-2		REG	SPECA			Совместный проект по развитию евроазиатского транспортного сообщения (фаза II)	2008-2011	0,61	

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
								Доноры	Страна
TRAC-1	TRACECA	REG	TRACECA	Развитие потенциала руководителей транспортного сектора		i) Анализ сложившейся ситуации в пунктах пересечения границ, в портах, на железнодорожных станциях и пунктах таможенного контроля вдоль коридора TRACECA; ii) Оценка потребностей в обучении высшего руководства Министерств транспорта (или иных органов, выполняющих их обязанности) и администраций железнодорожных путей сообщения, таможенных органов и портов (целевая группа – Уровень А), а также руководителей пограничных и таможенных станций, департаментов министерств, департаментов железной дороги, портовых и причальных компаний, а также представителей заинтересованных организаций из автотранспортной отрасли (целевая группа – Уровень Б), с использованием стандартизированного вопросника. iii) Разработка учебных материалов для каждой группы (целевые группы уровня А и Б); iv) Реализация учебной программы для Уровня А: 65 участников – по 5 от каждой страны-участницы TRACECA; v) Реализация учебной программы для Уровня В: 260 участников – по 20 от каждой страны-участницы TRACECA; vi) Проведение стажировок: 3 группы (всего 52 участника – по 4 участника от каждой страны-участницы TRACECA).	2003-2005	€1,8	
TRAC-2		AZE	TRACECA	Реконструкция автомагистрали Хажибагуль (Реконструкция автомагистралей Азербайджана)		i) Надзор за реконструкцией участка автомагистрали Хажибагуль-Кюрдамир ii) Составление руководства по техобслуживанию	2005-2008	€2,00	
TRAC-3		KGZ	TRACECA	Технико-экономическое обоснование проекта реабилитации автодороги Сары-Таш	110-465	Технико-экономическое обоснование реконструкции автодороги, соединяющей таджикскую границу и город Сары-Таш.	2006-2008	€1,75	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет		
							Доноры	Страна	
TRAC-4		KAZ, KGZ, TAJ, UZB	TRACECA	Разработка согласованных направлений транспортной политики	EUROPEAID /122076/C/S ER/Multi	i) Принципы национальной транспортной политики, координируемые на региональном уровне; ii) Кратко-, средне- и долгосрочная программа действий по разработке и принятию законодательных актов; iii) Принципы и предложения по развитию законодательной базы, отражающие положения Стратегии и основополагающего многостороннего соглашения TRACECA «О международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия», а также стандарты ЕС/международные стандарты; iv) Принципы правовой гармонизации в целях создания регионального рынка для автотранспортного сектора в Центральной Азии; v) Предварительное качественное обследование существующих центров логистики, оценка потребностей и составление каталога передовых наработок в качестве предварительных условий для реализации проекта TRACECA 2006 г. по «Международные логистические центры в Центральной Азии»)	2007-2008	€2,0	
TRAC-5		AZE, KAZ, KGZ, TAJ, KGZ, UZB	TRACECA	Укрепление потенциала в части обучения специалистов в области транспорта в странах СНГ		i) Обеспечить ознакомление преподавательского состава учебных транспортных учреждений и учащихся транспортных вузов с последними методами и инструментами транспортного планирования; ii) Обеспечить ознакомление преподавательского состава учебных транспортных учреждений и учащихся транспортных вузов с последними методами и инструментами оценки инвестиций, включая экологический анализ инвестиций в транспортный сектор; iii) Транспортное обучение будет развиваться за счет повышения педагогической квалификации, совершенствования средств обучения и улучшения методов составления учебных планов; iv) Дальнейшее развитие факультетов/кафедр смешанного транспорта и расширение возможностей взаимодействия и наделение их возможностями для преподавания современного содержания обучения; v) Углубленный анализ необходимости создания регионального учебного центра для повышения квалификации в транспортной сфере.	2008-	€2,0	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет		
							Доноры	Страна	
ESCAP-6		AZE, KAZ, KGZ, MON, PRC, TAJ, UZB	ESCAP UN (ЭСКАТО ООН)	Пропандирование и развитие Азиатской шоссейной дороги, и придание ей официального статуса (Фаза I) - (98/ТСТD- Z/031/JPN-8) – Программа по развитию инфраструктуры наземного транспорта в Азии (АЛТИД)	JPN98618	Помощь в создании надежных и эффективных наземных транспортных связей в азиатско- тихоокеанском регионе, как части комплексных систем морского, наземного и воздушного транспорта, в целях стимулирования развития региональной и международной торговли и туризма, а также содействия развитию наземного транспорта. Данный проект является частью комплексной Программы по развитию инфраструктуры наземного транспорта в Азии (АЛТИД) на 1998-1999 гг., и приоритетного проекта в рамках Плана действий Нью- Дели по развитию инфраструктуры в азиатско- тихоокеанском регионе, Фаза I, 1997-2001 гг.	-2001	0,11	
ESCAP-7		AZE, KAZ, KGZ, MON, PRC, TAJ, UZB	ЭСКАТО ООН	Пропандирование и развитие Азиатской шоссейной дороги, и придание ей официального статуса (Фаза II) – Программа по развитию инфраструктуры наземного транспорта в Азии (АЛТИД)	JPN99722	По завершении текущей работы в 1999 году планировалось развивать другие компоненты/уровни программного обеспечения для автоматического определения возможных маршрутов на наглядном примере контейнерного транспорта, удовлетворяющего и не удовлетворяющего стандартам ISO, а также для графического представления/наглядной иллюстрации других примеров. По завершении, доработанная и улучшенная база данных Международной азиатской сети сможет дать грузовым транспортно- экспедиционным предприятиям выбор возможного маршрута в целях стимулирования международной торговли. Базу данных, создаваемую в рамках проекта «Компьютеризованная база данных Международной азиатской сети» для подрегиона ASEAN, а также базу данных для подрегиона Ассоциация регионального сотрудничества Южной Азии (СААРК) планируется завершить в рамках Фазы I, для последующего отображения при разработке программного обеспечения в рамках данного проекта.	-2001	0,11	
ESCAP-8		AZE, KAZ, KGZ, MON, PRC, TAJ, UZB	ЭСКАТО ООН	Модернизация маршрутов Азиатской шоссейной дороги - Программа по развитию инфраструктуры наземного транспорта	JPN97530	Формат базы данных Международной азиатской сети, который будет разработан в рамках проекта (Фаза I), и утвержденное программное обеспечение, которое также будет разработано в рамках проекта (Фаза II), позволят странам, входящим в Международную азиатскую сеть, получить компьютеризированную базу данных в качестве инструмента, который сможет стимулировать определение/приоритетизацию маршрутов	-2001	0,13	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет		
							Доноры	Страна	
				в Азии (АЛТИД)		Международной азиатской сети/участков дороги для модернизации, и который сможет, впоследствии, стимулировать диалог между странами и международными кредитными агентствами, а также между странами-донорами. Предлагаемый проект «Модернизация маршрутов Азиатской шоссейной дороги» является очередным логическим шагом, предпринимаемым после завершения вышеозначенных проектов для содействия странам-участницам Экономической и социальной комиссии ООН для Азии и Тихого Океана (ЭСКАТО) в разработке/улучшении своих планов модернизации основных национальных автодорог. В рамках данного проекта планируется определить маршруты/участки Международной азиатской сети, по которым требуется провести большую работу по модернизации, наряду с определением серьезных проблем, связанных с модернизацией автодорог и придорожных объектов. При этом будет собран и изучен имеющийся опыт модернизации автодорог и придорожных объектов. Проект поделится этой информацией с национальными планировщиками/инженерами, и на региональном семинаре будут обсуждены целесообразные подходы. Впоследствии будут разработаны и обсуждены руководящие принципы модернизации субрегиональных/региональных маршрутов Международной азиатской сети. Результаты проекта помогут национальным разработчикам политики и автодорожным планировщикам в разработке/доработке своих планов по модернизации национальных автодорог для удовлетворения национальным/субрегиональным/региональным требованиям.			
ESCAP-9		AZE, KAZ, PRC, UZB	ЭСКАТО ООН	Содействие в сфере автомагистрального транспортного строительства (Фаза III) (96/ТСТ/002/GTZ-4)	GTZ97521	i. Определение приоритетных направлений развития автодорожного транспорта и окружающей среды, наряду с разработкой программы действий; ii. Подготовка и распространение руководящих принципов с целью минимизации воздействия строительства автодороги на окружающую среду и человека; iii. Разработка концепций/руководящих принципов и	2001	0,62	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
							Доноры	Страна
					соответствующий обмен/обучение ноу-хау в целях сокращения негативных последствий автодорожного движения на человека и окружающую среду; iv. Подготовка предложений по управлению и возможной консервации разрабатываемых объектов внутри/межрегиональной транспортной инфраструктуры.			
ESCAP-10		AZE, KAZ, KGZ, MON, PRC, TAJ, UZB	ЭСКАТО ООН	Пропандирование и развитие Азиатской шоссейной дороги, и придание ей официального статуса (Фаза III) - Программа по развитию инфраструктуры наземного транспорта в Азии (АЛТИД)	JPN00814	Помощь в создании надежных и эффективных наземных транспортных связей в азиатско-тихоокеанском регионе, а также с регионами Европейской экономической комиссии ООН и Экономической и социальной комиссии ООН для Западной Азии, как части комплексных систем морского, наземного и воздушного транспорта, в целях стимулирования развития региональной и международной торговли и туризма, а также части Комиссии в рамках одобренной на своей 48-ой комплексной программы по развитию инфраструктуры наземного транспорта в Азии (АЛТИД), включающего в себя Международную азиатскую сеть, и стимулирования развития наземного транспорта. Цель Международной азиатской сети заключается в обеспечении сбалансированного развития международной магистральной сети в Азии.	2001-2002	0,12
ESCAP-11		AZE, KAZ, KGZ, MON, PRC, TAJ, UZB	ЭСКАТО ООН	Пропандирование и развитие Азиатской шоссейной дороги, и придание ей официального статуса (Фаза IV) – Общий обзор развития Азиатской шоссейной дороги и предлагаемая сеть Азиатской шоссейной дороги, охватывающая всю Азию – Программа по развитию инфраструктуры наземного транспорта	JPN01843	Подготовить проекты документов, требуемых в соответствии с процедурами проведения Совещания экспертной группы (СЭГ) по вышеозначенным вопросам, связанным с деятельностью Международной азиатской сети для стимулирования обсуждений и достижения договоренностей между странами-участницами для согласования плана действий по развитию и приданию официального статуса Международной азиатской сети, наряду с ведением и обновлением базы данных Международной азиатской сети. В рамках СЭГ будут рассмотрены и доработаны составленные проекты рабочих механизмов. По итогам совещаний в рамках данного проекта будут вырабатываться предложения по внесению изменений в Международную азиатскую сеть, наряду с пересмотром технических норм и системы нумерации, а также будет опубликована пересмотренная карта маршрутов сети.	2001-2004	0,11

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
								Доноры	Страна
				в Азии (АЛТИД)					
ESCAP-12		KAZ, MON, PRC	ЭСКАТО ООН	Исследование сети автомобильных дорог, соединяющих Китай, Казахстан, Монголию, Российскую Федерацию и Корейский полуостров	ROK98649	Непосредственная задача данного исследования заключается в содействии соответствующим странам в разработке своей собственной политики, связанной с техническими нормами и мерами по стимулированию развития автодорожного транспорта в целях развития национальных маршрутов международного значения [Азиатская магистральная сеть (Международная азиатская сеть)]; в рамках комплексного регионального подхода будут развиваться надежные и эффективные внутри- и межрегиональные наземные транспортные каналы в Азии и Северо-восточной Азии, в целях стимулирования развития международных и двусторонних перевозок грузов и пассажиров: i. определить потенциальные международные сети автомобильных дорог, связывающих между собой Китай, Казахстан, Монголию, Российскую Федерацию и Корейский полуостров, в целях развития эффективного автодорожного соединения между этими странами. ii. определить международные автодороги, соединяющие эти страны, что будет способствовать формированию сети Азиатской шоссейной дороги; По завершении этого исследования будут пересмотрены статус и национальные стандарты международных сетей автомобильных дорог; будут определены некоторые международные маршруты, составляющие часть Северного коридора Азиатской шоссейной дороги, соединяющего Северо-восточную Азию и Европу.	2001-2002	0,07	
ESCAP-13		AFG, AZE, KAZ, KGZ, MON, PRC, TAJ, UZB	ЭСКАТО ООН	Разработка регионального межправительственного соглашения по сети Азиатской шоссейной дороги – Программа по развитию инфраструктуры наземного транспорта в Азии (АЛТИД)	JPN02933	В рамках очередного собрания экспертной группы, запланированного на 24-26 апреля 2002 года, планировалось завершить формирование сети Азиатской шоссейной дороги. Для регулярной оценки развития данной сети и своевременной координации взаимодействия между региональной и национальными транспортными сетями необходимо создать координационный механизм. Такой механизм можно было бы создать на основании регионального межгосударственного соглашения по Азиатской автомагистральной сети для направления скоординированного развития определенных	2002-2004	0,14	

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
								Доноры	Страна
						<p>транспортных сетей в странах-участницах, поскольку в рамках такого соглашения будут определены система нумерации и маршруты Международной азиатской сети, разработан механизм внесения изменений в существующие маршруты, установлены проектно-конструкторские нормы и определены маршрутные знаки.</p> <p>В рамках совещания экспертной группы планируется разработать план действий по продвижение и развитию Азиатской шоссейной дороги. Проект также будет поддерживать реализацию ряда мероприятий по ее продвижению.</p>			
ESCAP-14		AFG, AZE, KAZ, KGZ, MON, PRC, TAJ, UZB	ЭСКАТО ООН	Определение инвестиционных потребностей и приоритетов в области развития для сети Азиатской шоссейной дороги и связанных с ней смешанных сообщений и грузовых терминалов	JPN03005	На данный момент 17% из 140 000 км Международной азиатской сети не удовлетворяют согласованным минимальным стандартам, в силу чего одной из приоритетных задач стран-участниц является модернизация и улучшение этой сети. Правительства многих стран региона ограничены в средствах для осуществления инвестиций в транспортный сектор. В сложившейся ситуации, предлагаемый проект ставит своей целью обзор проводимой государствами работы по развитию сети Азиатской шоссейной дороги, включая потребности в инвестициях, для определения национальных и субрегиональных приоритетов и демонстрации обозначенных приоритетных проектов. Эти обзоры можно будет использовать в качестве основы для планирования инвестиций в транспортный сектор на национальном и субрегиональном уровне, и они также составят основу для оказания двусторонними донорами и многосторонними банками помощи в реализации проектов развития: i. национальным планировщикам транспортного сектора и лиц, определяющих транспортную политику участвующих в проекте стран, с субрегиональными обзорами инвестиционных потребностей и приоритетов в части развития сети Азиатской шоссейной дороги, уделяя при этом особое внимание недостающим или нестандартным звеньям в сети Азиатской шоссейной дороги и грузовым терминалам. Результаты этого анализа можно будет использовать в качестве основы для планирования инвестиций в транспортный сектор	2003-2006	0,12	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет		
							Доноры	Страна	
					на национальном и субрегиональном уровне, и они также составят основу для оказания донорами и международными финансовыми институтами помощи в развитии.				
ESCAP-15		AFG, AZE, KAZ, KGZ, MON, PRC, TAJ, UZB	ЭСКАТО ООН	Пропандирование и развитие Азиатской шоссейной дороги: Развитие потенциала для реализации межправительственно го соглашения	JPN05006	Проект ставит своей целью продвижение и поддержку планов правительств участвующих в нем стран по повышению эффективности реализации и принятию решений по соглашениям, связанным с региональными транспортными сетями, наряду со стимулированием частно-государственного сотрудничества в целях развития инфраструктуры. С учетом темпов, заданных принятием и подписанием Межправительственного соглашения, проект будет сосредоточен на продвижении реализации Межправительственного соглашения и формирование потенциала лиц, определяющих транспортную политику, планировщиков транспортного сектора и государственных чиновников из исполнительных агентств по реализации проекта, в следующих областях: (а) реализация и администрирование Соглашения; (б) обеспечение безопасности дорожного движения; и (с) частно-государственные инициативы по разработке и модернизации международных транспортных соединений. Проект поддержит организацию и проведение регионального совещания рабочей группы и регионального учебного семинара.	2005-2007	0,08	
ESCAP-16		REG	ЭСКАТО ООН	Пропандирование и развитие Азиатской шоссейной дороги: Модернизация маршрутов Азиатской шоссейной дороги	JPN06002	Одно из основных обязательств договаривающихся сторон Межправительственного соглашения о сети Азиатской шоссейной дороги заключается в развитии принятой магистральной сети в соответствии с проектно-конструкторскими нормами и классификацией Азиатской шоссейной дороги. На данный момент 16% (22 000 км) из 141 000-километровой сети Азиатской шоссейной дороги не удовлетворяют согласованным минимальным стандартам. Мобилизация финансовых и технических ресурсов в целях модернизации и развития сети Азиатской шоссейной дороги в соответствии с требованиями, установленными в отношении международного транспорта, является основной задачей для всех участвующих в проекте стран. Проект ставит своей целью содействие наименее развитым странам-участницам, не имеющим выхода к морю.	2006-2008	0,09	

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
								Доноры	Страна
						транзитным странам-участницам, а также странам с переходной экономикой, в мобилизации ресурсов для приведения сети Азиатской шоссейной дороги в соответствие с минимальными стандартами, а также для модернизации тех участков, состояние которых является недостаточным для удовлетворения текущего уровня потребностей в перевозках. Проект будет: (а) поддерживать аналитическую и техническую оценку отдельных приоритетных маршрутов Азиатской шоссейной дороги: и (b) проводить региональные/субрегиональные учебные семинары и региональный инвестиционный форум. В частности, данный проект позволит анализировать ситуацию в «межстрановой» или региональной перспективе, которая, в противном случае, не всегда учитывается при оценке инвестиционных проектов.			
ESCAP-24		KAZ, KGZ, PRC	ЭСКАТО ООН	Ценообразование и сборы за пользование транспортной системой в целях обеспечения устойчивого развития (99/ТСТID-Z/008/NET-8)	NET99728	Ожидаемые результаты проекта заключаются в следующем: i. повышение эффективности использования транспортной инфраструктуры и услуг; ii. увеличение внутренних источников денежных средств для финансирования расходов на разработку и техническое обслуживание транспортных услуг и объектов инфраструктуры; iii. создание более благоприятных условий для привлечения интереса частного сектора к участию в предоставлении и управлении транспортными услугами и объектами инфраструктуры; iv. презентация пользователям транспортных услуг системы цен, отражающих себестоимость объектов и услуг различных альтернативных видов транспорта; и v. использование цен в качестве одного из инструментов для усвоения внешних эффектов (результатов), создаваемых транспортным сектором. vi. обеспечение более справедливого пространственного распределения хозяйственно-экономических направлений деятельности и упрощение доступа к объектам социально-бытового обслуживания в целях преодоления бедности в регионе.	-2001	0,07	
USAID-1	USAID	TAJ	USAID			Строительство моста из нержавеющей стали (672 м) через реку Пяндж (Таджикистан-Афганистан).	2003	28,00	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
							Доноры	Страна
USAID-2		AFG	USAID	Восстановление хозяйственных объектов		Восстановление участков дороги Кабул-Кандагар (Участки В-Ф) общей протяженностью 389 км – завершено	2002-2004	311,00
USAID-3		AFG	Саудовский фонд развития USAID	Восстановление хозяйственных объектов		Восстановление участков дороги Кандагар-Герат (Участок 2) общей протяженностью 116 км (завершено)	2005-2006	52,00 13,00
USAID-4		AFG	USAID (LBG)	Восстановление хозяйственных объектов		Восстановление участков дороги Кандагар-Герат; (Участки 3 - 5) общей протяженностью 326 км (завершено)	2004-2006	181,00
USAID-43		AFG	USAID	Программа восстановления инфраструктуры		Техническое обслуживание и ремонт (как текущий, так и аварийный) региональных и национальных автодорог протяженностью около 1,500 км	2007-2010	36,00
USAID-44		AFG	USAID	Программа восстановления инфраструктуры		Восстановление автодороги Кишем-Фаизабад протяженностью 103 км	2007-2009	118,00

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
							Доноры	Страна
WB-1	Всемирный Банк	KAZ	Всемирный Банк	Проект реструктуризации дорожного транспорта	KZ-PE-8499	<p>i) Реконструкция участка дороги Акчатау-Караганда протяженностью 215 км; ориентировочная стоимость – 60,0 млн. долл. США;</p> <p>ii) Реконструкция участков автодороги между Алматы и Гульшадом (прилегающие участки №1-5 и 17-21), общей протяженностью 255 км;</p> <p>iii) Усиление потенциала в части текущего технического обслуживания автодорог (RSRE) и (частных) компаний по содержанию и техническому обслуживанию участков дороги областного значения на автодороге Алматы-Астана.</p> <p>iv) Обеспечение оборудованием и запасными частями для повышения эффективности текущего технического обслуживания автодорог. (Предусматриваемое Проектом оборудование станет дополнением к тому оборудованию, которое предоставляется в рамках текущего проекта АБР по автодороге Алматы-Караганда, и обеспечит соответствующее оборудование для автодороги Караганда-Астана).</p> <p>v) Укрепление институционального потенциала Дорожного департамента и развитие казахстанской отрасли дорожно-строительной и ремонтной отрасли:</p> <p>а. разработка процедур планирования, составления бюджета и мониторинга для национальной и региональной сетей автомобильных дорог, наряду с обучением этим процедурам сотрудников Дорожного департамента, RSRE и местных консультантов;</p> <p>б. составление процедур надзора за дорожными работами, проводимыми в рамках других контрактов по национальной и региональной сетям автомобильных дорог, наряду с обучением этим процедурам сотрудников Дорожного департамента, RSRE и местных консультантов;</p>	1999-2004	100,00

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
							Доноры	Страна
WB-1					<p>с. составление учебных программ для казахстанских подрядчиков на такие темы как составление тендерных предложений, административное обеспечение контрактов, контроль затрат, управление и контроль качества;</p> <p>d. расширение возможностей Дорожного департамента по вышеозначенным трем направлениям;</p> <p>vi) Совершенствование существующих норм транспортной политики:</p> <p>а. например, нормы о габаритах и весе транспортных средств [о международных грузовых перевозках, о правилах дорожного движения, о пригодности автотранспортных средств к эксплуатации, об экологических стандартах и об эксплуатации междугородных и сельских автобусных маршрутов, наряду с постепенным свертыванием (по мере возможности) устаревших или противоречивых норм, унаследованных со времен Советского Союза – аспекты, вынесенные в квадратные скобки, возможно еще не завершены];</p> <p>b. повышение эффективности мероприятий по применению существующих норм за счет уточнения и более эффективной координации ролей задействованных исполнительных агентств, устранения дублирования и неэффективных средств контроля, укрепления потенциала ведомств и более эффективного информирования общественности;</p> <p>с. совершенствование систем по сбору и обработке данных по автотранспортному подсектору, а также по мониторингу его развития;</p>			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
							Доноры	Страна
WB-1					<p>d. развитие более конкурентного рынка услуг междугородных и сельских пассажирских перевозок, включая развитие самостоятельных автобусных станций;</p> <p>vii) Повышение безопасности дорожного движения [возможно, не завершено]:</p> <p>а. создание временной рабочей группы по безопасности дорожного движения и подготовка предварительного Национального и местных планов действий по обеспечению безопасности дорожного движения, в которых необходимо обозначить основные особенности национальной политики в области безопасности дорожного движения, основные действия, которые необходимо предпринять в ближайшие годы, а также отслеживаемые задачи;</p> <p>б. улучшения в сборе и обработке данных по автодорожным происшествиям, наряду с их распространением (включая улучшения в методах определения и анализа участков дороги, представляющих повышенную опасность);</p> <p>с. разработка исследования по оценке безопасности дорожного движения в Казахстане, включая оказание местным экспертам по безопасности дорожного движения помощи в проведении детальных экономических оценок, связанных с дорожными происшествиями, в соответствии с новейшими международными процедурами, а также содействие в налаживании связей между казахстанскими и международными институтами, занимающимися вопросами безопасности дорожного движения;</p>			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет		
							Доноры	Страна	
WB-1					<p>d. более эффективное применение правил и норм безопасности дорожного движения правоприменительными ведомствами, включая обеспечение соответствующим оборудованием для выполнения такой работы;</p> <p>e. выработка более полного и точного представления относительно существующих проблем, связанных с безопасностью дорожного движения, среди молодежи и населения в целом, наряду с соответствующим продвижением более безопасной практики вождения и дорожного движения, включая пропаганду безопасности дорожного движения и проведение соответствующих информационных кампаний, распространение сопутствующих материалов, преподавание правил безопасности дорожного движения в школах, а также обучение правилам безопасности дорожного движения преподавателей и инструкторов;</p> <p>f. оценка состояния существующего оборудования и, возможно, поставки дополнительного аварийно-спасательного медицинского и иного оборудования (санитарные самолеты, придорожные телефоны экстренной связи и т.д.) для использования при дорожных происшествиях.</p>				
WB-2		AZE	Всемирный Банк ЕС-ТАСИС	Реконструкция и модернизация автомагистрали	P040716	<p>i) Реконструкция и модернизация отдельных участков существующей автомагистрали Восток-Запад от населенного пункта Ганжа до окрестностей населенного пункта Газах (приблизительно 94 км);</p> <p>ii) Укрепление институционального потенциала национальной автодорожной организации «Азиол», включая:</p> <p>a. разработку корпоративного плана «Азиол»;</p> <p>b. техническую поддержку, обучение и прочие элементы, необходимые для реорганизации и модернизации «Азиол»;</p> <p>c. изучение и обновление классификации автодорог в целях управления и финансирования;</p> <p>d. использование экономического анализа для оценки приоритетов использования дорожных фондов для технического содержания существующих и строительства новых дорог;</p> <p>e. обновление инвентаризации и систематизацию</p>	2001-2005	40,00 1,50	6,50

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
								Доноры	Страна
						объектов дорожного хозяйства, автодорог и мостов, наряду с созданием дорожного банка данных и системы контроля за состоянием дорожного покрытия; f. обновление стандартов проектирования и техобслуживания «Азиол»; g. создание системы контроля качества для оценки работ по контрактам, а также работ, все еще выполняемых сверх объема контрактов;			
WB-2						h. создание устойчивой системы учета издержек; i. составление плана мер по обеспечению безопасности дорожного движения; j. определение индикаторов эффективности для сети автомобильных дорог и «Азиол»; k. разработка методики и составление чередующейся пятилетней Программы дорожного дела; l. проведение исследования по оценке платы за пользование автодорогами; m. поставки офисного оборудования и четырех единиц транспортных средств для обеспечения скорейшего проведения полевых исследований и контроля, а также поставки необходимого лабораторного оборудования для повышения качества автодорожных работ.			
WB-3		MON	Всемирный Банк, Северный фонд развития	Развитие транспорта	P056200	i) реконструкция мощеной автодороги Эрденесант - Арвайхир (177 из 240 км (общая протяженность дороги)); ii) модернизация 18 небольших участков грунтовой дороги Арвайхир - Ховд (93 из 1040 км (общая протяженность дороги)); iii) улучшение состояния девяти дополнительных небольших участков автодороги Харкорин – Тосонцэнгель (86 из 450 км (общая протяженность дороги)); i) обучение методам управления и планирования; ii) проектирование и реализация пересмотренной системы отчетности о дорожных происшествиях, и обеспечение анализа результатов за первые два года; iii) все аймаги (21) вдоль трассы G249 были обеспечены стационарными станциями досмотра транспортных средств; iv) составление чередующегося трехлетнего плана технического обслуживания автодорог и закупка шести	2001-2005	34,00 6,7	8,84

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
								Доноры	Страна
						дополнительных комплектов оборудования, состоящих из грейдера, катка с пневматическими шинами и одноковшового экскаватора с обратной лопатой. Это оборудование станет частью инструментария, переданного в распоряжение лизинговой компании; vi) составление дополнительного генерального плана развития автомобильных дорог;			
WB-3						v) поставка готовой комплексной системы финансового учета, использование которой в сочетании с другими компонентами уже существующей ИСУ даст предприятию «Монгольские железные дороги» возможность определения затрат и поступлений от оказания отдельных услуг, позволит разрабатывать более эффективные методы управления, более эффективно использовать свои финансовые ресурсы и распределять свои кадры, тяговый и подвижной состав в целях более эффективного предоставления услуг, нежели это возможно на данный момент.			
WB-4		AFG	Всемирный Банк	Срочный проект восстановления транспортного сектора	P078284	i) восстановление автодорог Кабул – Саланг – Доши и Доши – Пули-Хумри – Ширхан – Кундуз, включая обеспечение оборудованием для технического обслуживания; ii) создание постоянных механизмов самофинансирования для содержания и технического обслуживания автодорог и эксплуатации туннеля Саланг и горных дорог за счет сбора пользовательской платы; iii) аварийный ремонт, восстановление и реконструкция поврежденного покрытия взлетно-посадочной полосы в кабульском аэропорту, а также поставка и установка наземного освещения на взлетном поле, включая электрогенераторы, аппараты бесперебойного питания и щитовые системы управления станцией; iv) обеспечение средствами связи и авиадиспетчерским оборудованием для управления воздушным движением, определенными Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) в качестве необходимых средств для работы кабульского аэропорта в соответствии с международными стандартами; v) содействие Правительству в составлении общего видения и стратегического плана развития	2003-	IDA 108,00 Другие 5,10	5,10

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
								Доноры	Страна
						транспортного сектора (охватывающих авиацию, автодороги, автотранспортные перевозки и уличное движение) в соответствии с общей политикой и проектом Национальной основы развития Афганистана; vi) достижение устойчивости механизмов возмещения издержек за счет сбора платы с пользователей автомобильных дорог в целях покрытия расходов на техническое содержание автодорог Жабал ос Сараж - Саланг - Доши и Пол-и Хомри - Кундуз			
WB-4						vii) содействие МОР в переключении с принципов аккордной работы (сверх объема контрактов) как основной формы предоставления автотранспортных услуг, за счет заключения контрактов на реконструкцию магистральных дорог и модернизацию сельских дорог, а также за счет обеспечения регулярного содержания и технического обслуживания автодорог на основании многолетних контрактов на управление техническим обслуживанием.			
WB-5		PRC	Всемирный Банк	Третий проект строительства Синьцзянской автомагистрали	P058447	i) строительство и реконструкция автомагистрали Куйтун - Вусу - Боле Форк - Сайлиму-Ху общей протяженностью 302,6 км; ii) институциональное развитие: а. обучение сотрудников головного офиса Синьцзянского департамента коммуникаций (XHGHAВ), Синьцзянского института исследований, планирования и проектирования (XRSPDI) и QCМC [нет в списке сокращений]; б. обучение ведущих специалистов методам охраны окружающей среды, строительства и технического обслуживания, планирования магистральной сети и управления операциями; с. повышение эффективности управления мерами по содержанию и техническому обслуживанию автодорог: 1. Модернизация существующей базы данных и компьютерных систем для обеспечения руководителей качественной управленческой информацией; развертывание и применение китайской системы контроля за состоянием дорожного покрытия по всей национальной дорожной сети; установка компьютерной сети и обучение сотрудников дорожного управления работе с этой системой;	2003-2007	150,00	184,20

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
							Доноры	Страна
					<p>2. Составить с использованием новой системы годовую программу на 2003 год, а также новые пятилетние планы;</p> <p>3. Усиление потенциала в части управления крупным оборудованием для содержания и технического обслуживания дорожных объектов.</p>			
WB-5					<p>d. обеспечение безопасности дорожного движения в целях продолжения работы, начатой в рамках реализации предыдущих двух проектов, поддерживавших межведомственную группу по безопасности дорожного движения, и реализация двух планов действий по обеспечению безопасности дорожного движения, составленного в рамках предыдущих проектов;</p> <p>e. реализация плана действий по обеспечению более эффективного управления платными автомобильными дорогами;</p> <p>f. усиление возможностей (бюро) транспортной администрации и поддержка развития Региональной системы информации о транспортных услугах (RTSIS) в целях повышения эффективности организации и управления работой транспортных объектов и оказания автотранспортных услуг в Синьцзяне;</p> <p>g. обеспечение специализированным оборудованием для укрепления институционального потенциала головного офиса ХСД, Центра по контролю качества строительных работ, и Проектно-конструкторского института, а также оборудованием, необходимым для проведения исследований в рамках компонента по повышению эффективности организации и управления техническим обслуживанием автодорог;</p> <p>h. обеспечение операций и оборудования для технического обслуживания;</p> <p>i. повышение эффективности управления крупным парком оборудования, предназначенного для технического обслуживания.</p>			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет		
							Доноры	Страна	
WB-6		PRC	Всемирный Банк	Стимулирование развития торговли и внутреннего транспорта Монголии	P068752	i) Модернизировать или построить автомагистраль Хайлар-Манжули протяженностью 177 км. ii) Модернизировать и восстановить участки магистральной сети (около 413 км), определенные либо в качестве ключевых звеньев, необходимых для стимулирования развития международной торговли в небольших пунктах пересечения границы с Россией и Монголией, либо в качестве важнейших недостающих звеньев магистральной сети; iii) Обеспечить укрепление институционального потенциала и обучение (посредством оказания различной технической помощи и тренингов) в целях повышения качества развития зонального планирования, стимулирования развития торговли, повышения эффективности перевозок, управления проектом, мониторинга состояния окружающей среды, и надзора за строительством автомагистрали.	2004-2009	100,00	162,66
WB-7		AZE	Всемирный Банк	Второй проект магистральных дорог	P094488	i) Модернизация некоторых участков (75-80 км) магистральной дороги М 3 между населенными пунктами Алат и Масаллы, наряду с реконструкцией 124 км автодороги М 4 между населенными пунктами Баку и Шамахи [допускаемого в качестве части коридора], наряду с модернизацией подъездных дорог протяженностью около 120 км (259 млн. долл. США); ii) Обеспечение технической помощи, обучения и товаров в целях поддержки усилий, направленных на укрепление потенциала МТ и УАТ, потенциала УАТ в части технического обслуживания автодорог, и реализацию проекта (5,375 млн. долл. США): a. обновление и модернизация дорожного права; b. совершенствование и развитие компьютерных систем в МТ, УАТ и (в рамках освоения второго транша) региональных отделениях УАТ; c. завершение работы по составлению дорожного банка данных; d. создание технических классов дорог, наложенных на функциональную классификацию автодорог; e. разработка модели Соглашения об обслуживании между УАТ и его региональными отделениями; f. развитие потенциала Сектора экологии и безопасности (СЭБ) и Департамента по отводу земель (ДОЗ) в УАТ в части решения вопросов, связанных с	2006-2011	200,00	64,88

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
							Доноры	Страна
					воздействием на окружающую среду и переселением граждан, включая возможное использование географической информационной системы (ГИС) для управления экологическими и социальными последствиями;			
WB-8		KGZ	Всемирный Банк	Р107608	<p>i) Строительство/Реконструкция участка автодороги Ош-Исфана (ориентировочная стоимость: 17 млн. долл. США);</p> <p>ii) Институциональное развитие (ориентировочная стоимость: 0,6 млн. долл. США), включая техническую помощь по дорожному делу и финансированию, безопасности дорожного движения, обучению проверке экологической ситуации и другим мероприятиям подобного рода.</p>	2009-	20,00	10,00
WB-9		KAZ	Всемирный Банк	P099270	<p>i) Модернизация и реконструкция участков автодороги между Актобе/границей Кызылординской области – Туркестаном (исключая объездную автодорогу через Кызылорду) общей протяженностью 834 км, оцениваемые в 1,641 млн. долл. США</p> <p>ii) Модернизация и реконструкция участков автодороги между Туркестаном и Шымкентом общей протяженностью 189 км, включая объездную автодорогу через Кызылорду, при ориентировочной стоимости в 973 млн. долл. США;</p> <p>iii) Институциональное развитие, оцениваемое в 4,0 млн. долл. США - обеспечение оборудованием и обучением в целях укрепления внутреннего потенциала в части управления и работы Комитета, РГП «Казахавтодор», и НИИ Каздор, особенно в целях в повышения эффективности дорожного планирования, разработки и реализации программ и составления бюджетов, а также для использования более эффективных методов технического обслуживания автодорог;</p> <p>iv) Улучшения в плане безопасности дорожного движения и придорожного обслуживания вдоль коридора – ориентировочная стоимость составляет 31,0 млн. долл. США:</p>	2009-2012	2255,00	398,00

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет		
							Доноры	Страна	
WB-9					<p>а. технические исследования и физические улучшения, нацеленные на обеспечение конкретных улучшений в плане безопасности дорожного движения, ведущих к составлению среднесрочного плана действий по обеспечению улучшений в плане безопасности дорожного движения в форме качественной стратегии инвестиций в обеспечение безопасности дорожного движения, наряду с планом действий, включая:</p> <p>1. общественно-информационные кампании;</p> <p>2. усиление нормативных положений в целях повышения безопасности дорожного движения;</p> <p>3. внедрение новых подходов к применению нормативных положений ;</p> <p>4. разработка новых подходов для своевременного оказания срочной медицинской помощи;</p> <p>5. ремонтные работы на участках дороги повышенной опасности;</p> <p>6. составление руководства по вопросам безопасности дорожного движения;</p> <p>7. подготовка к физической проверке эксплуатационной безопасности всех основных автомобильных дорог;</p> <p>8. составление плана действий по привлечению частных инвестиции в услуги для перевозчиков вдоль коридора, с выделением средств на осуществление государственных инвестиций в такие объекты как подъездные пути, автобусные терминалы, автодорожные/железнодорожные терминалы и т.д.</p>				
WB-10		AFG	Всемирный Банк		Реконструкция дорог Пол-и Хомри – Кундуз – Шер Хан Бандар и Кундуз – Талокан [ведущих на Таджикистан] общей протяженностью 232 км		30,00		
WB-11		AFG	Всемирный Банк		Реконструкция дороги Пол-и Хомри-Кабул протяженностью 202 км (завершен)		68,00		
WB-12		AZE	Всемирный Банк	Модернизация магистральных дорог Азербайджана	31570-AZ	Модернизация дороги Зарат - Самур [на сайте Всемирного Банка информация отсутствует]		40,00	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/ID	Результаты	Сроки	Бюджет	
							Доноры	Страна
WB-13		KAZ	Всемирный Банк	Модернизация дорог Казахстана	находится в процессе рассмотрения	Поддержка Комитета развития транспортной инфраструктуры при Министерстве транспорта и коммуникаций в целях: а. укрепления его потенциала и модернизации его системы управления автомобильными дорогами; b. составления приоритетизированной программы реконструкции автомобильной дороги; с. восстановления отдельных автомагистралей, составляющих части основных транзитных коридоров, используемых для региональной торговли; d. развития местного потенциала в части строительства и технического обслуживания автомобильных дорог.		
WB-14		PRC	Всемирный Банк	Первый проект строительства Синьцзянской автомагистрали	документы не найдены			
WB-15		PRC	Всемирный Банк	Второй проект строительства Синьцзянской автомагистрали	документы не найдены			
WB-16		KGZ	Всемирный Банк	В СПС для Кыргызстана		Правительством был выделен грант Международного фонда развития на расширение институционального потенциала в части PPER в целях внедрения процесса рационального бюджетного планирования, включая комплексный способ оценки инвестиций и расходов на техническое обслуживание дорог, исходя из объективных экономических и технических критериев, и охватывая весь цикл дорожного дела.		

Аббревиатуры и сокращения:

AFG – Афганистан

AZE – Азербайджан

KAZ – Республика Казахстан

KGZ – Кыргызская Республика

MON – Монголия

PRC – Китайская Народная Республика

REG –Региональный

TAJ – Таджикистан

UZB – Узбекистан

ADB - Азиатский банк развития (АБР)

CEB - Чешский экспортный банк (ЧЭБ)

EBRD - Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР)

IDB - Исламский банк развития (ИБР)

JBIC - Японский банк международного сотрудничества (ЯБМС)

JICA - Японское агентство по международному сотрудничеству

SPECA - Специальная программа ООН для экономики Центральной Азии (СПЕКА)

TRACECA - Программа Европейского Союза по организации транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА)

UN ESCAP - Экономическая и социальная комиссия ООН для Азиатско-Тихоокеанского региона (ЭСКАТО ООН)

WB - Всемирный Банк (ВБ)

Предварительной Отчет об изучении основной информации¹

Приложение 2. Железные дороги

Содержание

A.	Исходная информация.....	1
B.	Планирование.....	3
C.	Межгосударственные соглашения	6
D.	Развитие железных дорог.....	6
E.	Локомотивы и подвижные составы	10
F.	Техническое обслуживание	11
G.	Развитие потенциала	11
H.	Дублирование и пробелы	13
I.	Возможности.....	14
J.	Проекты.....	17

¹ Отчет рассматривает помощь, осуществляемую с 2000 года.

А. Исходная информация

1. Регион ЦАРЭС, за исключением Афганистана и КНР, унаследовал железнодорожную систему бывшего Советского Союза. Система была построена без расчета на будущие границы между государствами, о которых в то время не задумывались. Следовательно, железнодорожные линии и автомобильные дороги, по тенденции имели российское направление. Автомобильные и железные дороги зигзагообразно пересекают границу в нескольких областях, что крайне неэффективно для управления пересечением границами, а также требует множества договоренностей между странами в отношении структуры тарифов, режимов поддержания и управления движением. Как следствие, отдельные страны начали усиленно строить новые линии для обеспечения маршрутов, которые позволяли бы им оставаться в рамках юрисдикции своей страны.

2. С момента получения независимости в течение значительного периода времени железнодорожная система, как правило, получала недостаточное финансирование. Техническое обслуживание и модернизация системы с учетом новых технологий практически отрицались. В определенной степени данная ситуация сохраняется в настоящее время, хотя определенные инвестиции в этой области были осуществлены в прошлом десятилетии. Большое количество подвижных составов устарело. К другим общим вопросам, влияющим на операционную деятельность железнодорожной системы, относятся законодательные и регулятивные структуры, которые могут выиграть в результате внесения в них изменений. Данные вопросы также включают установление некоммерческих тарифов, громоздкую практику управления, несовершенное прогнозирование спроса, которое затрудняет планирование, раздутые штаты, неэффективную операционную практику, отсутствие коммерческой ориентации, слабый маркетинг, культуру, которая не ориентирована на нужды клиентов, и незавершенные политики и системы по управлению человеческими ресурсами.

3. Во всем регионе имеется ряд слегка отличающихся друг от друга железнодорожных сетей, сформулированных разными заинтересованными группами. ЭСКАТО, в своем Проекте по развитию инфраструктуры наземного транспорта в Азии (ALTID), сформулировал Трансазиатскую железнодорожную сеть и определил приоритетность определенных маршрутов для грузовых перевозок. Кроме того, ЦАРЭС, TRACECA (Транспортные коридоры Европы, Кавказа и Центральной Азии) и ЕврАзЭС (Евразийское экономическое сообщество) также определили сеть коридоров. Состав членов данных заинтересованных групп разный:

- (i) TRACECA включает страны Балтии (кроме России), Азербайджан и республики Центральной Азии. В первую очередь данная группа сосредоточена на развитии транспортных коридоров к востоку от Афганистана и КНР. Из участвующих стран ЦАРЭС, в данную группу не входят Афганистан, Монголия и КНР;
- (ii) ЕврАзЭС (Евразийское экономическое сообщество) состоит из Белоруссии, Казахстана, Кыргызстана, России, Таджикистана и Узбекистана. Задача ЕврАзЭС состоит в том, чтобы развивать единую транспортную систему. Приоритеты включают выпуск унифицированных тарифов, увеличение потока товаров, упрощение таможенных процедур, завершение внутренних процедур по подписанным договорам и создание транснациональных грузовых экспедиторских корпораций. ЕврАзЭС стремится работать на уровне планирования и в рамках своего членства реализовывать планы посредством самофинансируемых инвестиций.

4. TRACECA основана Европейским Сообществом. Ее железнодорожная сеть является Евро-центрированной. Россия - главный игрок в ЕврАзЭС. Ее дороги являются Российско-центрированными. ЕврАзЭС связано с Евразийским Банком Развития, членами которого в настоящее время являются Россия и Казахстан. ЦАРЭС не имеет фокуса локализации. Им движут сферы, в которых лежат наилучшие экономические интересы. Его членство, которое включает ряд международных финансовых институтов, обеспечивает доступ к значительному уровню инвестиционного финансирования.

5. Все четыре организации определили сеть железнодорожных коридоров, которые необходимо развивать. В то время, как ядро четырех групп коридоров частично совмещается, имеется ряд маршрутов, которые не перекрываются. С точки зрения финансирования развития ключевая зона совмещения выиграет в результате координации между этими четырьмя организациями в целях установления приоритетов инвестиционной деятельности. ЦАРЭС имеет четыре железнодорожных коридора, направленных на север и северо-запад через ЦАР в Россию и пятый – через Монголию. Перевозка грузов в регион, по региону и из него – является не столь интенсивной. Помимо имеющихся инвестиционных средств встает также вопрос по поводу идеальной ширины железнодорожной колеи с учетом разницы между европейской шириной колеи, колеи стран бывшего Советского Союза и китайской. Поэтому, было бы целесообразно сократить число коридоров, которые необходимо развить в первую очередь, до небольшого количества и профинансировать их развитие до требуемых стандартов, перед тем, как перейти к другим коридорам.

6. Разница между железнодорожными маршрутами ЦАРЭС, TRACECA, ЭСКАТО и ЕврАзЭС заключается в следующем:

- (i) Часть 21 маршрута TRACECA, который идет от Туркменбаши в Туркменистане до Алята в Узбекистане. У ЦАРЭС есть дорожный коридор, который следует по тому же маршруту. Туркменистан не является членом ЦАРЭС;
- (ii) Часть 23 маршрута TRACECA: от Карши до Термеза через Керкичи в Туркменистане, ответвление от Курган-Тюбе в Таджикистане, которое заканчивается в Кулябе. Это ответвление также является маршрутом 10г ЕврАзЭС;
- (iii) Часть маршрута 30 TRACECA от Туркменабада до Найманкула в Туркменистане, проходящий через Узбекистан и Ургенч между Газоджаг и Душкавуз;
- (iv) И часть 32 маршрута TRACECA от Маката через Субаркудук и Кандагаш в Казахстане, который также является частью 86 маршрута ЕврАзЭС и ЭСКАТО Трансазиатской железнодорожной сети;
- (v) Маршруты 2 и 5 ЕврАзЭС, которые входят в Казахстан через Мамылютка и продолжаются до Астаны через Петропавловск и Кокчетав. Они также являются частью Трансазиатской железнодорожной сети ЭСКАТО;
- (vi) Трансазиатская железнодорожная сеть имеет ветку между Актобе и Кайрак, которая не входит ни в один из трех других коридоров.

В. Планирование

7. В своей региональной дорожной карте транспортного сектора (2005)², ЦАРЭС установил пять стратегических приоритетов, одним из которых является реструктуризация и модернизация железнодорожных путей в целях предоставления качественных и эффективных услуг посредством участия частного сектора и усовершенствованного корпоративного управления. Вторым стратегическим транспортным приоритетом является улучшение финансирования сектора и управления в целях обеспечения развития и надлежащего поддержания региональной транспортной сети.

8. Для отдельных стран в регионе ЦАРЭС был разработан ряд транспортных планов. Для региона нет всеобъемлющего плана развития железной дороги, и в рамках ЦАРЭС не предусматривалось чего-либо определенного, хотя ЭСКАТО предпринял всестороннюю техническую оценку по текущему статусу Трансазиатской железнодорожной сети (ТАЖ), с определенным акцентом на транзитном движении контейнерных грузоперевозок вдоль коридоров ТАЖ, что ведет к подготовке межгосударственного Договора по Трансазиатской железнодорожной сети (ЭСКАТО-20)³. **Было бы полезно знать статус какого-либо договора.** Тем не менее, в рамках Изучения по транспортному сектору АБР может подготовить всеобщий план с требованием формулирования стратегии транспортного сектора (АБР-50)⁴. ЭСКАТО, в своем проекте ALTID, выполнил обзор приоритетов развития для железной дороги в субрегиональном и региональном контексте, чтобы помочь правительствам стран-членов договориться о приоритетных проектах, приложить усилия в достижении более высокого уровня синхронизации в реализации этих проектов, выделить средства и приобрести более весомый рычаг для привлечения международных финансовых институтов к сотрудничеству (ЭСКАТО-21)⁵ Евразийский банк развития планирует выполнить технико-экономическое обоснование развития дорожной и железнодорожной инфраструктуры в своем «сообществе», которое **может быть ограничено Казахстаном или сообществом ЕврАзЭС (ЕБР-1)**⁶.

9. На уровне систем, TRACECA подготовил всесторонний мастер-план для модернизации Центральноазиатских железнодорожных коммуникаций и сигнальных систем (TRAC-17)⁷. Такой план может представлять собой основу для исследования ЦАРЭС в поддержку стран-участниц для оказания помощи Афганистану, Монголии и провинции Синьцзян.

10. Для Узбекистана в 2000 году АБР подготовил генеральный план по институциональному развитию сектора, но сосредоточенный на железнодорожной компании (АБР-117)⁸.

² АБР, Соединяя Центральную Азию: «дорожная карта» для регионального сотрудничества, 2005, стр. 53

³ ROK04001: Разработка Межправительственного соглашения по Трансазиатской сети железных дорог, 2004-2007

⁴ TP6347РЕГ: Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество: Изучение по Стратегии транспортного сектора, 2006

⁵ ROK07002: Определение инвестиционных потребностей и приоритетов развития для Трансазиатской сети железных дорог, 2007

⁶ Евразийский банк развития: Техничко-экономическое обоснование по автодорожной и железнодорожной инфраструктуре, 2009

⁷ TRACECA: Телекоммуникации центральноазиатских железных дорог, 2002

⁸ TP3068УЗБ: Институциональное усиление УТЙ, 1999

11. Была бы полезна информация о степени, в которой страны приняли генеральные планы и способ, которым они продолжают обновлять их с учетом технологических продвижений и меняющихся экономических обстоятельств. Такая информация была бы полезна при мониторинге синхронизации между планами каждой страны.

12. ЦАРЭС поручил провести переоценку своего ранее разработанного проекта региональной стратегии⁹. Исследование подготовило ряд прогнозируемых инвестиций в дорожный и железнодорожный секторы. ЦАРЭС также предложил ряд инвестиционных проектов в железнодорожном секторе. Предложения ЦАРЭС отличаются от предложений указанных в переоценке «проекта стратегии». Однако, инвестиционные предложения ЦАРЭС для Казахстана отражают маршруты, взятые ЭСКАТО для показательных пробегов контейнерных маршрутных поездов, особенно из КНР в Европу и Россию. У ЦАРЭС нет инвестиционных предложений для Монголии, которая обеспечивает второй маршрут, взятый ЭСКАТО для пробегов контейнерных маршрутных поездов из КНР (ЭСКАТО-1)¹⁰.

13. Существует ряд планов, затрагивающих железнодорожный транспорт в пределах одной страны:

- (i) В Афганистане в 2003 году Всемирный банк провел Обзор транспортного сектора в целях разработки институциональной структуры и политики для данного сектора. В обзор не входили инвестиционные планы для железнодорожной системы¹¹. Предлагаемая транспортная политика предполагала передачу железных дорог частному сектору. В политике предусматривалось, что правительство будет лишь участвовать в развивающих мероприятиях, которые не смогут охватить частные инвесторы¹², при условии, что они продемонстрируют экономические выгоды. И, в то же время, Всемирный банк помог подготовить всестороннее видение и стратегический план для транспортного сектора, который придерживается заявленной политики (ВБ-4)¹³;
- (ii) В Азербайджане АБР недавно провел исследование для программы развития железнодорожного сектора (АБР-125)¹⁴, последовавшее за обзором транспортного сектора, в который входили железнодорожное сообщение. В последнем исследовании была представлена среднесрочная стратегия развития транспортного сектора (2006–2016), охватывающая роли правительства, частного сектора и регулятивных органов (АБР-29)¹⁵. В повестке дня ЕББР также стоит обзор транспортной политики с проектом разработки и реализации устойчивой государственной транспортной политики, сосредоточенной, по мере необходимости, на дальнейшем сближении с законодательством и регулятивными рамками Европейских и

⁹ Дженкинс, Ян и Пол Пезан, **Центральная Азия: переоценка Региональной стратегии транспортного сектора – проект Стратегии**, 2003

¹⁰ ЭСКАТО: Проект по развитию инфраструктуры наземного транспорта в Азии (ALTID), 2001-осуществляется

¹¹ P078284: Чрезвычайный проект по реабилитации транспортного сектора, 2003

¹² Всемирный банк, **Обзор транспортного сектора, январь** 2004, стр 5/8

¹³ P07824: Чрезвычайный проект по реабилитации транспортного сектора, 2003

¹⁴ TP7150PEГ: Подготовка Программы развития сектора железных дорог, 2008

¹⁵ TP4582AZE: Стратегия развития транспортного сектора, 2005

международных стандартов, в частности, в отношении надежности и безопасности (все транспортные режимы) (ЕБРР-21)¹⁶;

- (iii) Для Казахстана, который образует основу транспортной системы ЭСКАТО по Центральной Азии из КНР в Россию и остальную часть Европы, отсутствует генеральный план, или какой-либо другой план по развитию железных дорог;
- (iv) В Кыргызстане АБР недавно приступила к программе подготовки генерального плана по развитию транспортного сектора на период с 2010 по 2025 годы, в рамках которого будут разработаны долгосрочные инвестиционные программы для железных дорог (АБР-76)¹⁷;
- (v) В Монголии АБР подготовил транспортную стратегию на период с 2005 по 2015 гг. на основе пересмотренных подсекторных генеральных планов (АБР-32)¹⁸;
- (vi) В Таджикистане АБР в настоящее время готовит генеральный план развития транспортного сектора. В нем будут определены приоритетные направления для каждого подсектора в целях совершенствования политик и регулирования, повышения уровня результативности и эффективности, а также будет предложена инвестиционная программа (АБР-49)¹⁹;
- (vii) В Узбекистане АБР подготовил генеральный план по железнодорожному сектору в 2004 году (АБР-120)²⁰, за которым последовал недавно заверченный план транспортного сектора с разбивкой на краткосрочный (2006–2010 гг.), среднесрочный (2011–2015 гг.) и долгосрочный планы (2016–2020 гг.), а также дорожная карта для развития транспортного сектора, включающая железные дороги (АБР-46)²¹. В 2002 году ЕБРР подготовил исследование железнодорожного сектора с оценкой возможности создания производственных железнодорожных сооружений в Узбекистане (ЕБРР-19)²².

14. В подходе к железнодорожному планированию у стран-участниц ЦАРЭС имеются значительные различия:

- (i) Стратегия транспортного сектора АБР будет важной, в частности, если в ней будут собраны знания о других субрегиональных событиях, особенно о контейнерных маршрутах ЭСКАТО. Эти маршруты ведут на север через Казахстан и Монголию. Пока еще не включены западные маршруты через Каспийское море. Последние из вышеперечисленных маршрутов, вероятно, должны развиваться для транспортировки нефти по железной дороге. В результате они могут предложить весьма конкурентоспособные тарифы для остальных грузовых перевозок;
- (ii) Существующие контейнерные маршруты ЭСКАТО через Центральную Азию и Монголию сосредоточены на КНР и пока не включают Южную Азию.

¹⁶ ЕБРР на http://www.delaze.ec.europa.eu/pdfs/enp/EC_Azerbaijan_AP.pdf

¹⁷ G0123KYP: Проект транспортный коридор ЦАРЭС 1 (дорога Бишкек – Торугарт), 2008

¹⁸ TP4471MON: Формулирование Стратегии транспортного сектора (2005-2015), 2005

¹⁹ TP4926TAD: Генеральный план развития транспортного сектора, 2006

²⁰ TP3529UZB: Содействие развитию железнодорожного сектора, 2002

²¹ TP4659UZB: Стратегия транспортного сектора 2006-2020, 2006

²² JAP-2002-04-01: Помощь Узбекским железным дорогам (УТД) в реализации реструктуризации железных дорог, 2002

TRACECA, ЕврАзЭС и ЦАРЭС имеют железнодорожные коридоры в Афганистан, которые в итоге соединятся с крупными потенциальными рынками Южной Азии;

- (iii) На региональной основе автодорожный/железнодорожный генеральный план может быть полезен, поскольку ни одна система не работает независимо от другой системы. В таком плане также могут рассматриваться связи с другой инфраструктурой, например с мульти-модальными и логистическими центрами. В плане также могут рассматриваться сравнительные преимущества автодорог и железных дорог для транспортировки грузов и, в частности, для транспортировки навалочного груза;
- (iv) Для межконтинентальных железнодорожных перевозок было бы важно исходить из синхронизации мероприятий между странами, которые начала осуществлять ЭСКАТО. Данную синхронизацию можно усовершенствовать, если среднесрочное и долгосрочное планирование будет осуществляться в одних и тех же временных рамках. С учетом разных стадий развития железнодорожных систем и операций между странами – это поможет тому, чтобы график привел каждую страну к единому стандарту;
- (v) В сфере железных дорог, с их высокими инвестиционными расходами, скорее всего, будет непросто установить взаимоотношение между страной и субрегиональным планированием. Одна страна, например, которая исчерпала свои лимиты заимствования по причине наличия других приоритетных областей, может вызвать очень дорогостоящие задержки в развитии региональных систем, если в ее заимствованиях имеются серьезные ограничения из-за других приоритетов, помимо железных дорог. В этом отношении могут помочь региональные или системные заимствования.

С. Межгосударственные соглашения

15. АБР содействовал прогрессу одного межгосударственного соглашения в железнодорожной сфере в форме договоренности по реализации проекта. Соглашение включало мероприятия по определению маршрута, финансированию, а также межгосударственные институциональные меры по развитию железнодорожного коридора КНР – Кыргызстан – Узбекистан. В более раннем исследовании ЕС было обнаружено, что данный маршрут имеет весьма низкий EIRR. Предлагаемый маршрут не является частью железнодорожного коридора ЦАРЭС (АБР-15)²³. ЭСКАТО также разработал проект межгосударственного соглашения по Трансазиатской железнодорожной сети.

D. Развитие железных дорог

16. В период с 2000 по 2008 гг. осуществлялось не так много донорских инвестиций в развитие железных дорог. Железнодорожные коридоры получили следующее внимание:

- (i) Коридор 1 не привлек каких-либо донорских инвестиций. Однако, имеются планы по его развитию:

²³ ТП6024РЕГ: Региональное сотрудничество в рамках транспортных проектов в Центральной Азии, 2002-2006

- a. На маршруте 1а, есть план по электрификации отрезков Актогай-Достык (АБР-132)²⁴ и Ала Шанкоу-Урумчи (АБР-124)²⁵. Два участка запланированы на 2009-2011 гг. и 2007-2009 гг.. Остаются также пробелы на участках Кайрак – Астана – Мойнты – Актогай в Казахстане и Достык – Ала Шанкоу через границу Казахстан/КНР, которая не получила инвестиционного внимания;
 - b. На маршруте 1b, есть планы по электрификации ж/д ветки Чу - Алматы (АБР-133)²⁶. Нет планов для участка Жайсан – Чу в Казахстане. Имеются также планы по строительству ж/д линии Жетиген – Коргас (АБР-127)²⁷ и строительству ж/д линии Хоргоз – Ынин – Цзинхе в КНР (АБР-122)²⁸ которая, на участке Сары Озак – Коргас – Хоргоз – Куйлун следует дорожному коридору 1b, но не является частью железнодорожного коридора;
 - c. Маршрут 1с следует тому же маршруту, что и 1а Кайрак – Астана – Мойнты и продолжает Мойнты – Шу, по которому имеются планы электрификации для Алматы – Мойнты (АБР-133)²⁹. Нет планов для участка Шу – Мерке – Чалдовар через казахско-кыргызскую границу. В Кыргызстане имеются планы обеспечить реабилитацию ж/д путей между Чалдоваром и Балыкчи (АБР-135)³⁰, электрификацию линии Луговая – Бишкек – Балыкчи и созданию необходимой электрораспределительной сети для поддержания электрификации (АБР-147)³¹, которая являлась приоритетом в переоценке транспортной стратегии АБР на 2003-2005 годы. Этот план рассчитан на работу, которая будет проводиться с 2015 по 2017 гг. TRACECA подготовил технико-экономическое обоснование для ж/д линии Луговая – Бишкек – Балыкчи в 2006 году (TRAC-18)³²;
 - d. Планы Казахстана и КНР сопоставимы с маршрутами для контейнерных маршрутных поездов ЭСКАТО из КНР через Казахстан и Россию. Всемирный банк также рассматривает проект, который включает улучшение железной дороги в Казахстане, **но детали еще не обсуждались**;
- (ii) Коридор 2а имеет автодорожное/железнодорожное соединение от границы Азербайджана с Грузией через Каспийское море в Актау в Казахстане и затем через Бейнеу через Узбекистан в Андижан и Кара-Суу на границе с Кыргызстаном. Коридор 2b – это автодорожная трасса только через Туркменистан до ее соединения с 2а в Бухаре в Узбекистане. В Азербайджане Всемирный банк недавно начал проект по модернизации 240-км восточно-западной железной дороги (ВБ-19)³³, который является продолжением ранее начатого проекта ЕБРР по улучшению азербайджанского участка Транскавказского железнодорожного сообщения

²⁴ КАЗ ИП6: Электрификация ж/д ветки Достык – Актогай 2009-2011

²⁵ КНР ИП6: Электрификация ж/д ветки Урумчи – Ала Шанкоу, 2007-2009

²⁶ КАЗ ИП7: Электрификация ж/д ветки Актогай – Мойнты, 2009-2011

²⁷ КАЗ ИП8: Строительство ж/д ветки Коргас – Жетиген, 2008-2011

²⁸ КНР ИП4: Ж/д Цзинхэ – Инин – Хоргас, ?-2009

²⁹ КАЗ ИП7: Электрификация ж/д ветки Актогай – Мойнты, 2009-2011

³⁰ КЫР ИП6: Реконструкция ж/д путей (Чалдовар – Балыкчи), 2010-2014

³¹ КЫР ИП5: Электрификация ж/д ветки Бишкек – Балыкчи, 2015-2017

³² TRACECA: Обзор реабилитации железных дорог в Центральной Азии, 2004-2006

³³ P083108: Содействие торговле и перевозкам с использованием железнодорожного транспорта, 2008

между Баку и Тбилиси (ЕБРР-12)³⁴. АБР осуществляет активную деятельность в Узбекистане по поддержке реабилитации 341-км железной дороги Самарканд – Бухара – Ходжадавлет и участкам линии между Джизаком и Самаркандом (АБР-119)³⁵. Тем не менее, там остаются пробелы. В Азербайджане вся западно-восточная ж/д линия не электрифицирована. В Казахстане TRACECA подготовил технико-экономическое обоснование для участка Актау – Бейнеу – Кунград (TRAC-18)³⁶, оставив участок Кунград – Нукус – Мискен – Учкудук пока без донорской помощи и целый участок Актау – Учкудук для привлечения инвестиционных планов. ЦАРЭС также имеет планы по электрификации четырехугольника, связывающего Карши, Бухара, Навои и Самарканд (АБР-141, АБР-142)³⁷ и участок Навои – Учкудук (АБР-143)³⁸, который расширяет электрификацию чуть меньше чем на половину пути от Ташкента до Каспийского порта Актау. Нет инвестиционных планов для отрезков Джизак – Бекабад – Кара-Суу в Узбекистане и Каши – Хекси в КНР. За пределами конца железнодорожного коридора, но в рамках части системы быв. СССР, TRACECA подготовил технико-экономическое обоснование для соединений между Андижаном в Узбекистане и Ош и Джалал-Абадом в Кыргызстане (TRAC-18)³⁹;

- (iii) Коридор 3а проходит от Аула в Казахстане через Сарыагаш в Узбекистане и затем через Ташкент в Самарканд, где он имеет ответвление на Бухару и Алат и в Сарыазию и Термез на афганской границе. В Казахстане участок Аула – Актогай не поддерживается донорскими инвестициями или планами по инвестициям. ЦАРЭС имеет план по электрификации участков Актогай – Алматы и Алматы – Шу (АБР-131, АБР-133)⁴⁰. Отрезок Шу – Ташкент через казахско-узбекскую границу не получил донорского внимания. В Узбекистане ж/д ветка Ташкент – Самарканд была электрифицирована, а участок Самарканд – Бухара был описан как Коридор 2. Часть отрезка Самарканд – Термез между Карши и Ташгузаром получила поддержку JICA с финансированием, направленным на реабилитацию 31-км линии от Карши до Ташгузар и новой 222-км линии от Ташгузар в Кумкурган (JICA-25)⁴¹. Имеется также участок, пересекающий узбекско-таджикскую границу, Термез – Душанбе, который, кажется, не получил донорские инвестиции;
- (iv) Коридор 4b замыкается на Монголии. Счет вызовов тысячелетия начал проект, в заявленные задачи которого входит строительство 150-км пути (MIL-1)⁴². Ранее Япония предоставила небольшой грант в размере 7,4 миллионов долларов США для железнодорожного пути, **но все еще необходимо собрать дополнительную информацию** (JICA-17)⁴³. Он мог

³⁴ 4810: Транскавказская ж/д ветка, 1998

³⁵ L1773УЗБ: Модернизация железных дорог, 2001

³⁶ TRACECA: Обзор реабилитации железных дорог в Центральной Азии, 2004-2006

³⁷ УЗБ ИП5: Электрификация участков Самарканд – Навои и Самарканд – Каши, 2011-2014; УЗБ ИП6: Электрификация участков Навои – Бухара и Бухара – Каши, 2011-2014

³⁸ УЗБ ИП7: Электрификация участка Навои – Учкудук, 2011-2014

³⁹ TRACECA: Обзор реабилитации железных дорог в Центральной Азии, 2004-2006

⁴⁰ КАЗ ИП5: Электрификация ж/д ветки Алматы – Актогай, 2009-2011; КАЗ ИП7: Электрификация ж/д ветки Актогай – Моинты, 2009-2011

⁴¹ JICA: Проект по строительству новой железной дороги Ташгузар – Кумкурган, 2004

⁴² Счет вызовов тысячелетия: железнодорожный проект, 2007

⁴³ JICA: Railway Transportation Rehabilitation Project, 1993-2000

включать улучшение ж/д путей, в частности замену рельсов в кривой, поскольку рельсы, изготовленные в России, необходимо заменять каждые 6 месяцев. Помимо этих двух проектов, очевидно, других донорских инвестиций для данного коридора нет;

- (v) Единственный железнодорожный отрезок на Коридоре 5 – это участок КНР между Каши и Хекси, для которого не имеется планов, как уже обсуждалось по Коридору 2 выше;
- (vi) Коридор 6 в большой степени повторяет Коридоры 1 и 2:
 - a. Коридор 6a начинается в Ганюшкин, Казахстан, и проходит через Атырау – Макат – Бейнеу, где он соединяется с Коридором 2. Он следует Коридору 2 до Бухары в Узбекистане, который был описан по Коридору 2. Затем он идет по пути Бухара – Ташгузар, который был описан по Коридорам 2 и 3a. Отрезок Ганюшкин – Бейнеу не рассматривался донорами на предмет инвестиций. Как упоминалось для 2a, TRACECA подготовила технико-экономическое обоснование для участка Актау – Бейнеу – Кунрад, оставив без внимания участок Кунрад – Нукус – Мискен – Учкудук и весь участок Бейнеу – Учкудук все еще требует привлечения инвестиционных планов.
 - b. Коридор 6b/6c изначально следует Коридору маршрута 1a Жайсан – Шымкент. Затем он следует Коридору 3a от Шымкента до Ташкента. Ни один из этих участков не получил донорского внимания. Он продолжается вдоль Коридора 3a Ташкент – Самарканд – Ташгузар – Термез, который был описан в рамках 3a.

17. Общий объем донорской инвестиционной помощи составил около 984 км улучшенных, реабилитированных и новых железных дорог за период с 2000 по 2008 гг. Страны-члены ЦАРЭС имеют предложения приблизительно для 3 910 км дорог, подлежащих улучшению, реабилитации и новому строительству и готовят или уже подготовили ТЭО приблизительно для 2 654 км железной дороги⁴⁴. Не все эти предложения рассчитаны на железнодорожные коридоры ЦАРЭС. Их осуществление планируется в следующем десятилетии.

18. В последующих планах ЦАРЭС имеется ряд соответствующих инвестиций, которые не являются частью его коридоров, хотя они следуют дорожным коридорам. В Афганистане ТЭО планируется на 2009-2010 гг для маршрутов из Узбекистана в Герат и до иранской границы, и от таджикской и узбекской границы через Кабул в Пакистан (АБР-129)⁴⁵. На 2011 год планируется ТЭО для таджикского участка Колхозабад – Нижний Пяндж до границы с Афганистаном (АБР-136)⁴⁶. ЦАРЭС планирует ряд ТЭО в Таджикистане, включая электрификацию ж/д ветки от Узбекистана до Таджикистана и строительство новой ж/д ветки от Душанбе до Кыргызстана (АБР-137, АБР-128)⁴⁷. Также планируется подготовка ТЭО для электрификации ж/д ветки между Ташкентом и Ангреном (АБР-138, АБР-146)⁴⁸.

19. Не запланировано никаких инвестиций на модернизацию телекоммуникационных и сигнальных систем, а также на железнодорожную безопасность, которые являются

⁴⁴ В некоторых проектных предложениях не указывается протяженность железных дорог, требующих усовершенствования.

⁴⁵ АФГ ТП6: ТЭО по ж/д Хайратан – Мазар-и-Шариф и Ширхан Бандар – Кундуз – Найбабад, 2009-2010

⁴⁶ ТАД ТП4: Железная дорога Колхозабад – Нижний Пяндж, 2011

⁴⁷ ТАД ТП5: Электрификация в рамках Таджикистана, 2011; ТАД ТП2: ТЭО по ж/д Вахдат – Яван, 2009

⁴⁸ УЗБ ТП1: Электрификация ж/д ветки Ташкент - Ангрен, 2011; УЗБ ТП2: ТЭО по ж/д Ангрен - Пап, 2013

основной характеристикой дорожного планирования ЦАРЭС. Однако, в данных сферах некоторые инвестиции все же имели место. В телекоммуникационных и сигнальных системах, TRACECA обеспечила Азербайджан оптическим кабелем для системы связи и сигнальной системы (TRAC-15)⁴⁹. Компонент кредита АБР для Узбекистана включал финансирование обеспечения волоконно-оптических телекоммуникационных систем (АБР-119)⁵⁰. JICA также профинансировала обеспечение волоконно-оптического кабеля для монгольской системы вдоль коридора 4b (JICA-17)⁵¹. Эти проекты могли бы привлечь внимание к важности договора стран-участниц ЦАРЭС по регулирующим стандартам для коммуникационного оборудования и систем.

Е. Локомотивы и подвижные составы

20. Определенная донорская поддержка была оказана на обеспечение локомотивов и подвижных составов. 50 магистральных локомотивов должны быть профинансированы для Азербайджана (ВБ-19)⁵². В Узбекистане было выделено финансирование на покупку новых электрических грузовых локомотивов (ЕБРР-14)⁵³ и для перехода на новый электропривод имеющихся дизель-электрических запасов (ЕБРР-17)⁵⁴. В Монголии JICA обеспечила финансирование на покупку двух локомотивов, 30 пассажирских вагонов и 455 грузовых вагонов (JICA-17)⁵⁵. У ЦАРЭС также есть планы на покупку 15 новых пассажирских электрических локомотивов для Узбекистана в 2009-2010 гг., финансирование которых ожидается за счет внутренних ресурсов (АБР-130)⁵⁶, а также на покупку грузовых и пассажирских локомотивов с электрическим приводом для Кыргызстана в период с 2015 по 2017 годы (АБР-147)⁵⁷.

21. Никаких планов по оказанию помощи Афганистану, Казахстану, Монголии и Таджикистану в отношении модернизации локомотивного парка этих стран - нет. КНР также не включена в будущие планы.

22. В отношении подвижного состава, ЕС-ТАСИС профинансировал покупку 120 нефтеналивных вагонов для Азербайджана (ЕС-6)⁵⁸, а JICA – покупку пассажирских вагонов для Узбекистана (JICA-24)⁵⁹. ЦАРЭС не имеет текущих планов по оказанию инвестиционной помощи на приобретение подвижных вагонов. В Монголии Счет вызовов тысячелетия создает отдельную лизинговую компанию, которая будет содержать весь подвижной состав (MIL-1), такая модель может быть полезна для реструктуризации части железнодорожных операций, чтобы скорректировать их под финансирование частного сектора, а также под операции частного сектора за счет финансирования МФИ.

23. Мало внимания было уделено управлению парками, за исключением Узбекистана, который получил помощь (ЕБРР-14, ЕБРР-16, ЕБРР-18)⁶⁰.

⁴⁹ TRACECA: Поставка оптической кабельной системы для связи и сигнальной системы, 2000-2002

⁵⁰ L1773УЗБ: Модернизация железных дорог, 2001

⁵¹ JICA: Проект по реабилитации железнодорожного транспорта, 1993-2000

⁵² P083108: Содействие торговле и перевозкам с использованием железнодорожного транспорта, 2008-2011

⁵³ ЕБРР4033: Проект по обновлению и модернизации грузовой тяги, 1999

⁵⁴ ЕБРР18493: Проект по замене двигателей на локомотивах, 2001

⁵⁵ JICA: Проект по реабилитации железнодорожного транспорта, 1993-2000

⁵⁶ УЗБ ИПЗ: Приобретение новых локомотивов, 2009-2010

⁵⁷ КЫР ИП5: Электрификация ж/д ветки Бишкек – Балыкчи, 2015-2017

⁵⁸ ЕС-ТАСИС: Поставка нефтеналивных вагонов для Азербайджанских железных дорог, 2002

⁵⁹ JICA: Проект по усовершенствованию железнодорожных пассажирских перевозок, 1999-2001

⁶⁰ ЕБРР4033: Проект по обновлению и модернизации грузовой тяги, 1999; ЕБРР ЕСТ98-2000-11-75: Узбекские железные дороги: Изучение по помощи в реализации и управлении парком, 2000; ЕБРР

24. Для региона TRACECA был изучен мульти-модальный транспорт и представлены рекомендации по гармонизации стандартов и операционных процедур, а также по эксплуатационной совместимости (TRAC-18)⁶¹. Информация о степени принятия данных рекомендаций странами ЦАРЭС может быть полезной. Если данные рекомендации были приняты в значительном объеме, то у ЦАРЭС будет повод поддержать дальнейшее внедрение таких рекомендаций в странах, не являющихся членами TRACECA.

Г. Техническое обслуживание

25. Для деятельности по обеспечению технического обслуживания была оказана определенная донорская поддержка. Техническое обслуживание включает пути, локомотивы, подвижные вагоны, сигнальную систему, коммуникации, другие системы и железнодорожные станции, а также пакгаузы, в том числе мульти-модальные сооружения. В 1999 году Казахстан получил помощь на совершенствование технического обслуживания путей (ЕБРР-13)⁶², а Узбекистан – на строительство сооружений для ремонта пассажирских вагонов и производства запчастей для них (JICA-24)⁶³. В период с 1993 по 2000 годы Монголия получила помощь от JICA. Было установлено, что существующий запас рельсов с угоном должен заменяться каждые 6 месяцев из-за низкого качества производственных стандартов (JICA-17)⁶⁴. У ЦАРЭС есть планы по модернизации средств технического обслуживания в Кыргызстане в 2011-2012 гг. (АБР-139)⁶⁵.

26. В отношении технического обслуживания может возникать вопрос эффективного управления подвижным составом, запасными частями и складскими запасами. Донорская практика закупок, при которой участнику торгов, предложившему наименьшую цену, обычно присуждается контракт, может привести к распространению разных запасов и в результате к увеличению количества запасных частей, которые должны удерживаться в запасах. Это создает дополнительные затраты для операционного менеджмента и для требований оборотного капитала. ЦАРЭС может иметь преимущества при рассмотрении того, как этот вопрос можно решить эффективно, не подрывая принципы закупок международных доноров.

Г. Развитие потенциала

27. Железнодорожные операторы унаследовали громоздкую практику управления, избыточный штат, культуру с отсутствием коммерческой ориентации и незавершенные политики и системы управления человеческими ресурсами, как уже упоминалось в разделе исходных данных. В сфере развития потенциала для донорской помощи имеется множество возможностей.

28. Донорская деятельность проявилась и в коммерциализации железнодорожных операций и придании им большей эффективности. До 2000 года предоставлялась помощь по сокращению железнодорожного фонда заработной платы в Казахстане и Узбекистане. В области реструктуризации бизнеса ЕБРР предоставил помощь железнодорожной корпорации Узбекистана (ЕБРР-19) для разделения, отделения и

ЕСТ2000-2002-06-02: Узбекские железные дороги: Изучение по помощи в реализации и управлении парком – продление, 2002

⁶¹ TRACECA: Обзор реабилитации железных дорог в Центральной Азии, 2004-2006

⁶² ЕБРР2920: Проект по техническому обслуживанию путей и коммерциализации КТЖ, 1999.

⁶³ JICA: Проект по усовершенствованию ж/д пассажирских перевозок, 1999-2001

⁶⁴ JICA: Проект по реабилитации железнодорожного транспорта, 1993-2000

⁶⁵ КЫР ИП7: Оборудование для мастерских по ремонту /техническому обслуживанию вагонов, 2011-2012

приватизации неосновных видов деятельности, консолидации процедур управления для ежегодного обновления пятилетнего Бизнес плана, введения международных стандартов бухучета на консолидированном уровне и разработки политик закупок, процедур и совершенствованию квалификации⁶⁶; в настоящее время Всемирный банк оказывает помощь Азербайджанской железной дороге по разделению ее операций на бизнес центры (ВБ-19)⁶⁷; а в Монголии Счет вызовов тысячелетия помогает разделить операции между железнодорожными властями, акционерным обществом АО «Уланбаторские железные дороги», которое будет предоставлять услуги, и лизинговой компанией, которая будет владеть оборудованием системы (подвижные составы, ж/д пути, системы сигнализации и коммуникации) и арендовать ее железнодорожным властям (MIL-1)⁶⁸. ЦАРЭС имеет планы по внедрению управленческих усовершенствований у железнодорожного оператора Узбекистан Темир Йолларе с 2011 по 2015 годы (АБР-144)⁶⁹. Имеются хорошие экономические, финансовые и управленческие возможности для коммерциализации железнодорожных операций в целях обеспечения среды, в которой коммерчески эффективные операции можно осуществлять в рамках всей системы, позволяя железным дорогам эффективно конкурировать с автодорогами в грузовых перевозках, в частности на длинные расстояния.

29. В Азербайджане (ВБ-19)⁷⁰ и Узбекистане (АБР-117)⁷¹ было предпринято 2 интервенции в целях введения коммерческой системы учета в железнодорожные операции. С этой же целью Всемирный банк разработал проект для Монголии, но проект был отменен (ВБ-18)⁷². Казахстан получил помощь от ЕБРР по установке управленческой информационной системы (ЕБРР-13)⁷³.

30. В отношении развития человеческих ресурсов (РЧР), JICA предоставила значительный объем обучения в области надзора и технического обслуживания в Узбекистане (JICA-24)⁷⁴. Обучение в операционной и управленческой сфере ведется Счетом вызовов тысячелетия в Монголии. Обучение также проводилось в сфере применения систем учета, введенных в Азербайджане и Узбекистане, а также по оптическим кабельным системам TRACECA в Азербайджане. Стратегия транспортного сектора АБР включает требования по развитию потенциала и план развития человеческих ресурсов для сектора (АБР-50)⁷⁵, поскольку генеральный план TRACECA по системам коммуникации и сигнализации содержит рекомендации по обучению (TRAC-17)⁷⁶. **Была бы полезной информация о степени принятия и выполнения этих рекомендаций.**

31. На региональном уровне TRACECA произвел значительные инвестиции в обучение. Один проект был направлен на обучение высокопоставленных официальных лиц, принимающих решения, в министерствах транспорта, для администрации железной дороги, таможни и портов, и отдельно проводилось обучение для начальников

⁶⁶ ЕБРР JAP-2002-04-01: Узбекские железные дороги (УТЙ: Помощь в реализации реструктуризации железных дорог, 2002

⁶⁷ ВБ P083108: Содействие торговле и перевозкам с использованием железнодорожного транспорта, 2008

⁶⁸ Счет вызовов тысячелетия: железнодорожный проект, 2007

⁶⁹ УЗБ ИП2: Региональные железные дороги. 2011-2015

⁷⁰ ВБ P083108: Содействие торговле и перевозкам с использованием железнодорожного транспорта, 2008

⁷¹ ТП3068УЗБ: Институциональное усиление УТЙ, 1999

⁷² ВБ P056200: Развитие транспорта, 2001

⁷³ ЕБРР2920: Проект по техническому обслуживанию ж/д путей и коммерциализации КТЖ, 1999

⁷⁴ JICA: Проект по усовершенствованию ж/д пассажирских перевозок, 1999-2001

⁷⁵ ТП6347РЕГ: Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество: Изучение по Стратегии транспортного сектора, 2006

⁷⁶ 01-0166: Телекоммуникации Центральноазиатских железных дорог, 2002

пограничных и таможенных станций, отделов министерств, железнодорожных отделов, операторов портов и паромов, а также для заинтересованных лиц дорожно-транспортной отрасли. После проведения анализа потребностей в обучении были разработаны учебные материалы для каждой из двух групп и проведены учебные программы (TRAC-1)⁷⁷. В текущем проекте TRACECA расширяет свою работу с учебными заведениями с тем, чтобы гарантировать, что преподаватели ознакомлены с последними методами и инструментами транспортного планирования, методами оценки инвестиций и другими методиками, включая анализ инвестиционной среды транспортного сектора. Проект старается усовершенствовать обучение посредством улучшения педагогических навыков, приемов обучения и методов разработки учебных программ. Специальный акцент делается на мульти-модальном транспорте и эксплуатационной совместимости для обеспечения того, чтобы учебные заведения и внутренние учебные отделы в ведомствах могли проводить современное обучение в данных областях (TRAC-5)⁷⁸. Данный проект также ставит цель проведения оценки потенциала по созданию регионального учебного центра для повышения квалификации в сфере транспорта. Создание такого института может представлять интерес для ЦАРЭС в его развитии Института ЦАРЭС.

Н. Дублирование и пробелы

32. Имеется несколько случаев дублирования в деятельности ЦАРЭС, связанной с железнодорожным сектором. Существует возможное дублирование в планировании в Азербайджане, где как АБР, так и ЕБРР (возможно) имеют проекты, направленные на транспортную политику, и в Узбекистане, где АБР и ЕБРР оба рассматривали железнодорожные планы. Существует общий план сети в проекте ЭСКАТО ALTID с изучением пробелов и приоритетов развития.

33. В железнодорожных сетях, предложенных каждой из четырех организаций и продвигающих данные сети – ЦАРЭС, TRACECA, ЕврАзЭС и ЭСКАТО – имеются отличия. Это может привести к различиям в приоритизации инвестиций между странами-участниками.

34. Есть небольшие отличия в нескольких соединениях трансграничных инвестиций. Например, существующие предложения по электрификации ж/д ветки Урумчи – Ала Шанкоу намечены на 2007-2009 годы, а для ж/д ветки Достык – Актогай -- на 2009-2011 гг. Две этих ж/д ветки находятся по обе стороны границы КНР/Казахстан на Коридоре 1а.

35. Существует ряд пробелов в планах модернизации/реабилитации по каждому железнодорожному коридору, предложенному ЦАРЭС, которые были отмечены в пункте 16.

36. Техническое обслуживание все еще требует существенной помощи со стороны доноров. Имеется возможность для стандартизации оборудования и подвижных составов с целью минимизации затрат на техническое обслуживание и подготовки к возможной ситуации, когда международные железнодорожные компании заинтересуются в оказании услуг для стран ЦАРЭС и внутри этих стран. Также имеется возможность для стандартизации ж/д путей, чтобы ограничения по скорости и уровень нагрузки были сопоставимы по всему региону.

⁷⁷ TRACECA: наращивание потенциала для высокопоставленных официальных лиц транспортного сектора, 2003-2005

⁷⁸ TRACECA: Усиление потенциала по обучению в области транспорта для новых независимых государств (ННГ), 2008

I. Возможности

37. ЦАРЭС имеет четыре железнодорожных коридора на севере и северо-западе от КНР, проходящие через Казахстан в Россию и затем в Европу. Один коридор имеет ответвление на Актобе в Казахстане, затем он пересекает Каспийское море и движется на запад в Европу через Азербайджан, не заходя в Россию. Имеется также коридор с севера КНР через Монголию в Россию. Из Афганистана два маршрута пролегают через Узбекистан и Таджикистан до соединения с коридором на севере и северо-западе через Казахстан. В настоящее время ЦАРЭС не имеет железнодорожных коридоров на юге, проходящих через Иран, и затем на запад в Европу, хотя у него есть планы подготовить ТЭО железнодорожного сообщения в Герат и затем в Иран. ЦАРЭС также планирует подготовить ТЭО для железнодорожного сообщения на юге к границе Пакистана.

38. В настоящее время для КНР ЦАРЭС имеет только один коридор в Казахстан через Ала Шанкоу и Достык. Имеются планы для второй ж/д ветки через Хоргос и Коргас, которое обеспечит прямой маршрут в Алматы в Казахстане, хотя данный маршрут не является признанным железнодорожным коридором ЦАРЭС.

39. В отношении приоритетов железнодорожных коридоров проходящих через Центральную Азию существуют три важных вопроса. Во-первых, текущий объем грузовых перевозок является небольшим, но потенциал может быть огромным, как только будет установлено сообщение с КНР. Во-вторых, затраты на модернизацию железнодорожных систем высоки. В-третьих, большие расстояния могут служить преимуществом для железных дорог. Для ЦАРЭС было бы ценно профинансировать изучение затрат на модернизацию каждого предложенного коридора по стандартам лучшей практики, включая затраты на приобретение необходимых подвижных составов и последующие затраты, связанные с эксплуатацией коридора. В исследовании должны быть установлены уровни грузовых перевозок и уровни тарифов, которые потребуются для предоставления каких-либо инвестиций, с удовлетворительным показателем окупаемости инвестируемого капитала, и оценка того, насколько конкурентоспособными будут данные уровни тарифов по сравнению с автомобильными перевозками. В исследовании также могут рассматриваться вопросы субсидий и влияние сокращения числа коридоров на уровни грузовых перевозок. Предлагаемая ЦАРЭС РЕГ ТП21 может служить средством для проведения подобного исследования. Тем не менее, было бы ценно начать подобное изучение до 2011 года и увеличивать его финансирование.

40. Подобное исследование может затем привести к последующему, которое перерастет в железнодорожный генеральный план или комбинированный автодорожный/железнодорожный генеральный план. В таком исследовании могут рассматриваться разные этапы развития железнодорожной системы каждой страны и приводиться рекомендации относительно графика в целях синхронизации операционных и управленческих стандартов.

41. Учитывая затраты на развитие железнодорожных сетей, может представиться случай для приоритезации железнодорожных коридоров ЦАРЭС и изначального направления инвестиций на полную модернизацию двух альтернативных маршрутов в Европу: одного через Россию и второго через Актобе с пересечением Каспийского моря. Это создаст альтернативные маршруты через разные страны, что окажет конкурентное давление на страны, вовлеченные в установление тарифов для транзитных грузоперевозок. Программа может включать модернизацию подвижных составов и модернизацию систем коммуникаций, сигнализации и других систем с определенным акцентом на стандартизации оборудования в целях минимизации затрат на техническое обслуживание. Подобный подход также может помочь с определением приоритетности

месторасположения мульти-модальных центров вдоль этих коридоров и поддержанием их необходимым финансированием.

42. Имеется возможность предоставить помощь по оптимизации эффективности железнодорожных операций. Определенная помощь оказывается по коммерциализации железнодорожных операций, в частности в Азербайджане, Казахстане и Узбекистане. До внедрения коммерциализации может возникнуть возможность для фокусирования определенной помощи на развитии управленческих компетенций и практик в целях поощрения коммерциализации, поддерживаемой практикой коммерческого управления. Здесь может рассматриваться введение программ ускоренного продвижения развития управленческого персонала в целях создания пула менеджеров среднего и младшего звена на операционных уровнях, хорошо подготовленных в области коммерческой практики. Специальные железнодорожные практики, например, управление парком, могут быть включены в любую из подобных программ развития. В такую программу могут входить стажировки в других железнодорожных компаниях и обмен управленческими кадрами. ЦАРЭС может рассмотреть поиск партнерства с железнодорожными операторами, которые захотят поделиться своим опытом и обеспечить возможность для операторов в участвующих странах ЦАРЭС получить опыт через управляемые ассоциации, создаваемые с ними. Также можно уделить внимание развитию системы управления человеческими ресурсами (УЧР) в целях обеспечения достаточного пула квалифицированного персонала для заполнения всех технических должностей. Ассоциации с другими железнодорожными операторами могут также распространяться на помощь в разработке обучения, предоставляемого учебными учреждениями в странах ЦАРЭС, особенно это касается внутреннего обучения, которое проводят железнодорожные операторы.

43. Службы, обслуживающие железные дороги, в силу своей коммерческой ориентации, возможностей самофинансирования и контроля над собственными доходами и расходами, должны представлять приемлемые возможности для финансирования частному сектору, предоставляемого такими МФИ, как, например, Международная финансовая корпорация Всемирного банка и Группа операций частного сектора (PSOD) АБР. За исключением ЕБРР, они не использовались в качестве источника финансирования. ЦАРЭС может получить возможность исследовать выгоды реструктурирования некоторых железнодорожных организаций, чтобы последующие организации стали более привлекательными для финансирования частного сектора. Важно то, что для большинства железнодорожных компаний ЦАРЭС требуется основная программа модернизации локомотивов и подвижных составов, особенно для повышения надежности локомотивов, которая могла бы получать финансирование за счет финансовых механизмов для частного сектора.

44. Другие возможности могут включать оказание систематической поддержки для:

- (i) развития систем технического обслуживания, модернизации ремонтных цехов и обучения технического персонала, включая руководителей;
- (ii) совершенствования государственной политики и регулирования в целях повышения уровня конкурентоспособности;
- (iii) стандартизации требований к оборудованию в целях минимизации издержек технического обслуживания, расширения потенциала и систем технической поддержки и максимизации эффективности сети;

- (iv) развития мульти-модальных и/или логистических сооружений в главных центрах, которые могут служить моделью для управления центрами логистики, находящихся в других местах;
- (v) использования опыта работы TRACECA в области институционализации и совершенствовании обучения.

Ж. Проекты

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/№	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
АБР-15		КГЗ, КНР, УЗБ	АБР	Региональное сотрудничество по транспортным проектам в Центральной Азии	ТА 6024REG	i) содействие сотрудничеству между участвующими странами: КНР, Кыргызская Республика и Узбекистан для разработки региональных транспортных проектов; ii) достигнуть согласия по маршруту, финансированию и между-страновым институциональным механизмам по разработке ж/д коридора КНР - Кыргызская Республика - Узбекистан в форме согласия по реализации проекта [изучение ЕС пришло к выводу, что EIRR – очень низкий].	2002-2006	0.85	
АБР-29		АЗЕ	АБР	Стратегия развития транспортного сектора	ТА 4582AZE	i) обновленная база по транспортному сектору; ii) определение и приоритезация долгосрочных потребностей для реформ в области транспортной инфраструктуры и политики, институциональных и регулятивных реформ; iii) определение ролей Правительства, государственных предприятий, регулятивных органов, и частного сектора; iv) устойчивые меры по решению секторных и тематических проблем; v) рамки и планы для развития международного центра логистики; vi) наращивание потенциала Министерства транспорта и подготовка плана по развитию потенциала и человеческих ресурсов для сектора; vii) установлены связи между развитием транспортного сектора и национальной стратегией сокращения бедности; viii) Государственная стратегия развития транспортного сектора для Азербайджана (2006–2016); ix) предоставление компьютерного оборудования различным управлениям МТ для улучшения их условий работы и эффективности.	2005-2006	0.35	
АБР-32		МОН	АБР	Формулировка транспортной Стратегии (2005-2015)	ТА 4471MON	i) проведение аналитического анализа текущего состояния транспортного сектора и подготовка обновленной информации по транспортному сектору; ii) анализ существующих генеральных планов по гражданской авиации, железным дорогам, автомобильным дорогам, и городскому транспорту Улан-Батора; iii) определить долгосрочные вызовы сектора и оценить	2005-2006	0.30	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/№	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
					ответы Правительства на вызовы; v) подготовить транспортную стратегию на 2005–2015 гг., включая роль частного сектора, на основе анализа транспортного сектора.				
АБР-46		УЗБ	АБР	Стратегия транспортного сектора	ТА 4659UZB	i) аналитический анализ транспортного сектора и подготовка обновленной информации по транспортному сектору; ii) анализ планов развития для автодорог, железных дорог, гражданской авиации, речного транспорта и городского транспорта; iii) определение долгосрочных потребностей развития, реформ в области политики и регулятивных требований в соответствии с целями развития Правительства; v) подготовка краткосрочного (2006–2010), среднесрочного (2011–2015) и долгосрочного планов (2016–2020) и секторной «дорожной карты» для развития транспортного сектора.	2006-2020	0.60	
АБР-49		ТАЖ	АБР	Генеральный план транспортного сектора	ТА 4926TAJ	i) оценить а. имеющиеся секторные политики, положения и институциональные структуры; b. техническую и операционную эффективность государственных и частных предприятий в транспортном секторе (для гражданской авиации, на основе ранее проведенных оценок ЕБРР и ВБ); с. финансовую эффективность; d. подготовить подробную инвентаризацию активов для автодорожного и железнодорожного подсекторов, и оценить их производительность; е. подготовить прогноз по объемам перевозок с целью оценки будущих потребностей в инвестициях. ii) подготовить долгосрочный генеральный план развития транспортного сектора, чтобы он служил в качестве рамок для оценки инвестиционной программы, и внедрить интегрированный мультимодальный подход к определению секторных приоритетов. Для усовершенствования политики и положений, увеличения результатов и эффективности и придания устойчивости процессу развития будут определены приоритетные направления для каждого подсектора.	2007-2008	0.60	0.14

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/№	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
АБР-50		РЕГ	АБР	Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество: Изучение по Стратегии транспортного сектора	ТА 6347REG	i) аналитический обзор региональных транспортных сетей ЦАРЭС и трансграничных соглашений, ii) Стратегия транспортного сектора ЦАРЭС.	2006-	1.28	
АБР-76		КГЗ	АБР	Проект «Транспортный коридор ЦАРЭС 1» (дорога Бишкек - Торугарт)	G 0123КГЗ	iii) генеральный план транспортного сектора (2010–2025): а. доработать рамки политики для транспортного сектора; b. разработать долгосрочные инвестиционные программы в подсекторах: автодороги, железные дороги и гражданская авиация; с. Подготовить основу для развития интер-модальных услуг.	2008-2014	20.00	10.30
АБР-117	АБР	УЗБ	АБР	Институциональное усиление УТИ	ТА 3068UZB	i) подготовка мастер плана для институционального развития сектора; ii) помощь бизнес подразделениям ж/дороги в формулировке коммерческих задач, бизнес планов, и в первоначальной подготовке регулятивных рамок; iii) помочь им в осуществлении эффективной коммерческой деятельности, улучшив их финансовый менеджмент и внедрив международно признанные системы бухучета; iv) улучшение способностей в области маркетинга; v) подготовить меры смягчения для социальных затрат, вытекающих из организационной реструктуризации.	1999-2000	0.58	
АБР-118		ТАЖ	АБР	Региональный проект по железной дороге	ТА 3494TAJ	Технико-экономическое обоснование	2000	0.15	
АБР-119		УЗБ	АБР	Модернизация железных дорог	L 1773UZB	i) реабилитация 341 км ж/д путей по маршруту Самарканд – Бухара – Ходжадавлет и участков второй ветки между Джизаком и Самаркандом; ii) предоставление современного оборудования для прокладки путей и эффективного технического обслуживания ж/д путей; iii) установка оптико-волоконных телекоммуникационных систем; iv) компьютеризация систем финансового учета; v) развитие человеческих ресурсов, включая обучение персонала по вопросам поддержания технологических	2001-2007	70.00	

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/№	Результаты	Даты	Бюджет	
								Доноры	Страна
						усовершенствований; vi) создание Фонда для малого бизнеса (ФМБ).			
АБР-120		УЗБ	АБР	Содействие развитию железнодорожного сектора	ТА 3529UZB	i) подготовка генерального плана по развитию ж/д сектора; ii) разработка политик и процедур для операционной деятельности предлагаемого ФМБ, который был создан в связи с мерами по сокращению персонала; iii) подготовка маркетинговой стратегии для туристов; iv) оценка воздействия засоления почв на ж/д инфраструктуру и предлагаемые мера смягчения.	2002-2004	0.60	
АБР-121		УЗБ	АБР	Развитие железных дорог	ТА 4076UZB	i) Подробное ТЭО для реабилитации 137,3 км путей и дорожного полотна между Марокандом и Карши; ii) помощь в областях модернизации сигнальной системы вдоль ж/д ветки Мароканд - Карши	2003-2005	0.60	
АБР-122		КНР	Националь ный Региональн ый	Ж/д Цзинхе – Инин - Хоргас	КНР IP4	Строительство 286-км новой железной дороги	?-2009		875.00
АБР-123		КНР	Националь ный Региональн ый	Двухпутная ж/д Вуси - Цзинхе	КНР IP5	Строительство 382-км новой железной дороги	2007-2009		394.00
АБР-124		КНР	Националь ный	Электрификация ж/д участка Урумчи - Алашанкоу	КНР IP6	Электрификация 456 км новой железной дороги	2007-2009		190.00
АБР-125		АЗЕ	АБР	Подготовка Программы развития ж/д сектора	ТА7150	Информация отсутствует	2008	1.00	
АБР-126		АФГ	Иран	ТЭО по ж/д Шнтих - Герат	АФГ ТА5	Технико-экономическое обоснование для 125-км ж/д ветки от Шнтих (Иран) до Герата	2008-2009	0.60	
АБР-127		КАЗ	Концессия	Строительство ж/д ветки Коргас - Жетыген	КАЗ IP8	Строительство 298,4 км новой ж/д ветки	2008-2011	742.00	
АБР-128		ТАЖ	ИБР?	ТЭО ж/д Вахдат - Яван	ТАЖ ТА2	Технико-экономическое обоснование для 76 км участка между Душанбе и Вакш	2009	0.60	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/№	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
АБР-129		АФГ	АБР?	ТЭО по ж/д Хайратан – Мазар-е-Шариф - Герат и Ширхан Бандар – Кандуз - Найлабад	АФГ ТА6	Технико-экономическое обоснование Хайратан-Мазар-и-Шариф-Герат и Ширхан-Бандар-Кундуз-Найлабад, включая продление между Торгхунди и Герат и Герат и Ислам Кила	2009-2010	1.00	
АБР-130		УЗБ	Внутри страны	Приобретение новых локомотивов	УЗБ IP3	Приобретение 15 новых пассажирских электрических локомотивов	2009-2010	25.00	
АБР-131		КАЗ	Концессия	Электрификация ж/д ветки Алматы - Актогай	КАЗ IP5	Электрификация 558-км железной дороги	2009-2011	243.00	
АБР-132		КАЗ	Концессия	Электрификация ж/д ветки Достык - Актогай	КАЗ IP6	Электрификация 312-км железной дороги	2009-2011	134.00	
АБР-133		КАЗ	Концессия	Электрификация ж/д ветки Актогай - Моинты	КАЗ IP7	Электрификация 521-км железной дороги	2009-2011	250.00	
АБР-134		АФГ	Китайская концессия по добыче меди	ТЭО по ж/д Хайратан – Найлабад – Кабул – Торхам	АФГ ТА7	Технико-экономическое обоснование для 666-км ж/д Хайратан-Найлабад-Кабул-Торхам, соединяющей Узбекистан, Афганистан и Пакистан	2010	1.00	
АБР-135		КГЗ	Предстоит определить	Реабилитация ж/д путей (Чалдовар - Балыкчи)	КГЗ IP6	Изучение состояния путей реабилитации путей	2010-2014	65.00	
АБР-136		ТАЖ	Предстоит определить	Ж/д Колхозабад – Нижний Пяндж	ТАЖ ТА4	Технико-экономическое обоснование	2011		0.60
АБР-137		ТАЖ	Предстоит определить	Электрификация ж/д (Бекабад – Канибадам)	ТАЖ ТА5	Электрификация в пределах Таджикистана	2011		0.60
АБР-138		УЗБ	KFW	Электрификация ж/д ветки Ташкент - Ангрен	УЗБ ТА1	Технико-экономическое обоснование для 106-км ж/д ветки между Ташкентом и Ангреном	2011		0.60
АБР-139		КГЗ	Предстоит определить	Оборудование для предприятия по ремонту/тех. обслуживанию вагонов	КЫР IP7	Замена/модернизация существующих сооружений и оборудования	2011-2012	4.00	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/№	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
АБР-140		УЗБ	Кувейт	Электрификация участка Ташгузар – Бойсун - Кумгурган	УЗБ IP4	Электрификация 262-км ж/д ветки от Каши до Кумгургана	2011-2014	6.00	180.00
АБР-141		УЗБ	Предстоит определить	Электрификация участков Самарканд – Навои и Самарканд - Каши	УЗБ IP5	Электрификация 265-км ж/д веток Самарканд – Навои и Самарканд - Каши	2011-2014		185.00
АБР-142		УЗБ	Предстоит определить	Электрификация участков Навои – Бухара и Бухара - Каши	УЗБ IP6	Электрификация 280-км ж/д веток Навои – Бухара и Бухара - Каши	2011-2014		195.00
АБР-143		УЗБ	Предстоит определить	Электрификация участка Навои - Учкудук	УЗБ IP7	Электрификация 290-км ж/д ветки от Навои до Учкудука	2011-2014		180.00
АБР-144		УЗБ	Предстоит определить	Региональная ж/дорога	УЗБ IP2	Модернизация «Узбекистан Темир Йолларе» в результате осуществления необходимых инвестиций, усовершенствования менеджмента и приобретения технологий	2011-2015		50.00
АБР-145		ТАЖ	Предстоит определить	Ж/д Душанбе – кыргызская граница (Карамык)	ТАЖ ТА3	Технико-экономическое обоснование	2013		0.60
АБР-146		УЗБ	Предстоит определить	ТЭО по ж/д Ангрен - Пап	УЗБ ТА2	Технико-экономическое обоснование для 140-км ж/д ветки между Ангреном и Пап	2013		0.60
АБР-147		КЫР	Предстоит определить	Электрификация ж/д ветки Бишкек - Балыкчи	КЫР IP5	i) Строительство электрической сети, электрических подстанций и вспомогательного оборудования ii) Электрификация участка Луговая – Бишкек и реабилитация путей iii) Поставка электрических грузовых и пассажирских локомотивов	2015-2017	100.00	
ЕБР-1	Евразийский банк развития	РЕГ	Евразийский банк развития	Отсутствует подробная информация о ТЭО		Технико-экономическое обоснование для развития автодорожной и ж/д инфраструктуры в сообществе	2009-		

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/№	Результаты	Даты	Бюджет	
								Доноры	Страна
ЕБРР-12	ЕБРР	АЗЕ	ЕБРР ЕС-ТАСИС	Транс-Кавказская ж/д ветка	4810	i) усовершенствование азербайджанского участка Транскавказской ж/д ветки, которая является основным международным транзитным маршрутом между Баку и грузинскими портами; ii) проведение капитального ремонта моечного оборудования для нефтяных вагонов-цистерн на моечной установке Баладжари; iii) внедрение мер для корпоратизации Азербайджанских государственных железных дорог	1998-	20.20 8.00	7.91?
ЕБРР-13		КАЗ	ЕБРР ЕС-ТАСИС	Проект по техобслуживанию и коммерциализации КТЖ	2920	i) внедрение усовершенствованного техобслуживания путей на ж/д ветке Алматы - Астана; ii) помощь в сокращении сотрудников и программе переобучения; iii) внедрение практики проведения открытых тендеров в Казахстан Темир Жолу; iv) усиление навыков КТЖ в области маркетинга, бухучета и контроля посредством реализации бизнес плана; v) разработка современных законодательных рамок для ж/дорог и проекта закона о железных дорогах; vi) разработка управленческих информационных систем, vii) проведение изучения по тарифам; viii) реструктуризация вспомогательных видов деятельности.	1999	65.00 1.695	25.00?
ЕБРР-14		УЗБ	ЕБРР	Проект по обновлению и модернизации грузовой тяги	4033	i) финансирование модернизации парка локомотивов посредством закупки новых электрических грузовых локомотивов; ii) передача навыков в области закупок и современных практик управления парком;	1999-	40.00	4.00?
ЕБРР-15		АЗЕ	ЕБРР	Азербайджанские ж/дороги: Усовершенствование отчетности и бизнес планирования		Информация отсутствует	2000	Евро 0.29	
ЕБРР-16		УЗБ	ЕБРР	Узбекские ж/дороги: Реализация изучения по оказанию помощи и управлению парком	ЕСТ98- 2000-11-75	Помощь в подготовке проекта - завершен	2000	0.01	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/№	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
ЕБРР-17		УЗБ	ЕБРР	Проект по замене двигателей локомотивов	18493	i) Замена двигателей на дизельно-электрических локомотивах, включая установку новых дизельных двигателей, основных генераторов переменного тока, масляных радиаторов, пр.; ii) Помощь в реализации разукрупнения и продажи или частичной продажи более 40 основных и неосновных предприятий, которые в настоящее принадлежат железной дороге; iii) Реализация Постановления Правительства № 108 о демонополизации и реструктуризации железной дороги.	2001-	68.00	15.00?
ЕБРР-18		УЗБ	ЕБРР	Узбекские ж/дороги: Реализация изучения по оказанию помощи и управлению парком - продление	ECT2000-2002-06-02	Продолжение ECT 98-2000-11-75 - завершен	2002	0.28	
ЕБРР-19		УЗБ	ЕБРР	Узбекские ж/дороги (УТЙ) Помощь в реализации реструктуризации ж/дорог	JAP-2002-04-01	i. Реализация отделения, разукрупнения и приватизации неосновных видов деятельности в соответствии с Постановлением №108/109; ii. консолидация и усовершенствование процедур управления для ежегодного обновления пятилетнего Бизнес плана УТЙ с целью отражения реструктуризованных организационных и управленческих структур; iii. применение Международных стандартов бухучета (МСБУ) на консолидированном уровне, с поэтапным подходом; iv. Разработка политик, процедур и развитие навыков УТЙ в области закупок; v. консультации относительно масштаба прав доступа к путям и сборам vi. подготовка изучения железнодорожного сектора с целью оценки возможности создания ж/д производственных сооружений в Узбекистане, предоставление рекомендаций УТЙ. - завершено	2002	1.00	
ЕБРР-20		A3E	ЕБРР	ADDY2		Помощь в подготовке проекта	2003	Евро 0.05	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/№	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
ЕБРР-21		АЗЕ	ЕБРР	http://www.delaze.ec.europa.eu/pdfs/enp/EU_Azerbaijan_AP.pdf		<ul style="list-style-type: none"> i) Разработка и реализация национальной устойчивой политики в области транспорта, с фокусом, при необходимости, на дальнейшем сближении законодательных и регулятивных рамок с европейскими и международными стандартами, в частности по безопасности и надежности (все виды транспорта); ii) Усиление и, если необходимо, создание независимых регулятивных органов и дальнейшее содействие институциональным реформам, а также административных структур для подготовки конкретных планов для приоритетных секторов; iii) Создание долгосрочной и прозрачной системы финансирования дорог, чтобы обеспечить непрерывное техобслуживание существующей государственной сети автодорог; iv) Развитие сотрудничества в области спутниковой навигации (включая совместные исследования и применение); v) Реализация рекомендации Группы высокого уровня по расширению осей основных Трансевропейских транспортных средств на соседние страны – относительно осей и связанных горизонтальных параметров транспортных средств. 	Запланировано?	
ЕБРР-22		АЗЕ	ЕБРР	http://www.delaze.ec.europa.eu/pdfs/enp/EU_Azerbaijan_AP.pdf		<ul style="list-style-type: none"> i) Улучшить эффективность услуг грузовых перевозок (включая вопросы процедур пересечения границы). Продвижение мультимодальных услуг, решение вопросов эксплуатационной совместимости; ii) Дальнейшее развитие сотрудничества OSJD/OTIF. 	Запланировано?	
ЕС-6	ЕС-ТАСИС	АЗЕ	ЕС-ТАСИС	Поставка нефтяных ж/д цистерн азербайджанским ж/дорогам		<p>“ПОСТАВКА и ДОСТАВКА НЕФТЯНЫХ ВАГОНОВ-ЦИСТЕРН ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ АЗЕРБАЙДЖАНА”. В рамках ТАСИС Национальный бюджет Азербайджана поставит 50 вагонов-цистерн для перевозки нефти и нефтепродуктов между Баку и Батуми.</p> <p>“ПОСТАВКА и ДОСТАВКА НЕФТЯНЫХ ВАГОНОВ-ЦИСТЕРН ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ АЗЕРБАЙДЖАНА”. В рамках бюджета ТАСИС TRACESA, поставка 70 вагонов-цистерн для перевозки нефти и нефтепродуктов между Баку и Батуми.</p>	2002	Евро 1.60

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/№	Результаты	Даты	Бюджет	
								Доноры	Страна
INO-1	INOGATE	АЗЕ; КАЗ	INOGATE	Последующая работа по институциональным вопросам (Фаза В) – Мультиmodalная система транспортировки нефти и создание общего оператора	98.01	i) Измерение, дальнейшая доработка и анализ результатов предварительного Технико-экономического обоснования (96.07; 97.04) и проведение определенного изучения по потенциалу системы; ii) Проанализировать условия для непрерывного и эффективного потока нефти и нефтепродуктов из нефтедобывающих регионов Каспийского моря и Центральной Азии на международные рынки; iii) Определить технические и управленческие требования и препятствия для реализации Мультиmodalной системы транспортировки нефти, способной доставлять 10 млн. тон нефти или нефтепродуктов в год, используя железные дороги, порты в Акутау и Дубенди (включая экспортный терминал Супса Майне); iv) Подготовить институциональные механизмы, служащие общим задачам проекта в целом и созданию Общего коммерческого оператора в частности.	2000-2001	Евро 1.00	
JBIC-3	JBIC	МОН	Япония	Ж/дорога (север-юг)			2001	¥7.4	
JICA-15	JICA	КАЗ	Япония		Включен в Индикативную программу ЕС по Центральной Азии на 2007-2010 гг.	Проект по развитию потенциала железнодорожных перевозок Переоборудование транзитных сооружений, пр. (заем в йенах)	1995-2001	¥7236	¥2413
JICA-17		МОН	JICA	Проект по реабилитации ж/д перевозок		i) Вагоны: два локомотивных вагона, 455 грузовых вагонов и 30 пассажирских вагонов ii) Путевое оборудование: замена путей протяженностью 92 км, крепление для рельс и ж/д строительное оборудование; iii) Коммуникационное оборудование: установка цифровой телефонной системы коммутации (3 000 линий x 1 комплект, 500 линий x 4 комплекта) iv) Контрольное оборудование: центральная ЭВМ (2 комплекта), оконечная ЭВМ (50 комплектов) v) Оборудование для техобслуживания локомотивов:	1993-2000	¥8123	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/№	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
					механические станки и ремонтное оборудование для минимального необходимого восстановительного ремонта; vi) установка оптоволоконных линий связи			
JICA-24		УЗБ	JBIC JICA	Проект по усовершенствованию ж/д пассажирских перевозок	i) Строительство ремонтной мастерской для пассажирских вагонов (строительные работы и поставка оборудования) ii) Закупка (новых) пассажирских вагонов iii) Закупка запасных частей iv) Консультационные услуги	1999-2001	¥6102.00	JICA-24
JICA-25		УЗБ	JICA	Проект по строительству новой ж/д Ташгузар - Кумкурган	i) Строительство новой ж/д ветки протяженностью 222 км Ташгузар – Кашкадарья, Кашкардарьинская область, - Кумукрган, Сухандарьинская область, ii) реабилитация существующего 31-км участка от Карши до Ташгузара	2004	¥16359.00	JICA-25
MIL-1	Счет вызовов тысячелетия	МОН	Счет вызовов тысячелетия	Ж/д проект	i) Обеспечение активов, необходимых для эксплуатации более длинных, более тяжелых поездов; ii) Строительство 150 км железной дороги; iii) Создание государственной лизинговой компании, эксплуатируемой по подряду, с целью владения и сдачи в лизинг основных активов грузоотправителям; iv) Стимулирование применения эффективных и прозрачных операционных процедур в ж/д секторе. v) Финансирование развития новой государственной компании (LeaseCo), которая будет владеть современными грузовыми локомотивами, грузовыми вагонами, модернизация путей и ремонтного оборудования, системы сигнализации и коммуникаций, финансируемых в рамках контракта. Управление и операционная деятельность LeaseCo будет осуществляться OpCO, частной компанией, и будет отвечать за ж/д активы, закупленные за счет МСС для акционерной компании «Уланбаторские железные дороги» (UBTZ) и других пользователей железных дорог с целью поддержки развития и модернизации ж/д сектора в Монголии. vi) Удовлетворение потребностей в обучении сотрудников UBTZ и других пользователей ж/д дорог в нескольких областях ж/д инфраструктуры, операционной деятельности и менеджмента, vii) поддержка ж/д органа Монголии (MRA) и связанных	2007-	188.38	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/№	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
					организаций в процессе регулирования и реформирования сектора.			
KHP-2	KHP	УЗБ	KHP	Описывается в СПС ВБ	Ж/д транспортные механизмы и оборудование			
SPECA-3	SPECA	РЕГ	SPECA		Содействие показательному пробегу контейнерных составов и обслуживанию международных поездов, проходящих по региону SPECA (в сотрудничестве с OSJD и МЖС)	2001-2009	0.10	
SPECA-4		РЕГ	SPECA		Помощь странам-членам SPECA в присоединении к международным соглашениям по инфраструктуре, включая AGR, AGC, AGTC, IGA по АН и IGA по ТАЖ) для приоритизации развития инфраструктуры, имеющей международную важность	2008-2009	0.10	
TRAC-1	TRACECA	РЕГ	TRACECA	Анализ реабилитации ж/д в Центральной Азии	i) Рекомендации относительно мульти-модального транспорта; ii) Рекомендации по гармонизации стандартов и операционных процедур и эксплуатационной совместимости; iii) Рекомендации по усовершенствованию трансграничных процедур; iv) Прогнозы объемов движения и предварительная приоритизация рекомендованных действий; v) Технико-экономическое обоснование для следующих ж/д участков: a. Джалал-Абад – Кара-Суу – Андижан (79 км); b. Ош– Кара-Суу – Андижан (72 км); c. Луговая – Бишкек - Балыкчи (322 км); d. Актау - Байнеу – Кунград (700 км).	2004-2006	Евро 2.00	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/№	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
TRAC-5		PEГ	TRACECA	Усиление потенциала по обучению в области транспорта в странах СНГ		<p>i) Обеспечить, чтобы преподавательский состав транспортных учебных учреждений и студенты высших образовательных транспортных институтов были ознакомлены с самыми современными приемами и инструментами планирования;</p> <p>ii) Обеспечить, чтобы преподавательский состав транспортных учебных учреждений и студенты высших образовательных транспортных институтов были ознакомлены с самыми современными методами и инструментами инвестиционной оценки, включая анализ воздействия на окружающую среду инвестиций в транспортный сектор;</p> <p>iii) Обучение в области транспорта должно быть усовершенствовано посредством улучшения педагогических навыков, методов обучения и методов разработки учебных программ;</p> <p>iv) Кафедры/отделы по мульти-модальному транспорту получили дальнейшее развитие и способны предоставлять обучение с ультрасовременным содержанием;</p> <p>v) Разработана углубленная оценка для создания регионального учебного центра для повышения квалификации в области транспорта.</p>	2008	Евро 2.00	
TRAC-15		A3E	TRACECA	Поставка оптико-волоконной системы для связи и сигнализации	Traseca199 9	<p>i) Поставка, установка и тестирование оптико-волоконной кабельной системы для связи и сигнализации ж/д Армении, Азербайджана и Грузии,</p> <p>ii) обучение ж/д персонала.</p>	2000-2002	Евро 15.00	
TRAC-16		PEГ	TRACECA	Предварительное ТЭО по новой ж/д ветки между Ферганской долиной, Бишкеком и Кашгаром (Китай)	01-0165	Предварительное технико-экономическое обоснование для ж/д ветки Кашгар – Ферганская долина, уделяя особенное внимание маршруту между Самаркандом/Булунгур и Пенджикентом	2001	1.50	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/№	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
TRAC-17		КАЗ, КЫР, ТАЖ, УЗБ	TRACECA	Центральноазиатские ж/д телекоммуникации (предполагается такой же проект, что и ЕС-ТАСИС Обзор реабилитации в Центральной Азии (Туркменистан, Таджикистан, Узбекистан, Казахстан, Кыргызстан) с той же датой, но для 2.496880)	01-0166	i) Передача ноу-хау руководству ж/д телекоммуникаций и сигнализации ii) Подготовка подробных ТЭО для модернизации телекоммуникационных и сигнальных систем каждой Центральноазиатской железной дороги, включая, если необходимо, магистральные оптоволоконные линии и дополнительное оборудование. iii) Подготовка подробных спецификаций для закупки системных компонентов, в соответствии со стандартными процедурами МФИ; iv) Изучение потребностей в оборудовании, которое может включать работу сигнальной системы, детекторов, системы автоматического блокирования, неавтоматизированные системы, диспетчеризацию, контроль электропотребления, коммутационные устройства, переезды на одном уровне, выделенные телефонные линии, соединяющие станции для безопасности и других целей, выделенные телефонные линии для рабочих бригад, колеи и воздушные линейные сети, радиосвязь между наземными службами и поездом, другая радиосвязь, системы отслеживания грузов и вагонов, коммерческий менеджмент, отношения с клиентами, систем управления локомотивами, вагонами и техническим обслуживанием путей, контроль складских запасов, закупка расходных материалов и запасных частей, передача сообщений и управление пересечением границ (например, в сотрудничестве с ж/д и таможенными органами соседних государств), системы бухучета, механизмы контроля затрат, выставление счетов, системы продажи и бронирования билетов; v) Разработка общего генерального плана для модернизации систем телекоммуникаций и сигнализации Центральноазиатских железных дорог; vi) Подготовить рекомендации по: a. Программам обучения b. Гармонизации стандартов c. Реформированию институциональной, законодательной и регулятивной среды с целью полной реализации выгод технической модернизации	2002	1.50	
TRAC-17									

Доно р	Страна	Доно ры	Название проекта	Код/№	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доно ры	Страна	
TRAC-18		РЕГ	TRACECA	Развитие потенциала высокопоставленных должностных лиц в секторе транспорта		<p>i) Анализ существующей ситуации на пунктах пересечения границы, в портах, на ж/д станциях и в офисах таможенного оформления вдоль коридора TRACECA.</p> <p>ii) Оценка потребностей в обучении как для политиков высокого уровня Министерства транспорта (или других органов, исполняющих их задачи), ж/дорожных, таможенных и портовых органов (целевая группа – Уровень А), так и руководителей пограничных и таможенных пунктов, управлений министерств, ж/дорожных управлений, операторов портов и паромов и заинтересованных сторон автотранспортной отрасли (целевая группа – Уровень В) на основе стандартизированной анкеты.</p> <p>iii) Разработка учебных материалов для каждой группы (целевые группы – Уровни А и В).</p> <p>iv) Реализация учебной программы для Уровня А, 65 обучаемых, по 5 от каждой страны TRACECA.</p> <p>v) Реализация учебной программы для Уровня В, 260 обучающихся, по 20 от каждой страны TRACECA.</p> <p>vi) Проведение учебных поездок, 3 группы, всего 52 участника, по 4 от каждой страны TRACECA.</p>	2003-2005	Евро 1.8	

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/№	Результаты	Даты	Бюджет	
								Доноры	Страна
ЭСКАТО-1	ЭСКАТО	РЕГ	ЭСКАТО	Проект по развитию инфраструктуры наземного транспорта в Азии (ALTID)		Показательные пробеги контейнерных маршрутных составов: а. Лиан Юнганг (Китай) – Алматы (Казахстан), б. Брест (Беларусь) – Улан-Батор (Монголия), с. Хоххот (Китай) – Дуисбург (Германия) д. Брест (Беларусь) – Илецк -1 – Актобе (Казахстан) “Казахский вектор” (2 раза в неделю) е. Брест (Беларусь) – Наушки (Российская Федерация) – Улан-Батор (Монголия) – Хоххот (Китай) “Монгольский вектор” (2 раза в месяц) f. Алматы (Казахстан) – Достык/Алатау Шанкоу (Казахстан/Китай) (5 раз в неделю) g. Алматы – Локот (Казахстан) – Находка-Восточная (Российская Федерация) (запланировано) h. Находка Восточная (Российская Федерация) – Локот – Алматы (Казахстан) – Сарыагаш (Казахстан) (3 раза в неделю) i. Лиан Юнганг (Китай) – Алатау Шанкоу/ Достык (Китай/Казахстан) – Сарыагаш (Казахстан) – Ассак [Андижан] (Узбекистан) (запланировано) j. Тянджин (Китай) – Алатау Шанкоу/ Достык (Китай/Казахстан) – Алматы (Казахстан) (2 раза в неделю) к. Лиан Юнганг (Китай) – Алатау Шанкоу/Достык (Китай/Казахстан) – Алматы (Казахстан) (2 раза в неделю)	2001-		

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/№	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
ЭСКАТО-1					<p>l. Аксу-1 (Казахстан) – Тобол (Казахстан) – Тополи – порт Херсон (Украина) (запланировано)</p> <p>m. Урумчи (Китай) – Алатау Шанкоу/Достык (Китай/Казахстан) – Озинки (Казахстан) – Новороссийск (Российская Федерация) (запланировано)</p> <p>n. Аксу (Казахстан) – Клайпеда (Литва) (запланировано)</p> <p>o. Порты Турции – Новороссийск (Российская Федерация) – Алматы (Казахстан) (запланировано)</p> <p>p. Урумчи (Китай) – Алатау Шанкоу/Достык (Китай/Казахстан) – Илецк (Казахстан) – Москва (Российская Федерация) (запланировано)</p> <p>q. Урумчи (Китай) – Алатау Шанкоу/Достык (Китай/Казахстан) – Илецк (Казахстан) – Санкт-Петербург (Российская Федерация) (запланировано)</p> <p>г. Резекне (Латвия) – Силупе (Латвия) – Шаховская (Российская Федерация) – Рыжск (Российская Федерация) – Благодатка (Российская Федерация) – Озинки (Казахстан) – Арыс-1 (Узбекистан) “Балтия - Транзит” (запланировано)</p> <p>s. Берлин (Германия) – Малашевиче/Брест (Польша/Беларусь) – Красное (Российская Федерация) – Илецк (Казахстан) – Арыс-1 (Узбекистан [Казахстан]) – Алматы (Казахстан), Ташкент (Узбекистан) “Восточный ветер” (запланировано)</p>			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/№	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
ЭСКАТО-1					t. Стамбул (Турция) – Тегеран (Иран) – Ташкент (Узбекистан) – Алматы (Казахстан) (запланировано) u. Хоххот (Китай) - Улан-Батор (Монголия) – Наушки (Российская Федерация) – Брест (Беларусь) “Монгольский вектор” (1 раз в месяц) v. Riga (Латвия) – Поссин (Российская Федерация) - Озинки – Актобе (Казахстан) “Балтия-Транзит” (2-3 раза в неделю) w. Синджанг (Китай) – Улан-Батор (Монголия) “Дружба” (2 раза в неделю) x. Замын-Ууд (Монголия) – Улан-Батор (Монголия) “Восточный ветер” (2 раза в неделю) y. Находка-Восточная (Российская Федерация) – Локот (Казахстан) (запланировано) z. Алматы-1 (Казахстан) – Будапешт (Венгрия), Берлин (Германия) (запланировано) aa. Лиан Юнганг, Сиань (Китай) – Алатау Шанкоу / Достык – Илецк-1 (Казахстан) – Суземка / Зерново (Российская Федерация/Украина) – Изов (Украина) – Крубешув/ Славкув (Польша) Венгрия, Чешская Республика, Словакия “Новый шелковый путь” (запланировано) ab. Мууга (Эстония) – Талин – Рига – Резекне (Латвия) – Поссин (Российская Федерация) – Озинки – Арыс – Ченгельды – Алматы (Казахстан) “Балтия-Транзит” (1 раз в неделю)				
ЭСКАТО-17		КАЗ, МОН, КНР	ЭСКАТО	Демонстрационный проект по контейнерным перевозкам по северному коридору Трансазиатской ж/д	ROK97569	В области ж/д транспорта в 1996 г. было проведено важное технико-экономическое обоснование по Трансазиатскому северному ж/д коридору, а именно: "Технико-экономическое обоснование по соединению сетей ж/д Китая, Казахстана, Монголии, Российской Федерации и Корейского полуострова". Это изучение показало огромный потенциал Трансазиатского железнодорожного северного коридора для обеспечения эффективных железнодорожных перевозок между Азией и Европой. Изучение (i) определило сеть маршрутов, входящих в Северный коридор ТАМ (ТАМ-СК), (ii) определила требования к маршрутам, с точки зрения технических показателей (габарит нагрузки и нагрузка на ось) и коммерческих показателей (минимальная средняя скорость), (iii) рассмотрело операционные аспекты, включая вопросы тарифов, и (iv) подчеркнуло важность	2001	0.16	

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/№	Результаты	Даты	Бюджет	
								Доноры	Страна
						мер по содействию перемещению через границы. После изучения в октябре 1995 года было проведено заседание Группы экспертов на уровне политики, для изучения результатов и рекомендаций. Принимая во внимание выгоды, полученные на основе исследования, осуществлен демонстрационный проект "Развитие Азиатско-Европейских контейнерных перевозок маршрутными составами - Фаза I", направлен запрос для Фазы II и одобрен участвующими странами. Данный проект нацелен на предоставление политикам и специалистам по планированию участвующих стран возможности определить задачи, необходимые для реализации, с целью развития услуг, привлекательных для грузоотправителей.			
ЭСКАТО-18		КАЗ, МОН, КНР	ЭСКАТО	Демонстрационный проект по контейнерным перевозкам по северному коридору Трансазиатской ж/д (Фаза II) (00/TCTID-Z/011/ROK-6)	ROK00796	Трансазиатский ж/д северный коридор имеет потенциал для предложения сухопутных контейнерных перевозок между Северо-Восточной Азией и Европой, тем самым предлагая некоторым грузоотправителям альтернативу морским перевозкам, в то же время, позволяя соответствующим железным дорогам развивать услуги, приносящие прибыль. Однако, вдоль маршрутов коридора существует ряд институциональных и технических узких мест. Важный набор деятельности в рамках проекта направлен на определение этих узких мест и обсуждения с соответствующими странами путей их устранения: i. Определить физические и нефизические барьеры для эффективных международных ж/д перевозок по всем маршрутам коридора и для развития долгосрочных, коммерчески привлекательных услуг. ii. Составить план необходимых задач, которые необходимо выполнить до разработки эффективных операционных и постоянных услуг ж/д перевозок, соответствующих ожиданиям клиентов. iii. Определить институциональные рамки, которые являются критически важными для обеспечения беспрепятственных международных перевозок товаров между Азией и Европой, а также между различными экономически развивающимися территориями, расположенными вдоль коридора.	2001-2002	0.06	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/№	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
ЭСКАТО-19		КАЗ, МОН, КНР	ЭСКАТО	Демонстрационный проект по контейнерным перевозкам по северному коридору Трансазиатской ж/д (Фаза II)	ROK01871	На заседании рабочей группы по вопросам политики, участвующие страны согласились, что показательные пробеги контейнерных маршрутных составов обеспечат полезный анализ слабых и сильных сторон железных дорог вдоль маршрутов Трансазиатского железнодорожного Северного коридора, и помогут им разработать эффективные услуги для перевозки контейнеров между Азией и Европой. Проектная деятельность руководствуется Меморандумом о Взаимопонимании между соответствующими странами и договоренностями, достигнутыми при проведении серии заседаний Координационного комитета, и на ряде показательных пробегов контейнерных маршрутных составов по маршрутам вдоль коридора. Уже были проведены два заседания Координационного комитета, которые предоставили форум для обсуждения вопросов, представляющих общий интерес, относительно реализации проекта. В то же время уже осуществлены два показательных пробега (от порта Тяньжин до Улан-Батора, и от порта Лианьонганг до Алматы) вдоль ключевых участков коридора, предоставившие углубленную информацию о физических и нефизических «узких местах», препятствующих эффективному перемещению через границы по железной дороге. Запланированы еще два пробега (от российского порта Восточный до Берлина или Варшавы, и от Бреста до Улан-Батора). Результаты этих четырех показательных пробегов будут представлены на третьем заседании Координационного комитета, запланированном для проведения в Китае в сентябре 2004 г.	2001-2006	0.08	
ЭСКАТО-20		АЗЕ, КАЗ, КЫР, МОН, КНР, ТАЖ, УЗБ	ЭСКАТО	Разработка межправительственно го соглашения по Трансазиатской сети ж/дорог	ROK04001	Проведение всесторонней технической оценки по текущему статусу Трансазиатской железнодорожной (ТАЖ) сети, уделяя особое внимание сквозному перемещению контейнерного грузового транспорта вдоль коридоров ТАЖ, и подготовка проекта Межправительственного соглашения по Трансазиатской железнодорожной сети посредством проведения консультационного процесса с активным вовлечением всех соответствующих заинтересованных сторон.	2004-2007	0.15	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/№	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
ЭСКАТО-21		АФГ, АЗЕ, КАЗ, КЫР, МОН, КНР, ТАЖ, УЗБ	ЭСКАТО	Определение потребностей в инвестициях и приоритеты развития для Трансазиатской сети ж/д	ROK07002	Проект нацелен на осуществление одного из ожидаемых достижений Подпрограммы по транспорту и туризму, т.е. “более эффективные политики и программы, разработанные правительством для усовершенствования транспортной логистики” посредством (i) предоставления специалистам по планированию транспортной политики и руководителям железных дорог в странах-членах, субрегиональных обзора по потребностям в инвестициях и приоритетов для развития Трансазиатской ж/д сети, и (ii) содействия диалогу между странами-членами, а также между странами-членами и международными финансовыми институтами. В качестве шага на пути к цели создания региональной международной транспортной сети, обзор приоритетов развития в субрегиональном и региональном контексте поможет правительствам-членам согласовать приоритетные проекты, приложить усилия для достижения большей синхронизации в их реализации, выделить ресурсы и получить больший рычаг для того, чтобы обратиться к международным финансовым институтам за помощью.	2007	0.05	
ВБ-4	World Bank	АФГ	ВБ	Чрезвычайный проект по реабилитации транспортного сектора	P078284	iv) Институциональные изучения, изучения в области политики и другие изучения, для обеспечения фундамент а для устойчивого управления транспортным сектором: а. Обзор транспортного сектора (ОТС) для разработки институциональных и политических рамок для сектора,	2003-	MAP 108.00 Другие 5.10	5.10
ВБ-17		КАЗ	ВБ	Ж/дороги ЕЦА: тенденции, перспективы и вызовы	33880	Восточно-Европейские и Центральноеазиатские железные дороги (включая Казахстан) имеют большое количество излишних сотрудников (до 85%), а также пути, локомотивы и подвижной состав, превышающие будущие потребности. Модернизация ж/д активов должна осуществляться после рационализации, так как будет нереалистично ожидать требуемого финансирования от правительств, имеющих ограниченные финансовые средства.	?		

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/№	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
ВБ-18		МОН	ВБ Северный фонд развития	Развитие транспорта	P056200	у) предоставление готовой всесторонней системы финансового учета, которая, при совместном использовании с уже существующими компонентами УИС, предоставит монгольской ж/дороге возможность определять затраты и доходы индивидуальных служб, разрабатывать более эффективные методы операционной деятельности, лучше использовать свои финансовые ресурсы и распределять своих сотрудников, пути и подвижной состав для осуществления более эффективных услуг, чем это возможно в настоящее время, который был отменен.	2001-2005	34.00 6.7	8.84
ВБ-19		АЗЕ	ВБ	Содействие торговле и ж/д перевозкам	P083108	i) Реабилитация 240 км Восточно-Западной ж/д магистрали (117 млн. долларов США), сигнализации (17 млн. долларов США) и преобразования электрического тока на 25 Кв (307 млн. долларов США) вдоль восточно-западного коридора ii) Покупка 50 магистральных локомотивов iii) Поддержка для полной реализации бухучета в соответствии с МСФО (2 млн. долларов США); а. установка компьютеризированной системы бухучета – включает программное обеспечение для бухучета и базы данных, ПО для клиентского сервера, серверов программных приложений и базы данных с двойными процессорами, дисковые матрицы и резервное хранение, клиентские серверы, и местную сеть и адаптацию системы к конкретным потребностям ADDY и для поддержки обучения и реализации; b. Проведение первого полного аудита iv) Предоставление консультационных услуг Азербайджанским железным дорогам (ADDY) для реализации своей программы (9 млн. долларов США): а. Создание соответствующего корпоративного управления и структуры стимулов на основе эффективности для ADDY, b. Реализация разделения ADDY по направлениям видов бизнес деятельности;	2008-2011	450 млн. (Фаза 1) Всего оценочно 1.75 млрд.	345.00

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/№	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
ВБ-19					с. определить необходимые пассажирские услуги, доработать бизнес план по пассажирским услугам (включая анализ потребности в высокоскоростном поезде) и подготовить соглашения по обязательствам по предоставлению государственных услуг; d. Определить новую тарифную политику для ж/д сборов и сборов за доступ к ж/д путям; е. Разработать контракты с поставщиками подвижного состава; v) Предоставление оборудования ADDY для улучшения предотвращения розливов на землю и улучшения потенциала для реагирования (6 млн. долларов США).			
ВБ-20		КАЗ	ВБ	Поддержка реализации программы по ж/д транспорту	В процессе обсуждения	i) поддержка Правительству для осуществления: а. оставшихся элементов плана по реструктуризации КТЖ, в частности отделения оставшихся социальных и неосновных ж/д активов, и создание рынков конкурентных ж/д поставок, местных ж/д услуг и пассажирских услуг, b. улучшение состояния ж/д инфраструктуры и подвижного состава, и, таким образом, улучшение эффективности и качества услуг, предлагаемых КТЖ и его дочерними предприятиями.		
UNK-1	Неизвестно	ТАЖ	?	Ж/дорога Кафарниган – Яван		Технико-экономическое обоснование	2009	0.25

Предварительный отчет Подготовительного исследования ¹

Приложение 3. Морской транспорт

Содержание

A.	Предыстория.....	1
B.	Планирование.....	1
C.	Развитие портов.....	2
D.	Суда.....	2
E.	Содержание и техническое обслуживание	2
F.	Развитие потенциала.....	2
G.	Возможности.....	3
H.	Проекты.....	4

¹ В отчете изучается содействие с 2000г.

А. Предыстория

1. Наземные маршруты из Европы в республики Центральной Азии, Южную Азию и Китайскую Народную Республику (КНР) имеют три основных альтернативы: через Россию, через Иран или через Азербайджан, которая требует пересечения Каспийского моря. На восточном побережье Каспийского моря имеются два порта: Актау в Казахстане и Туркменбаши в Туркменистане, и один крупный порт на западном побережье, Баку. Алят является альтернативным портом к югу от Баку. Он рассматривается как порт для развития с целью противодействия физическим ограничениям Баку.
2. Три Каспийских порта рассматриваются как узловые станции в транспортных маршрутах ТРАСЕКА. Они также являются частью автомобильного и железнодорожного маршрута восток-запад в и из КНР и Южной Азии. Порты являются узловыми пунктами в автомобильном и железнодорожном коридорах ЦАРЭС 2a и 2b из Баку в Афганистан и КНР в железнодорожном/автомобильном коридоре через Актау, Казахстан и Бухару, Узбекистан и в автомобильном коридоре через Туркменбаши, Туркменистан и Бухару.
3. Маршруты через Каспийское море заметно фигурируют в планах Европейской Комиссии, реализуемых главным образом через ТРАСЕКА. Менее заметно они фигурируют в планах ЦАРЭС, где основное внимание уделяется автомобильным дорогам.
4. Порты на окруженном со всех сторон сушей Каспийском море являются основными мультимодальными пунктами в транспортных маршрутах, требующих перевалки с автомобильного на железнодорожный транспорт и наоборот при отправлении и прибытии.

В. Планирование

5. Существует два уровня планирования, направленных морские маршруты: генеральные планы развития транспорта и планы развития отдельных портов. АБР профинансировал исследование по разработке генерального плана развития транспорта для Азербайджана в (АБР-29), который включал определение долгосрочных потребностей развития, реформы политики, и нормативных требований для морского транспорта и портов, которые станут частью среднесрочной стратегии развития транспортного сектора на 2006-2016гг. (Проводилось ли аналогичное планирование для Казахстана?)
6. ТРАСЕКА профинансировала разработку генерального плана развития порта Актау в 2007г. (ТРАС-9). План рассчитан на развитие порта до 2020г., и включает технико-экономическое обоснование расширения порта на юг после завершения расширения на север. Он также включал подготовку корпоративного плана для операторов порта, Международного морского торгового порта Актау. ЦАРЭС, в своих будущих планах, предложила технико-экономическое обоснование создания нового международного порта в Аляте (АБР-31). Проводилось ли общее планирование для порта Баку путем сравнения ситуации, предусматривающей развитие порта Алят и без развития Алята?)
7. Имеется запланированный проект ТРАСЕКА: Магистральной моря для Черного моря и Каспийского моря (ТРАС-11), который является продолжением 2001 одноименной Европейской программы. Эта программа предполагает внедрение новых 'интермодальных цепочек логистике в Европе на основе морского транспорта', которые дадут более устойчивые и более эффективные транспортные решения для перевозки на короткие расстояния, которые осуществляются только автомобильным транспортом. Требованием запланированного проекта является подготовка краткосрочной и

среднесрочной программ действий. Она должна решить многие из пробелов, указанных в двух предыдущих параграфах. ЦАРЭС предлагает провести в 2010г. Оценку потребностей Каспийского морского пароходства вдоль коридоров ТРАСЕКА, целью которой является подготовка генерального плана развития (АБР-102). Существует возможность потенциального совпадения данного предлагаемого проекта с проектом ТРАСЕКА "Магистрали моря".

С. Развитие портов

8. Донорское финансирование на портовое оборудование было ограничено в период 2000-2008гг. ТРАСЕКА профинансировала реабилитацию железнодорожного паромного терминала в Актау, реконструкцию морских сооружений, причалов и паромных пандусов в 2001г. (ТРАС-6). ЦАРЭС предложила Японскому банку международного сотрудничества (ЯБМС) предоставить частичное финансирование на строительство нефтяных причалов, сухогрузных терминалов, волнолома и корабельных причальных сооружений для Актау (ЯБМС-5). Похоже, что не было какого-либо донорского финансирования на развитие порта Баку со времени проекта ЕБРР в 1997-1999гг.

9. ТРАСЕКА также модернизировала навигационные системы в портах Баку и Актау. Оборудование включало средства радиолокационного наблюдения, Глобальной системы морской спутниковой связи при бедствии для обеспечения безопасности на море и метеорологическое оборудование. Была также произведена замена маяков, бакенов и створных огней в навигационных зонах (ТРАС-7).

Д. Суда

10. Донорское финансирование на приобретение судов было ограниченным. Проект ТРАСЕКА 2003г. предоставил поддержку порту Актау на проведение тендера по лизингу одного или двух буксиров (ТРАС-8). Имеется также предложение ЦАРЭС привлечь финансирование частного сектора на приобретение 5 новых паромов вместимостью 56 вагонов и 2 судов с горизонтальной погрузкой для Азербайджана (АБР-35).

Е. Содержание и техническое обслуживание

11. Донорской поддержки на содержание и техническое обслуживание портовых сооружений, оборудования или судов не предоставлялось.

Ф. Развитие потенциала

12. Развитие потенциала было сфокусировано преимущественно на обучении, тем не менее ТРАСЕКА, в рамках своего проекта по Развитию порта Актау, разработала усовершенствованные корпоративные структуры и корпоративный план для администрации порта в качестве предварительных действий для перевода управления на рыночные отношения (ТРАС-9).

13. В 2005г. ТРАСЕКА профинансировала крупный проект по укреплению потенциала мореходных училищ, обслуживающих Черное и Каспийское моря, в частности, для обеспечения, что обучение соответствует требованиям Международной морской организации. Основную часть работы занимала разработка учебных планов и учебных курсов, с последующим обучением лекторов, инструкторов и преподавателей (ТРАС-10). ТРАСЕКА планирует проект, который будет сфокусирован на разработке учебных модулей для повышения безопасности портов, двумя объектами которого будут пограничники и таможенные служащие (ТРАС-12). Все программы обучения в рамках

ТРАСЕКА начинаются с диагностического обследования, за которыми следует анализ учебных потребностей.

14. Целью ТРАСЕКА являются также операторы порта и паромов, а, кроме того, учебные институты для усовершенствования обучения людских ресурсов и его подачи. Эта работа опиралась на оценки учебных потребностей высокопоставленных работников Министерства транспорта, Управления железных дорог, таможенных и портовых администраций, ответственных за принятие решение, а также руководителей пограничных и таможенных пунктов, управлений министерств, отделений железных дорог, операторов портов и паромов и заинтересованных сторон из индустрии автомобильного транспорта. За этим анализом последовала разработка учебных материалов для каждой из двух групп и проведение программ обучения (ТРАС-1). В данном проекте ТРАСЕКА распространила свою работу на учебные заведения, чтобы обеспечить, что преподавательский состав был знаком с последними методами и инструментами планирования транспорта, методами и инструментами оценки инвестиций, включая анализ воздействия инвестиций в транспортный сектор на окружающую среду (ТРАС-5). Данный проект предполагает также усовершенствование обучения путем повышения педагогических навыков, методов преподавания и методов разработки учебных планов. Особое внимание должно быть уделено мультимодальному транспорту и оперативной совместимости, чтобы обеспечить, что кафедры могут проводить 'современное' обучение в этих областях². Этот проект проведет также всестороннюю оценку создания регионального учебного центра для проведения продвинутого обучения по вопросам транспорта. Создание такого заведения может представлять интерес для ЦАРЭС в рамках создания Института ЦАРЭС и в части расширения этой работы на страны ЦАРЭС, не являющиеся участницами ТРАСЕКА.

15. В 2005г. Проект АБР по разработке стратегии развития транспорта сектора в Азербайджане предполагал подготовку плана развития потенциала и людских ресурсов для транспортного сектора. Будет полезна информация о степени принятия и выполнения этого плана.

Г. Возможности

16. Порты Каспийского моря с недостаточно развитыми средствами горизонтальной погрузки могут являться основными узкими местами для поставщиков транспортных услуг, в частности, международных пользователей автомобильного и железнодорожного транспорта. Возможности включают:

- (i) Ситуативный анализ транс-Каспийской транспортной системы для определения возможностей развития;
- (ii) Скоординированное исследование и потенциальная поддержка компаний-операторов порта и флота, развития систем (в частности, ИКТ), систем технического обслуживания, объектов логистики и развития флота.

² ТРАСЕКА: Укрепление потенциала высокопоставленных должностных лиц сектора транспорта, 2003-2005гг.; ТРАСЕКА: Укрепление потенциала обучения в области транспорта в Новых Независимых Государствах, 2008г.

Н. Проекты

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Номер проекта	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
АБР-29	АБР	АЗЕ	АБР	Стратегия развития транспортного сектора	ТС4582АЗЕ	i) обновление базы данных транспортного сектора; ii) определение и приоритезация долгосрочных потребностей в транспортной инфраструктуре и политике, институциональной и регулирующей реформ; iii) определение ролей Правительства, государственных предприятий, регулирующих органов, и частного сектора; iv) устойчивые меры для решения отраслевых и тематических вопросов; v) Структура и планы по развитию международного логистического центра; vi) укрепление потенциала Министерства транспорта и подготовка плана наращивания потенциала и развития людских ресурсов сектора; vii) связи, установленные между развитием транспортного сектора и национальной стратегией снижения бедности; viii) Государственная стратегия развития транспортного сектора Азербайджана (2006–2016гг.); ix) предоставление компьютерного оборудования различным управлениям Министерства транспорта для улучшения их деятельности и повышения эффективности.	2005-2006	0.35	
АБР-31		АЗЕ	Будут определены позже	Технико-экономическое обоснование строительства нового международного порта близ Алята	АЗЕ ТС2	Технико-экономическое обоснование	2010	\$1.00	
АБР-35		АЗЕ	Частный сектор	Приобретение паромов большой вместимости и судов	АЗЕ ИПЗ	5 новых паромов вместимостью 56 вагонов 2 судна с горизонтальной погрузкой	2010-2013	\$69.00	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Номер проекта	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
				с горизонтальной погрузкой				
АБР-102		РЕГ	Будут определены позже	Оценка потребностей Каспийского морского пароходства вдоль коридоров ЦАРЭС	РЕГ TC23	Генеральный план развития	2010	\$1.00
АБР-21	ЕБРР	АЗЕ	ЕБРР	http://www.delaze.ec.europa.eu/pdfs/enp/EU_Azerbaijan_AP.pdf		<p>i) Разработка и реализация национальной устойчивой транспортной политики, уделяя особое внимание, когда это целесообразно, дальнейшему сближению законодательной и нормативной базы с Европейскими и международными стандартами, в частности безопасности и надежности (все виды транспорта);</p> <p>ii) Укрепление и, если необходимо, создание необходимых независимых регулирующих органов и дальнейшее облегчение институциональных реформ, а также административных структур для подготовки конкретных планов для приоритетных секторов;</p> <p>iii) Создание долгосрочной и прозрачной системы финансирования автомобильных с целью обеспечения непрерывного технического обслуживания и содержания существующей сети автомобильных дорог общего пользования;</p> <p>iv) Развитие сотрудничества в области спутниковой навигации (включая проведение и применение совместных исследований);</p> <p>v) Реализация рекомендаций Группы высокого уровня по расширению основных транс-Европейских транспортных направлений в соседние страны и сопутствующих горизонтальных мер.</p>	Запланировано?	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Номер проекта	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
ЕБРР-37		АЗЕ	ЕБРР	Развитие порта Баку	3686	i) усовершенствование конструкций и оборудование паромного терминала Порты; ii) реструктуризация организации порта с целью сделать его самостоятельным и рентабельным; iii) пересмотр структуры тарифов; iv) внедрение систем бухгалтерского учета и бизнес-планирования.	1997-1999 EUR16.2	EUR3.8?
ИНО-1	INO GATE	АЗЕ; КАЗ	INO GATE	Повторное обследование институциональных вопросов (Фаза В) – Мультиmodalная система транспортировки нефти и создание общего оператора	98.01	i) Оценка, дальнейшая доработка и анализ выводов Предварительного технико-экономического обоснования (96.07; 97.04) и подготовка конкретного исследования по потенциальным возможностям системы; ii) Анализ условий бесперебойного и эффективного потока нефти и нефтепродуктов из регионов Каспийского моря и Центральной Азии, производящих углеводороды, на международные рынки; iii) Определение технических и управленческих требований и ограничений для внедрения Мультиmodalной системы транспортировки нефти, способной перевозить 10 миллионов тонн нефти и нефтепродуктов в год, используя железнодорожный транспорт, порты Актау и Дюбенди (включая Морской экспортный терминал Супса); iv) Выработка институциональных механизмов, служащие основным целям проекта в целом, и созданию Общего коммерческого оператора в частности.	2000-2001 EUR1.00	
ЯБМС-5	ЯБМС	КАЗ	Японский банк международного сотрудничества	Расширение порта Актау	КАЗ ИП10	Строительство: 4 новых нефтяных причалов 3 сухогрузных терминалов волнолома корабельных причалов дноуглубительные работы	2008-2014 \$21.40	\$326.50

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Номер проекта	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
TPAC-6	TPACEKA	KA3	TPACEKA	Реабилитация железнодорожного паромного терминала в Актау		i) ремонт морских сооружений и причалов; ii) ремонт паромных пандусов, включая закупку и установку новых систем контроля подъемных операций	2001	EUR2.00
TPAC-7		A3E, KA3	TPACEKA	Поставка навигационного оборудования (предполагается, тот же, что и проекта ЕС-ТАСИС 'Поставка навигационного оборудования и обучение', по которому нет сведений)		i) Модуль А : Порт Баку а. Оснащение Диспетчерского пункта порта оборудованием радиолокационного наблюдения. Оборудование должно быть оснащено ARPA (радиолокационными автопрокладчиками) б. Оснащение Диспетчерского пункта порта приемниками и передатчиками GMDSS (Глобальной системы морской спутниковой связи при бедствии для обеспечения безопасности на море) с декодерами для ОБЧ и средних волн с. Оснащение Диспетчерского пункта порта with ОБЧ переносными радиостанциями и речевыми самописцами d. Оснащение Диспетчерского пункта порта метеорологическим оборудованием для определения скорости и направления ветра, а также для получения метеосводок и метеорологических карт е. Оснащение Диспетчерского пункта порта персональным компьютером с выходом в Интернет и принтером f. Капитальный ремонт и замена, в случае необходимости, маяков, бакенов и створных огней в Навигационной зоне порта Баку g. Реабилитация и замена, в случае необходимости, всех буев Навигационной зоны порта Баку h. Оснащение некоторых навигационных средств радиомаяками (радиолокационными ответчиками) i. Поставка оборудования и материалов для защиты от загрязнения и борьбы с утечкой нефти	2003	EUR1.6

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Номер проекта	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
TPAC-7					ii) Модуль В : Порт Актау а. Оснащение Диспетчерского пункта порта одним оборудованием радиолокационного наблюдения, состоящего из 3-х блоков. Оборудование должно быть оснащено ARPA (радиолокационными автопрокладчиками) б. Оснащение Диспетчерского пункта порта приемниками и передатчиками GMDSS (Глобальной системы морской спутниковой связи при бедствии для обеспечения безопасности на море) с декодерами для ОБЧ и средних волн с. Оснащение Диспетчерского пункта порта with ОБЧ переносными радиостанциями и речевыми самописцами д. Оснащение Диспетчерского пункта порта метеорологическим оборудованием для определения скорости и направления ветра, а также для получения метеосводок и метеорологических карт е. Оснащение Диспетчерского пункта порта персональным компьютером с выходом в Интернет и принтером ф. Капитальный ремонт и замена, в случае необходимости, маяков, бакенов и створных огней на подходе к порту Актау г. Оснащение некоторых навигационных средств радиомаяками (радиолокационными ответчиками) h. Поставка оборудования и материалов для защиты от загрязнения и борьбы с утечкой нефти iii) Модуль С : Порт Туркменбаши.....			

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/Номер проекта	Результаты	Даты	Бюджет	
								Доноры	Страна
ТРАС-8		АЗЕ, КАЗ	ТРАСЕКА	Надзор и обучение для поставки навигационного оборудования		i) Обеспечение адекватной и своевременной поставки средств навигации и другого навигационного оборудования и материалов и обеспечение их соответствия техническим спецификациям и договорным обязательствам, предусмотренным в проекте "Поставка навигационного оборудования" с последующим подписанием контрактов между Европейской Комиссией и участником торгов, получившим контракт; ii) обеспечение согласованного технического и операционного исполнения контрактов; iii) поддержка поставки и установки средств навигации и другого навигационного оборудования и материалов, которые ЕС предлагает предоставить в виде гранта в рамках проекта "Поставка навигационных средств" с последующим подписанием контрактов между Европейской Комиссией и участником торгов, получившим контракт, посредством соответствующих учебных мероприятий; iv) поддержка Порта Актау во всех аспектах проведения тендерных процедур по лизингу одного или двух буксиров для обеспечения адекватной и своевременной поставки буксиров рамках лизингового контракта и гарантии соответствия техническим спецификациям и договорным обязательствам, предусмотренным в проекте "Поставка навигационного оборудования" с последующим подписанием контрактов между Европейской Комиссией и участниками торгов, получившими контракт	2003-2004	EUR0.40	

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/Номер проекта	Результаты	Даты	Бюджет	
								Доноры	Страна
TPAC-9		КАЗ	TPACEKA	Развитие порта Актау		i) подготовка прогнозов объемов перевозок до 2010г., 2015г. и 2020г., включая распределение по видам транспорта, прогнозы навигации и контейнерных перевозок, а также прогноз потенциальных возможностей транспорта для свободной экономической зоны и транспортно-логистического центра; ii) разработка поэтапного генерального плана и доступа к транспортным коммуникациям для развития порта до 2020г., исходя из оценки существующих сооружений и строящегося Северного продления; iii) подготовка технико-экономического обоснования краткосрочного и среднесрочного развития порта (преимущественно расширение в южном направлении, свободная экономическая зона и транспортно-логистический центр) совместно с заинтересованными международными финансовыми организациями; iv) подготовка предложения укрепления институциональной и правовой базы порта Актау для создания структуры, способной привлекать частное финансирование;	2007-	EUR1.6	
TPAC-9						v) подготовка сводного корпоративного плана для РГП (Республиканского государственного предприятия) «АИМТР» (Международный морской торговый порт Актау), с упором на дальнейшее укрепление административной и институциональной базы, маркетинг и административно-информационные системы, а также на соблюдение современных требований для конкурентоспособности портов.			

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/Номер проекта	Результаты	Даты	Бюджет	
								Доноры	Страна
TPAC-10		A3E, KAZ	TPACEKA	Морская подготовка	EuropeAid/120541/C/SV/Multi	i) оказание содействия мореходным училищам и другим учебным центрам морской подготовки, чтобы помочь им в укреплении управления и эффективности, облегчении регионального сотрудничества, разработке учебных планов, обучении преподавателей и предоставить правила, положения и международные конвенции для усовершенствования учебных программ с целью выполнения директив ЕС и конвенций и стандартов Международной морской организации ii) детальный анализ проблем и учебных потребностей в причастных странах для удовлетворения регионального и субрегионального спроса в отношении материалов, людских ресурсов, организационных и правовых аспектов, и подготовка рекомендаций по дальнейшим усовершенствованиям. Работа должна быть сконцентрирована на обучении мультипликаторов и должна осуществляться с требованиями Международной морской организации. iii) разработка учебных планов для специально подобранных курсов и программ обучения для причастных учебных заведений в соответствии с требованиями конвенций, резолюций и рекомендаций Международной морской организации, с учетом конкретных сильных и слабых сторон учебных заведений и возможного регионального обмена ноу-хау. Обучение для охвата всех категорий специалистов на всех уровнях, вовлеченных в деятельность портов терминалов, морские перевозки и аварийное обслуживание. Обучение должно включать в себя профессионально-техническую подготовку,	2005-2007	EUR2.00	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Номер проекта	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
					дипломного и постдипломное обучение, и подготовка должна учитывать новейшие технологии и требования международного рынка			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Номер проекта	Результаты	Даты		Бюджет	
						Доноры	Страна		
TPAC -10					iv) Предоставление морским учебным заведениям Получателей полного набора материалов, таких как Конвенции, положения и другие документы Международной морской организации, в том числе их электронные версии, а также новые учебники по морскому делу в соответствии с их индивидуальными потребностями. v) Организация и проведение обучения для лекторов, инструкторов и преподавателей в соответствии с выявленными наиболее неотложными потребностями в форму учебных поездок, интернатуры, стипендий и пилотных учебных курсов. vi) Консультирование и стимулирование укрепления институциональной базы причастных учебных заведений в зависимости от выявленных проблемных областей, выработанных рекомендаций и регионального и субрегионального сотрудничества в области морской подготовки				

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/Номер проекта	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна	
TPAC-11		A3E, KAZ	TPACEKA	Магистраль моря для Черного моря и Каспийского моря		i) Исследование речных систем и портов и структуры внутренних районов стран-получателей, которые будут интегрированы в общую интермодальную сеть: а. Фактическое обслуживание грузовых автомобилей и железнодорожных вагонов судами типа «ро-ро» на Черном море и на Каспийском море b. Структура тарифных ставок на обслуживание судами типа «ро-ро» на Черном море и на Каспийском море с. Возможности интеграции этих услуг в новые интермодальные услуги d. Связь портов с внутренними районами, принимая во внимание разработку интермодальных услуг; е. Оценка флота глубоководных судов (Ро-Ро и железнодорожные паромы) и мореходных речных судов f. Портовые сооружения (Внутренние и морские порты), включая оборудование для обслуживания грузов g. Складские сооружения, включая рефрижераторные или терморегулируемые сооружения h. Документы, используемые при речных, дальних морских и наземных перевозок вблизи Черного и Каспийского морей i. Коммуникационные возможности между интермодальными хабами j. Используемое оборудование и стандарты	2008-2010	EUR2.5	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Номер проекта	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
TPAC-11					<p>ii) Подготовка краткосрочной и среднесрочной программ действий по улучшению технического состояния интермодальных направлений, инфраструктуры и надструктурных сооружений, включая модернизацию терминала, флота, оборудования, линий связи и стандартов для существующих линий и возможных новых линий. По мере того, как в наличии будут средства на усовершенствование компьютерного оборудования и программного обеспечения, необходимо будет включить оценку срочно необходимого оборудования и стандартного программного обеспечения.</p> <p>iii) Рекомендации по действия, которые должны быть предприняты для создания или модернизации интермодальных услуг и/или сетей “магистралей моря” на Черном море и на Каспийском море и для привлечения частных инвестиций, н-р:</p> <p>а. привлечь судовладельцев с целью запуска необходимого оборудования на Черное море и Каспийское море</p> <p>б. убедить транспортные компании и пароходства реализовать проект “Магистралей моря” как часть интермодальных услуг</p> <p>с. продвигать идеи линейных перевозок с регулярными заходами в порты и связями с внутренними районами для поддержки интермодальных услуг</p> <p>д. делать упор на использование стандартных документов и процедур</p>			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Номер проекта	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
TPAC-12		A3E, KAZ	TPACEKA	Разработка Общей системы управления безопасностью и сотрудничества в области морской безопасности и предотвращения загрязнения с судов для Черного моря и Каспийского моря	i) Для руководства морских портов и начальников портов, морских инспекторов, ответственных за безопасность навигации, морской полиции или службы по охране окружающей среды, пограничников и таможенных служащих, органов, выдающих книжки моряков и сертифицирующих квалификацию моряков, и морских образовательных и учебных заведений: а. оценить состояния реализации Конвенций Международной морской организации и соответствующих положений, а также Контроля со стороны государства порта. б. определить недостатки в квалификации персонала с. оценить необходимые институциональные условия для удовлетворения требований, включая квалификацию преподавателей, недостатков в оборудовании и система связи, d. Разработать план действий по устранению недостатков. е. определить инвестиционные потребности для удовлетворения требований f. создать образовательные и учебные учреждения. g. привлечь финансирование для реализации компонентов социального и физического институционального строительства. h. наиболее эффективно ассимилировать различные институциональные структуры.	Новый	EUR3.5	

Предварительный отчет Подготовительного исследования¹

Приложение 4. Гражданская авиация

Содержание

A.	Предыстория.....	1
B.	Планирование.....	1
C.	Развитие аэропортов	3
D.	Воздушные суда	4
E.	Содержание и техническое обслуживание	4
F.	Развитие потенциала.....	4
G.	Потенциальные совпадения.....	6
H.	Возможности.....	7
I.	Проекты.....	8

¹ В отчете изучается содействие с 2000г.

А. Предыстория

1. Воздушные магистрали отличаются от наземных транспортных коридоров. Тем не менее, они являются неотъемлемой частью транспортной сети любой страны, как в местном, так и в международном масштабе. Международные маршруты только начинают развиваться во многих странах ЦАРЭС. Традиционные маршруты в Россию и соседние страны в значительной степени сохраняются подобно тому, какими они были до принятия независимости. В регионе ЦАРЭС, существует тенденция осуществлять международные перевозки между крупными городами, и очень мало между небольшими центрами. Во внутреннем сообщении местные являются важными, учитывая дальние расстояния между городскими агломерациями внутри страны, или, как, например, в случае Таджикистана, крайнюю сложность наземных перевозок, учитывая местность, которую необходимо пересечь. Системы и оборудование до сих пор в значительной степени отражают наследие, полученное каждой страной после распада бывшего Советского Союза, и требуют развития. В 2000г. многие аэропорты в регионе нуждались в усовершенствовании своей инфраструктуры (навигационное освещение, разметка, минимум в соответствии с AIP, т.д.) и нуждаются в новых, признанных на международном уровне процедурах (ЕБРР-25)². Как и в случае с другими подсекторами транспорта, содержание и техническое обслуживание недофинансировалось, что привело к относительной запущенности значительной части инфраструктуры и некоторого оборудования.

2. В случае Афганистана, весьма вероятно, что информация о содействии значительно более неполная, чем по другим странам-участницам ЦАРЭС. Правительство США, вероятно, осуществило ряд вмешательств в подсектор авиации, детали которых до настоящего времени не были сделаны достоянием общественности.

В. Планирование

3. Существовал ряд планов развития транспорта, разработанных для отдельных стран региона ЦАРЭС. В настоящем отчете отсутствует информация о степени принятия планов, представленных для подсектора гражданской авиации, правительствами рассматриваемых стран. В регионе отсутствует комплексный план развития гражданской авиации. ЦАРЭС планирует осуществить работу по подготовке такого плана в период 2010-2012 (АБР -114)³. Ожидается, что в результате этой работы будет подготовлен адресный план действий для каждой страны для повышения эффективности деятельности подсектора с целью устранения существующих недостатков в критических областях для обеспечения безопасной деятельности и дать возможность авиационному сектору страны справиться с растущим спросом на воздушные перевозки. ЦАРЭС в настоящее время проводит исследование транспортных сетей, в рамках которого ожидается разработка стратегии развития транспортного сектора (АБР-50)⁴. Данное исследование частично может охватить некоторые из вопросов, что и запланированное исследование сектора авиации. Кроме того, в ЦАРЭС в стадии подготовки имеется ряд других предложений содействий сектору гражданской авиации, реализация которых планируется до проведения исследования сектора гражданской авиации. Возможно, дата проведения последнего будет перенесена на более ранний срок, с тем, чтобы другие

² Проект развития воздушных магистралей Южного кольца, Фаза II, Анализ анкетирования авиалиний, 2000г.

³ REG TC24: Оценка потребностей Гражданской авиации Центральной Азии

⁴ TC6347REG: Центральнo-Азиатское Региональное Экономическое Сотрудничество: Исследование стратегии развития транспортного сектора, 2006г.

запланированные проекты хорошо согласовывались с планом развития гражданской авиации.

4. Имеется ряд планов, которые рассматривают вопросы гражданской авиации в стране:

- (i) В Афганистане было проведено три исследования, в рамках которых изучался сектор гражданской авиации. Всемирный Банк провел Обзор транспортного сектора в 2003г. с целью разработки институциональной структуры и основы политики сектора. Основной упор был сделан на приватизацию, указав, что управление аэропортами будет осуществляться несколькими компаниями-операторами аэропортов. Деятельность компаний будет хозрасчетной. Их развитие не обязательно должно быть. Эксплуатация систем аэронавигации будет осуществляться юридическим лицом, которое будет взимать плату за свои услуги и получать достаточные доходы для покрытия своих эксплуатационных и постоянных издержек⁵. Приблизительно в это же время Всемирный Банк оказывал также содействие в подготовке общего видения и стратегического плана развития транспортного сектора, согласующихся с его основами политики (ВБ-4)⁶. АБР также подготовил генеральный план гражданской авиации с целью обеспечить основу и повременной план действий для устойчивого и эффективного развития сектора гражданской авиации (АБР-60)⁷;
- (ii) В Азербайджане АБР провел обзор транспортного сектора, который включал гражданскую авиацию. Целью обзора была подготовка среднесрочной (2006–2016) стратегии развития транспортного сектора, включая роли Правительства, частного сектора и регулирующих органов⁸. ЕБРР также имеет в своей повестке дня обзор транспортной политики. У банка есть проект по разработке и реализации устойчивой национальной транспортной политики, уделяя особое внимание, когда это целесообразно, дальнейшему сближению законодательной и нормативной базы с Европейскими и международными стандартами. В частности, будут рассматриваться вопросы надежности и безопасности всех видов транспорта. Аспект планирования касается развития сотрудничества в области спутниковой навигации (в том числе проведение и применение совместных исследований) (ЕБРР-21)⁹;
- (iii) В Кыргызстане АБР недавно приступил к разработке генерального плана развития транспорта на период 2010-2025. В плане будут разработаны долгосрочные инвестиционные программы в секторе гражданской авиации (АБР-76)¹⁰;
- (iv) В Монголии АБР подготовил стратегию развития транспортного сектора (2005–2015). Стратегия развития гражданской авиации опиралась на обзор

⁵ Всемирный Банк, **Обзор транспортного сектора**, январь 2004г., стр. 5/8 - <http://siteresources.worldbank.org/EXTSARREGTOPTTRANSPORT/Resources/579597-1128434742437/1735263-1128436052415/1000PolicyStatement.pdf>

⁶ P07824: Проект неотложной реабилитации транспорта, 2003г.

⁷ TC4210АФГ: Проект подготовки реабилитации региональных аэропортов, 2004г.

⁸ TC4582А3Е: Стратегия развития транспортного сектора, 2005г.

⁹ ЕБРР на сайте http://www.delaze.ec.europa.eu/pdfs/enp/EU_Azerbaijan_AP.pdf

¹⁰ G0123КГЗ: Проект развития Транспортного коридора 1 ЦАПЭС (автомобильная дорога Бишкек-Торугарт), 2008г.

существующего генерального плана развития гражданской авиации¹¹. В своей программе технического сотрудничества ЕБРР отмечает участие в подготовке генерального плана развития гражданской авиации (ЕБРР-36)¹²;

- (v) В Таджикистане АБР в настоящее время разрабатывает генеральный план развития транспорта, исходя из более ранних исследований ЕБРР и Всемирного Банка. В плане будут определены приоритетные направления для каждого подсектора с целью усовершенствования политики и положений, улучшения результатов и эффективности деятельности, и предложена инвестиционная программа (АБР-49)¹³;
- (vi) В Узбекистане в рамках недавно завершившегося проекта АБР были подготовлены краткосрочный (2006–2010), среднесрочный (2011–2015) и долгосрочный (2016–2020) планы развития транспортного сектора и дорожная карта сектора. Планы включали гражданскую авиацию (АБР-46)¹⁴.

5. Отсутствует какое-либо донорское финансирование для подготовки генеральных планов развития транспорта или плана развития гражданской авиации в Казахстане и Синьцзян-Уйгурского автономного района и района Внутренняя Монголия КНР.

С. Развитие аэропортов

6. С 2000г. в регионе ЦАРЭС не было каких-либо обширных донорских капиталовложений в развитие аэропортов или в развитие других аспектов деятельности гражданской авиации. Донорская деятельность, направленная на развитие международных аэропортов, расположенных в столицах, поддерживалась JICA и ЯБМС. Ими было предоставлено финансирование на строительство нового международного терминала аэропорта Кабула (JICA-6)¹⁵, ряд усовершенствований в международном аэропорте Манас, Кыргызстан, и строительство нового аэропорта в Улан-Баторе (ЯБМС-7)¹⁶. Осуществлялось развитие инфраструктуры аэропортов в других центрах, кроме столичных городов. АБР предоставил Афганистану заем на реабилитацию аэропортов в Бамиане, Чагчаране, Файзабаде, Фарахе, Меймене, Кала-и-Нау и Зарандж (АБР-104)¹⁷. ЮСАИД финансировал модернизацию аэропорта Лашкар Гах Бост (ЮСАИД-6)¹⁸. За счет финансирования JICA была проведена модернизация аэропортов в Самарканде, Бухаре и Ургенче в Узбекистане, чтобы они удовлетворяли международным стандартам (JICA-23)¹⁹. ЕБРР осуществил реабилитацию основной взлетно-посадочной полосы и предоставил сопутствующие инвестиции на усовершенствование деятельности аэропорта Атырау, Казахстан, в 2001г. (ЕБРР-29)²⁰.

7. ЦАРЭС имеет планы по развитию центров гражданской авиации. Имеются планы по модернизации аэропортов в Шымкенте, Семее и Кокшетау в Казахстане (АБР-110), однако Семей и Кокшетау были исключены из-за недостатка финансирования; реабилитации международного аэропорта Он в Кыргызстане (АБР-116); реабилитации аэропортов Улэгэй и Ховд в Монголии (АБР-109); модернизации международных

¹¹ ТС4471МОН: Формулирование стратегии развития транспорта (2005-2015гг.), 2005г.

¹² ТС: Подготовка генерального плана развития гражданской авиации

¹³ ТС4926ТАЖ: Генеральный план развития транспортного сектора, 2006г.

¹⁴ ТС4659УЗБ: Стратегия развития транспортного сектора 2006-2020гг., 2006г.

¹⁵ Япония: Строительство терминала Международного аэропорта Кабул, 2004г.

¹⁶ Япония: Проект строительства нового аэропорта Улан-Батор, 2008-2015гг.

¹⁷ L2105АФГ: Проект реабилитации региональных аэропортов, Фаза 1, 2005г.

¹⁸ ЮСАИД: Альтернативная программа развития – Южный регион, 2008г.

¹⁹ JICA: Проект модернизации трех местных аэропортов, 1996-2003гг.

²⁰ 18492: Проект развития аэропорта Атырау, 2001г.

аэропортов Урумчи и Кашгара в Синьцзян-Уйгурском автономном районе (АБР-107); и по подготовке технико-экономического обоснования модернизации аэропорта Бухара в Узбекистане (АБР-113)²¹. Исламский Банк Развития (ИБР) также планирует расширение и модернизацию аэропорта Иссык-Куль в Кыргызстане в 2010г. (ИБР-31)²².

8. Доноры оказали также содействие с оборудованием. JICA предоставила точно не установленную сумму на оборудование для аэропорта Кабул (JICA-7)²³. Всемирный Банк предоставил навигационное, коммуникационное и различное другое оборудования, включая ремонтное оборудование, для аэропорта Кабул и коммуникационное оборудование для 15 аэропортов внутренних направлений в Афганистане (ВБ-4)²⁴. ЯБМС предоставил оборудование для управления воздушным движением и аэронавигационное оборудование для аэропортов Самарканд, Бухара и Ургенч (JICA-23), а ЕБРР осуществил замену аэронавигационного оборудования в Таджикистане (ЕБРР-30)²⁵. Будущие планы ЦАРЭС также включают навигационное оборудование для 7 аэропортов внутренних направлений в Афганистане (АБР-108), а также для аэропортов Улан-Батор, Улэгэй и Ховд в Монголии (АБР-109) и для аэропортов в Кыргызстане, в том числе аэропорта Ош (АБР-112, АБР-116)²⁶.

D. Воздушные суда

9. Только один проект предусматривает выделение средств на приобретение или лизинг воздушных судов. ЕБРР предложил предоставить средства Государственной авиакомпания Таджикистана на лизинг двух воздушных судов западного производства (ЕБРР-33)²⁷ в 2005г. Однако, этот проект был аннулирован в 2007г.

E. Содержание и техническое обслуживание

10. Похоже, что на деятельность по содержанию и техническому обслуживанию в подсекторе гражданской авиации выделяется ограниченное донорское финансирование. АБР подготовил программу реализации для укрепления институционального потенциала Министерства гражданской авиации и туризма Афганистана в вопросах эксплуатации и содержания всех реабилитированных аэропортов (АБР-60)²⁸.

F. Развитие потенциала

11. Доноры уделяют внимание развитию потенциала. Значительная часть усилий направлена на государственные органы, при этом меньшее внимание уделяется воздушному транспорту. АБР провел деятельность по укреплению потенциала в Министерстве транспорта Азербайджана (АБР-29)²⁹ и планирует аналогичный проект для

²¹ КАЗ ИП9: Расширение аэропортов Шымкент, Семей и Кокшетау; КГЗ ИП IP8: Реабилитация международного аэропорта Ош; МОН ИП4: Усовершенствование аэропортов Улэгэй и Ховд, МОН ТС1: Реабилитация региональных аэропортов; КНР ИП7: Развитие аэропорта Синьцзян; УЗБ ТС3: Модернизация аэропорта Бухара, соответственно.

²² ИБР: Расширение и модернизация аэропорта Иссык-Куль, 2010г.

²³ Япония: Усовершенствование оборудования международного аэропорта Кабул, 2003г.

²⁴ P078284: Проект неотложной реабилитации транспорта, 2003г.

²⁵ 15857: Системы аэронавигации Государственной авиакомпании Таджикистана, 2001г.

²⁶ АФГ ИП6: Реабилитация региональных аэропортов, Фаза 1, МОН ИП5: Строительство нового международного аэропорта Улан-Батор, МОН ИП4: Усовершенствование аэропортов Улэгэй и Ховд, КГЗ ИП8: Реабилитация международного аэропорта Ош, КГЗ ИП9: Расширение пропускной способности управления воздушным движением, соответственно

²⁷ 28156: Проект модернизации парка воздушных судов Государственной авиакомпании Таджикистана, 2004г.

²⁸ ТС4210АФГ: Подготовка проекта реабилитации региональных аэропортов, 2004г.

²⁹ ТС4582А3Е: Стратегия развития транспортного сектора, 2005

Афганистана (АБР-108)³⁰. АБР предоставил также содействие Афганистану с целью изучения слабых сторон нормативно-правового обеспечения и создания благоприятных условий и разработки усовершенствованных систем и процедур, включая системы управления финансовой деятельностью, руководств по управлению людскими ресурсами и эксплуатации (АБР-103)³¹. ЦАРЭС предлагает разработать новые процедуры аэронавигации для Кыргызстана, соответствующие новому воздушному кодексу и международным стандартам (АБР-112)³². ТРАСЕКА в настоящее время поддерживает проект по повышению авиационной безопасности, надежности и усовершенствованию систем управления окружающей средой для разработки необходимых нормативных положений, технических и институциональных условий, региональных систем управления и мониторинга в соответствии со стандартами ЕС/EASA (Европейское агентство по авиационной безопасности) и ИКАО (Международная организация гражданской авиации) (ТРАС-14)³³. ЕБРР предоставил содействие Министерству транспорта и коммуникаций Казахстана на усовершенствование нормативно-правовой базы воздушного транспорта в Казахстане (ЕБРР-29)³⁴. ЮСАИД оказал содействие в усовершенствовании системы управления аэропортом в Душанбе (ЮСАИД-7)³⁵.

12. Два проекта оказали содействие национальным авиакомпаниям в усовершенствовании своих организационных и эксплуатационных структур. ЕБРР оказал содействие авиакомпании Mongolyn Irgenii Agaaryn Teever (MIAT) Монголии в реструктуризации и позиционировании компании для приватизации (ЕБРР-35)³⁶, а также Государственной авиакомпании Таджикистана в реструктуризации первоначально в три самостоятельных подразделения (воздушные перевозки, услуги аэропорта и аэронавигационные услуги) (ЕБРР-27), а также в проведении исследования по реструктуризации сектора авиации (ЕБРР-30)³⁷.

13. Были проведены три проекта, направленные на усовершенствование управления финансовой деятельностью и управленческих информационных систем. В дополнение к поддержке АБР по усовершенствованию систем управления финансовой деятельностью, указанной в параграфе 11 выше, ЕБРР предоставил содействие компании, управляющей аэропортом Атырау в Казахстане, в усовершенствовании управления финансовой деятельностью компании (ЕБРР-29)³⁸ и Национальной авиакомпании Таджикистана в усовершенствовании учета издержек и управленческих информационных систем (ЕБРР-30)³⁹.

14. В рамках многих проектов было проведено обучение реализации проектов. Кроме того, в Афганистане АБР оказал содействие в укреплении учебного потенциала Учебного центра гражданской авиации в таких областях, как управление аэропортами, инспектирование аэропортов, техническое обслуживание аэропортов, проектирование и строительство аэропортов, эксплуатация и управление воздушными зонами,

³⁰ АФГ ИП6: Реабилитация региональных аэропортов, Фаза 1, 2008-2009гг.

³¹ ТС4594АФГ: Укрепление потенциала сектора гражданской авиации, 2005г.

³² КГЗ ИП9: Расширение пропускной способности управления воздушным движением, 2009-2013гг.

³³ ТРАСЕКА: Безопасность гражданской авиации в регионе ТРАСЕКА, 2008-2010гг.

³⁴ 18492: Проект развития аэропорта Атырау, 2001г.

³⁵ ЮСАИД: Международная программа по борьбе с наркотиками и охране правопорядка, представленная в отчете L 113REG

³⁶ Проект указан в Страновой стратегии ЕБРР.

³⁷ AUS-2000-02-02: Исследование по реструктуризации сектора авиации, 2000г.; 15857: Системы аэронавигации Государственной авиакомпании Таджикистана, 2001г.

³⁸ 18492: Проект развития аэропорта Атырау, 2001г.

³⁹ 15857: Системы аэронавигации Государственной авиакомпании Таджикистана, 2001г.

безопасность полетов, и авиационная безопасность (АБР-104)⁴⁰. ЦАРЭС предлагает проект для Кыргызстана по обучению диспетчеров управления воздушным движением, которое, похоже, уже проводится проектом ТРАСЕКА по обучению, который будет описан в следующем параграфе (АБР-112)⁴¹.

15. Точнее говоря, совсем недавно ТРАСЕКА провела техническое обучение персонала службы управления воздушным движением в 'государствах южного кольца' (куда входят Афганистан, КНР и Монголия) с целью приведения их деятельности в соответствие с международными стандартами. Вопрос устойчивости программ обучения был решен путем фокусирования на развитии институционального потенциала Национальных учебных заведений гражданской авиации и других учреждений, ответственных за авиационную безопасность (ТРАС-13)⁴². Это обучение дополняется Проектом ТРАСЕКА по безопасности гражданской авиации, который будет способствовать укреплению технических навыков персонала в области безопасности, надежности и охраны окружающей среды (ТРАС-14)⁴³. ЦАРЭС также предлагает техническое обучение, предназначенное для работников, отвечающих за авиационную безопасность. Оно будет опираться на анализ учебных потребностей и даст понимание законов, регулирующих безопасность воздушного движения и международных стандартов, а также предоставит обучение в вопросах технических аспектов их применения (АБР-111)⁴⁴.

Г. Потенциальные совпадения

16. Потенциальные совпадения возможны в следующих областях:

- (i) ЦАРЭС в настоящее время проводит исследование стратегии развития транспортного сектора и предлагает исследование, в рамках которого будет подготовлен адресный план действий для каждой страны ЦАРЭС по повышению потенциала сектора авиации каждой страны для удовлетворения растущего спроса на воздушные перевозки;
- (ii) В Афганистане АБР и Всемирный Банк подготовили стратегические документы, планирующие будущее гражданской авиации в стране;
- (iii) В Азербайджане АБР и (возможно) ЕБРР осуществляют проекты, рассматривающие вопросы транспортной политики;
- (iv) В Монголии АБР подготовил стратегию развития гражданской авиации, а ЕБРР может оказать содействие в обновлении генерального плана развития гражданской авиации;
- (v) В Узбекистане JICA осуществила модернизацию аэропорта Бухара в период с 1996 по 2003гг. Объединенные Арабские Эмираты планируют выделить финансирование на дальнейшую модернизацию;
- (vi) ТРАСЕКА предоставила техническое обучение для персонала по управлению воздушным движением в регионе путем модернизации

⁴⁰ L2105АФГ: Проект реабилитации региональных аэропортов, Фаза 1, 2005г.

⁴¹ КГЗ И9: Расширение пропускной способности управления воздушным движением, 2009-2013гг.

⁴² ТРАСЕКА: Обучение эксплуатационного персонала воздушного транспорта государств Южного кольца, 2007г.

⁴³ ТРАСЕКА: Обучение работников управлений гражданской авиации и персонала, занимающегося воздушными перевозками, и

⁴⁴ РЕГ ТС37: Обучение экспертов ЦАРЭС по вопросам надзора за авиационной безопасностью в соответствии со стандартами ИКАО, 2009-2011гг.

Национальных учебных заведений гражданской авиации. ЦАРЭС имеет планы по проведению обучения для диспетчеров управления воздушным движением в Кыргызстане.

Н. Возможности

17. Воздушное сообщение является международным. Для участия в перевозках страна и авиакомпания должны управлять осуществлять свою деятельность в соответствии с международными правилами и стандартами, в частности с правилами и стандартами Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), что означает, что международные стандарты должны признаваться и выполняться. Несмотря на эту гармонизацию, в период 2000-2008гг. был осуществлен только один региональный проект, недавний проект ТРАСЕКА, который проводил обучение для персонала по управлению воздушным движением. Члены ЦАРЭС находятся на разных стадиях развития своих систем гражданской авиации, и эти различия могут быть усилены страновой направленностью донорских вмешательств (например, работа ТРАСЕКА не включает Афганистан, Монголию и КНР. Только три страны-участницы ЦАРЭС получили содействие в вопросах внедрения систем финансового учета и управленческих информационных систем). Вследствие этого исследование разных стадий развития различных систем (законодательная, политическая, эксплуатационная), в увязке с перспективами рынка, может помочь в разработке программ содействия странам-участницам в развитии своих систем для устойчивого удовлетворения международных стандартов. Это работа может быть дополнена запланированным проектом ЦАРЭС по разработке генерального плана гражданской авиации.

18. Важные возможности могут включать систематическую поддержку в области:

- (i) Систем эксплуатации и технического обслуживания аэропортов, включая такие аспекты, как организация работы с пассажирами и безопасность аэропортов и полетов;
- (ii) Усовершенствование государственной политики и положений для повышения конкурентоспособности;
- (iii) Развитие международных региональных маршрутов между небольшими центрами, одним из аспектов которого является развитие малого бизнеса типа 'carry trade';
- (iv) Укрепление потенциала организаций, систем (в частности, системы управления и финансовой информации) авиакомпаний и компаний-операторов аэропортов, управления людскими ресурсами для обеспечения, что всегда имеется достаточный резерв квалифицированных специалистов для укомплектования всех технических позиций;
- (v) Стандартизация требований к оборудованию для сокращения до минимума расходов на техническое обслуживание и укрепления потенциала по техническому обслуживанию и систем;
- (vi) Развитие логистических объектов в аэропортах, которые могут служить моделью для организации логистических центров в других местах.

I. Проекты

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Номер проекта	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
АБР-29	АБР	АЗЕ	АБР	Стратегия развития транспортного сектора	ТС4582АЗЕ	2005-2006	0.35	

i) обновление базы данных транспортного сектора;
 ii) определение и приоритезация долгосрочных потребностей в транспортной инфраструктуре и политике, институциональной и регулирующей реструктуризации;
 iii) определение ролей Правительства, государственных предприятий, регулирующих органов, и частного сектора;
 iv) устойчивые меры для решения отраслевых и тематических вопросов;
 v) Структура и планы по развитию международного логистического центра;
 vi) укрепление потенциала Министерства транспорта и подготовка плана наращивания потенциала и развития людских ресурсов сектора;
 vii) связи, установленные между развитием транспортного сектора и национальной стратегией снижения бедности;
 viii) Государственная стратегия развития транспортного сектора Азербайджана (2006–2016гг.);
 ix) предоставление компьютерного оборудования различным управлениям Министерства транспорта для улучшения их деятельности и повышения эффективности.

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Номер проекта	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
АБР-32		МОН	АБР	Формулирование транспортной стратегии (2005-2015гг.)	ТС 4471МОН	i) аналитический обзор состояния транспортного сектора и подготовка новейшей информации о транспортном секторе; ii) обзор планов развития автомобильных дорог и автомобильного транспорта, железных дорог, гражданской авиации, речного и городского транспорта; iii) определение долгосрочных потребностей развития, реформы политики, и нормативных требований в соответствии с государственными целями развития; v) подготовка краткосрочного (2006–2010гг.), среднесрочного (2011–2015гг.), и долгосрочного (2016–2020гг.) планов и отраслевой дорожной карты для развития транспортного сектора.	2005-2006	0.30	
АБР-46		УЗБ	АБР	Стратегия развития транспортного сектора 2006-2020гг.	ТС 4659УЗБ	i) аналитический обзор состояния транспортного сектору и подготовка новейшей информации о транспортно секторе; ii) обзор планов развития автомобильных дорог и автомобильного транспорта, железных дорог, гражданской авиации, речного и городского транспорта; iii) определение долгосрочных потребностей развития, реформы политики, и нормативных требований в соответствии с государственными целями развития; iv) подготовка краткосрочного (2006–2010гг.), среднесрочного (2011–2015гг.), и долгосрочного (2016–2020гг.) планов и отраслевой дорожной карты для развития транспортного сектора.	2006-2007	0.60	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Номер проекта	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
АБР-49		ТАЖ	АБР	Генеральный план развития транспортного сектора	ТС 4926ТАЖ	i) оценка а. существующей политики, положений и институциональных структур сектора; б. технической и эксплуатационной эффективности государственных и частных предприятий в транспортном секторе (для гражданской авиации, исходя из ранних оценок ЕБРР и ВБ); с. финансовой эффективности. д. проведение детальной инвентаризации активов для подсектора автомобильного и железнодорожного транспорта, и оценка их деятельности е. подготовка прогнозов объемов перевозок для оценки будущих инвестиционных потребностей ii) разработка долгосрочного генерального плана развития транспортного сектора, который будет служить основой для оценки инвестиционной программы, и примет интегрированный комбинированный подход в определении приоритетов сектора. Будут определены приоритетные направления для каждого подсектора для усовершенствования политики и положений, улучшения результатов деятельности и повышения эффективности и поддержки процесса развития.	2007-2008	0.60	0.14
АБР-50		РЕГ	АБР	Центрально-Азиатское Региональное Сотрудничество: Исследование стратегии развития транспортного сектора	ТС6347РЕГ	i) Аналитический обзор региональных транспортных сетей ЦАРЭС и трансграничных договоренностей, ii) стратегия развития транспортного сектора ЦАРЭС .	2006-	1.28	

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/Номер проекта	Результаты	Даты	Бюджет	
								Доноры	Страна
АБР-60		АФГ	АБР	Подготовка проекта реабилитации региональных аэропортов	ТС 4210АФГ	(i) подготовка генерального плана развития гражданской авиации для обеспечения основы и повременного плана действий для устойчивого и эффективного развития сектора гражданской авиации в Афганистане; (ii) проведение технико-экономических обоснований реабилитации выбранных основных аэропортов внутренних направлений и других региональных аэропортов; (iii) подготовка программ реабилитации для укрепления институционального потенциала Министерства гражданской авиации и туризма в реализации будущих инвестиционных проектов, и эксплуатации и техническом обслуживании реабилитированных аэропортов.	2004	1.00	
АБР-76		КГЗ	АБР	Автомобильная дорога Бишкек-Торугарт	G 0123КГЗ	iii) генеральный план развития транспортного сектора (2010–2025гг.): b. усовершенствование основ политики для транспортного сектора; c. подготовка долгосрочных инвестиционных программа для подсекторов автомобильного, железнодорожного транспорта и гражданской авиации; d. заложить основы для развития интермодальных услуг	2008-2014	20.00	10.30
АБР-103		АФг	АБР	Укрепление потенциала сектора гражданской авиации	ТС 4594АФГ	(i) регулирующая база воздушной безопасности; (ii) проект закона о гражданской авиации, в котором будут устранены недостатки существующих законов; (iii) проект положений о гражданской авиации и приказов о безопасности гражданской авиации; (iv) руководства по летной годности, инспектированию летной эксплуатации, лицензированию персонала, сертификации воздушных	2005-2006	1.00	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Номер проекта	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
					перевозчиков, и расследованию крушений и происшествий; (v) система управления финансовой деятельностью для деятельности аэропортов; (vi) руководства по бухгалтерскому учету и аудиту; (vii) план развития людских ресурсов			
АБР -104		АФГ	АБР	Проект реабилитации региональных аэропортов, Фаза 1	L 2105АФГ i) Реабилитация аэропортов: Бамиан Чагчаран Файзабад Фарах Меймен Кала-и-Нау Зарандж ii) укрепление учебного потенциала Учебного центра гражданской авиации Министерства гражданской авиации и туризма и поддержка в разработке учебных курсов и привлечении преподавателей, и в течение 2-х лет подготовит около 180 выпускников по различным дисциплинам, таким как управление аэропортами, инспектировании аэропортов, техническое обслуживание аэропортов, проектирование и строительство аэропортов, управление и эксплуатация воздушных зон, безопасность полетов, безопасность аэропортов, проверки на предмет контрабанды опия, и авиационная безопасность; iii) программа обучения за границей для работников Министерства гражданской авиации и туризма для повышения квалификации.	2005-2008	30.00	

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/Номер проекта	Результаты	Даты	Бюджет	
								Доноры	Страна
АБР-105		МОН	АБР?	Реабилитация региональных аэропортов (аннулирован)	МОН ТС1	Технико-экономические обоснования реабилитации аэропортов Улангом, Алтай, Улайтай	2007-2008	0.48	
АБР-106		КНР	АБР Собственные вложения Коммерческие банки	Проект развития Центрального и Западного аэропортов		Компания HNA Airport Group, Limited (HAG) приобретает права собственности и управления на все аэропорты в своем портфеле путем приватизации, таким образом, как новые, так и существующие в портфеле аэропорты приносят доходы и порождают денежные потоки. HAG имеет собственную группу экспертов для проведения предприватизационной оценки и переговоров, при поддержке профессионалов извне	2007-	160.00 50.00 200.00	
АБР-107		КНР	Национальный	Развитие аэропорта Синьцзян	КНР ИП7	Модернизация международных аэропортов: <i>Урумчи</i> <i>Кашгар</i>	2007-2015		372.50
АБР-108		АФГ	АБР УОП ООН	Реабилитация региональных аэропортов, Фаза 1	АФГ ИП6	i) Реабилитация аэропортов и закупка аэронавигационного оборудования: <i>Бамиан</i> <i>Чагчаран</i> <i>Файзабад</i> <i>Фарах</i> <i>Меймен</i> <i>Кала-и-Нау</i> <i>Зарандж</i> ii) Развитие потенциала Министерства транспорта	2008-2009	30.00 2.00	
АБР-109		МОН	Будут определены позже	Усовершенствование аэропортов Улэгэй и Ховд	МОН ИП4	Реабилитация стоянки ВПП и модернизация пассажирских терминалов Усовершенствование навигационных систем	?-2010		20-25M

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Номер проекта	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
АБР-110		КАЗ	Национальный	Расширение аэропортов Шымкент, Семей и Кокшетау	КАЗ ИП9	Расширение взлетно-посадочных полос и строений аэропортов: <i>Шымкент Семей Кокшетау</i>	2009-2011	163.00
АБР-111		РЕГ	Будут определены позже	Обучение экспертов ЦАРЭС по вопросам надзора за авиационной безопасностью в соответствии со стандартами ИКАО	РЕГ ТС37	Учебные потребности и разработка учебных программ в области: i) основного закона об авиации; ii) регламента эксплуатации; iii) структура управления гражданской авиации и функции надзора за безопасностью; iv) технического руководства; v) квалификаций технического персонала; vi) обязательств постоянного наблюдения; vii) решения вопросов безопасности и обеспечения выполнения.	2009-2011	2.00
АБР-112		КГЗ	Будут определены позже	Расширение пропускной способности управления воздушным движением	КГЗ ИП9	i) Замена оборудования управления воздушным движением и навигационных средств ii) проведение обучения для диспетчеров УВД iii) Разработка новых Процедур аэронавигации в соответствии с новым Воздушным кодексом и международными стандартами	2009-2013	4.50
АБР-113		УЗБ	Будут определены позже	Модернизация аэропорта Бухара	УЗБ ТС3	Технико-экономическое обоснование	2010	0.60

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/Номер проекта	Результаты	Даты	Бюджет	
								Доноры	Страна
АБР-114		РЕГ	Будут определены позже	Оценка потребностей Гражданской авиации Центральной Азии	РЕГ TC24	Обзор: (i) институциональной структуры; (ii) законодательной и нормативной базы, и соблюдение стандартов и рекомендаций по их применению ИКАО; (iii) инфраструктуры, включая летные поля и УВД; (iv) авиалиний и технического обслуживания; (v) пассажирских и грузовых перевозок; (vi) безопасности полетов и наземной безопасности; (vii) безопасности; (viii) инфраструктуры и оборудования аэропортов (гражданская авиация). (ix) подготовка адресного плана действий для каждой страны для усовершенствования общей деятельности и устранения существующих недостатков в критических областях для обеспечения безопасной эксплуатации и повышения способности авиационного сектора каждой страны удовлетворять растущий спрос на воздушные перевозки.	2010-2012	3.00	
АБР-115		REG	Будут определены позже	Критическое соблюдение требований Международной организации гражданской авиации	РЕГ TC25	i) проверка соблюдения; ii) рекомендации по устранению недостатков в соответствии со стандартами и рекомендациями по их применению ИКАО	2010-2012	6.00	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Номер проекта	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
АБР-116		КГЗ	Будут определены позже	Реабилитация международного аэропорта Ош.	КГЗ ИП8	Реабилитация взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек и перрона реконструкция пассажирского терминала Строительство грузового терминала Установка 2 бортовых трапов Замена осветительного оборудования Реконструкция электроэнергетической системы аэропорта Освещение трапов 2 пожарных автомобиля и один аварийно-спасательный автомобиль Трапы для обслуживания воздушных судов Транспортные средства для наземного обслуживания летного поля Сканеры C-SCANS, рентгеновское оборудование и оборудование для досмотра пассажиров Оборудование УВД и оборудование УВД/организации воздушного движения	2011-2012	40.00
ЕБРР-21	ЕБРР	АЗЕ	ЕБРР	http://www.delaze.europa.eu/pdfs/enp/EU_Azerbaijan_AP.pdf	Запланирован??	i) Разработка и реализация национальной устойчивой транспортной политики, уделяя особое внимание, когда это целесообразно, дальнейшему сближению законодательной и нормативной базы в Европейскими и международными стандартами, в частности безопасности и надежности (все виды транспорта); ii) Укрепление и, если необходимо, создание необходимых независимых регулирующих органов и дальнейшее облегчение институциональных реформ, а также административных структур для подготовки конкретных планов для приоритетных секторов; iv) Развитие сотрудничества в области спутниковой навигации (включая проведение и применение совместных		

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Номер проекта	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
					исследований); v) Реализация рекомендаций Группы высокого уровня по расширению основных транс-Европейских транспортных направлений в соседние страны и сопутствующих горизонтальных мер.			
ЕБРР-23		АЗЕ	ЕБРР	Модернизация аэронавигационных систем	1754	i) Закупка нового аэронавигационного оборудования; ii) реконструкция верхней центральной части существующего незавершенного пассажирского терминала международных направлений; iii) обучение и консультативные услуги по реализации проекта; iv) развитие системы управленческой информационной системы финансового обеспечения компании AZANS (недавно созданной компании аэронавигационных услуг).	1996-	13.70 2.00?
ЕБРР-24		ТАЖ	ЕБРР Японский фонд постконфликтной поддержки	Аэропорт Худжанд	5796	i) Срочный ремонт ненадежной взлетно-посадочной полосы аэропорта Худжанд; ii) Повышение эффективности правительства в вопросах формирования политики и регулирования воздушного транспорта	1999	3.00 2.50
ЕБРР-25		РЕГ	ЕБРР	Воздушные маршруты Южного кольца	TNPEГ 9804 132 01 01	Исследование деятельности авиакомпаний в регионе	2000	
ЕБРР-29		КАЗ	ЕБРР	Аэропорт Атырау	18492	i) реабилитация основной взлетно-посадочной полосы и сопутствующие инвестиции на усовершенствование деятельности аэропорта Атырау; ii) содействие компании-оператору аэропорту в усовершенствовании своего управления финансовой деятельностью; iii) содействие Министерству транспорта и коммуникаций в разработке нормативно-правовой базы	2001-	24.50 5.50?

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/Номер проекта	Результаты	Даты	Бюджет	
								Доноры	Страна
						воздушного транспорта в Казахстане.			
ЕБРР-30		ТАЖ	ЕБРР Японский фонд постконфликтной поддержки	Системы аэронавигации Государственной авиакомпанияи Таджикистана	15857	i) замена устаревающего оборудования для аэронавигационных услуг; ii) реализация реформ авиационного сектора в Таджикистане; iii) поддержка реструктуризации структуры Государственной авиакомпанияи Таджикистана, включая создание управления гражданской авиации; iv) поддержка во внедрении системы учета затрат и управленческой информационной системы; v) Техническое содействие в проведении исследования реструктуризации сектора гражданской авиации	2001	5.5+ 2.00	
ЕБРР-33		ТАЖ	ЕБРР	Проект модернизации парка воздушных судов Государственной авиакомпанияи Таджикистана	28156 [аннулирован в 2007г.]	Затраты по подготовке (контракт на техническую поддержку, работы по усовершенствованию, расходы на инспектирование и проверку сертификатов, расходы на регистрацию, залоговый депозит и другие расходы на подготовку) в связи с лизингом Государственной авиакомпанияей Таджикистана двух самолетов западного производства: i) рационализация парка воздушных судов; ii) усовершенствование использования воздушных судов путем анализа маршрутов и координации расписания движения; iii) внедрение управленческой информационной системы;	2004-	6.70	1.00?

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Номер проекта	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
					iv) усовершенствование систем распределения, продажи и бронирования билетов; v) укрепление потенциала для проведения технического обслуживания силами авиакомпании.			
ЕБРР-34		МОН	ЕБРР	Отсутствует информация в страновой стратегии	Срочная модернизация аэропорта внутренних направлений		0.35	
ЕБРР-35		МОН	ЕБРР	Отсутствует информация в страновой стратегии	Контракт на управление MIAT		0.68	
ЕБРР-36		МОН	ЕБРР	Отсутствует информация в страновой стратегии	Генеральный план развития гражданской авиации		0.36	
ИБР-24		КГЗ	ИБР Кувейт	Расширение и модернизация аэропорта Ош (аннулирован)	Модернизация аэропорта для удовлетворения международным стандартам сертификации деятельности и безопасности и повышения качества обслуживания пассажиров и грузов.	2000-2002	7.00	
ИБР-31		КГЗ	ИБР Кувейт Саудовская Аравия ОПЕК, Абу-Даби	Расширение и модернизация аэропорта Иссык-Куль	Проект будет рассмотрен на заседании Круглого стола, которое состоится в Бишкеке в 2009г. для удовлетворения международным стандартам сертификации деятельности и безопасности и повышения качества обслуживания пассажиров и грузов.	2010	12.00	136.00
JICA-6	Япония	АФГ	Япония	Строительство терминала Международного аэропорта Кабул	i) строительство нового терминала западнее существующее для обслуживания международных рейсов. ii) развитие перронов, электрических	2008	30	

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/Номер проекта	Результаты	Даты	Бюджет	
								Доноры	Страна
						объектов, сооружений для подачи и удаления воды, и трапов для посадки, а также предоставление оборудования, включая буксировщики воздушных судов, машин для радиографического контроля и металлодетекторов.			
JICA-7		АФГ	Япония	Усовершенствование оборудования международного аэропорта Кабул		Нет указания, какого оборудования	2003	3.40	
JICA-19		КАЗ	Япония	Проект реконструкции аэропорта Астана Ремонт аэропорта Астана		Строительство зданий пассажирского и грузового терминалов, т.д.(заем в йенах)	1998-2007	¥22122	¥3555
JICA-23		УЗБ	ЯБМС	Проект модернизации трех местных аэропортов		Развитие и модернизация аэропортов Самарканд, Бухара и Ургенч: а. Обновление покрытия взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек, т.д. б. реабилитация/строительство пассажирских терминалов, строительство грузовых терминалов, т.д. с. закупка оборудования для управления воздушным движением: установка осветительного оборудования, такого как огни освещения рулежных дорожек, радиомаяки, радиолокационное оборудование для мониторинга воздушного пространства, оборудование башни управления полетами, т.д.	1996-2003	¥18397.00	JICA-23
JICA-28		КГЗ	ЯБМС	Проект модернизации международного аэропорта Бишкек-Манас (I), (II)		Ремонт и модернизация международного аэропорта Бишкек-Манас (заем в йенах)	1996	¥8266	

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/Номер проекта	Результаты	Даты	Бюджет	
								Доноры	Страна
ЯБМС-7	ЯБМС	МОН	ЯБМС	Строительство нового аэропорта в Улан-Баторе	МОН ИП5	Строительство нового сооружения аэропорта и нескольких взлетно-посадочных полос и новой автомобильной дороги, связывающей Улан-Батор с новым аэропортом Усовершенствование аэронавигационной системы для повышения безопасности воздушного пространства	2008-2015	280.00	
ТРАС-1	ТРАСЕКА	РЕГ	ТРАСЕКА	Укрепление потенциала высокопоставленных должностных лиц сектора транспорта		<p>i) Анализ существующего положения на пограничных переходах, в портах, на железнодорожных станциях и пунктах таможенной очистки вдоль коридора ТРАСЕКА.</p> <p>ii) Оценка учебных потребностей как высокопоставленных лиц Министерства транспорта, ответственных за принятие решений (или других органов, выполняющих эти задачи), управления железных дорог, таможенных органов и администраций портов (Целевая группа – Уровень А) и руководителей пограничных и таможенных пунктов, управлений министерств, управлений железных дорог, операторов портов и паромных переправ, и заинтересованных лиц из отрасли автомобильного транспорта (Целевая группа - Уровни В), исходя из стандартизированного вопросника.</p> <p>iii) Разработка учебного материала для каждой из групп (Целевые группы – Уровни А и В).</p> <p>iv) Проведение программы обучения для Уровня А, 65 слушателей, по 5 от каждой страны-участницы ТРАСЕКА</p> <p>v) Проведение программы обучения для Уровня В, 260 слушателей, по 20 от каждой страны-участницы ТРАСЕКА.</p> <p>vi) Проведение учебных поездок, 3 группы, всего 52 участника, по 4</p>	2003-2005	EUR1.8	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Номер проекта	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
					каждой страны-участницы ТРАСЕКА.			
ТРАС-5		АЗЕ, КАЗ, КГЗ, ТАЖ, КГЗ, УЗБ	ТРАСЕКА	Укрепление потенциала обучения в области транспорта в Новых Независимых Государствах	<p>i) Обеспечение, чтобы преподавательский состав учебных заведений транспорта и студенты высших учебных заведений транспорта были знакомы с последними методами и инструментами планирования транспорта;</p> <p>ii) Обеспечение, чтобы преподавательский состав учебных заведений транспорта и студенты высших учебных заведений транспорта были знакомы с последними методами и инструментами оценки инвестиций, включая анализ воздействия инвестиций в транспортный сектор на окружающую среду;</p> <p>iii) Обучение в области транспорта должно быть усовершенствовано посредством совершенствования педагогических навыков, методики преподавания и методов разработки учебных планов;</p> <p>iv) Необходимо дальше развивать факультеты/кафедры мультимодального транспорта и оперативной совместимости и создать возможность для представления новейшего содержания обучения;</p> <p>v) Изучение вопрос проведения всесторонней оценки создания регионального учебного центра для проведения продвинутого обучения по вопросам транспорта.</p>	2008-	EUR2.0	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Номер проекта	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
TPAC-13	ТРАСЕКА	Южное кольцо	Обучение эксплуатационного персонала воздушного транспорта стран Южного кольца	ТРАСЕКА	<p>i) Проведение анализа институциональных и учебных потребностей для каждого целевого учреждения и группы получателей, включая рекомендации по дальнейшему развитию должно быть предусмотрено в будущей программе технического содействия;</p> <p>ii) Новые современные учебные планы разработаны для персонала по управлению воздушным движением, руководителей и преподавателей, при этом повышен потенциал Национальных управлений гражданской авиации по оценке соответствия персонала по управлению воздушным движением Стандартов и рекомендаций по их применению ИКАО;</p> <p>iii) Повышение уровня квалификации персонала по управлению воздушным движением, уделяя особое внимание на их способность правильно и соответственно использовать фразеологию и процедуры ИКАО, с повышением уровня владения техническим английским языком в их сфере деятельности;</p> <p>iv) достижение более высокого уровня безопасности путем тренировки в моделируемой среде как для традиционных приложений управления воздушным движением, так и для приложений, связанных с цифровой передачей данных (ADS-B/VDL Mode 4), таких как Связь «диспетчер-пилот» по линии передачи данных (CPDLC) и Усовершенствованная система контроля и управления наземным движением (ASMGCS), и использование их в контексте Gate-to-Gate; повышение компетенции диспетчеров до такого уровня, который</p>	2007-2009	EUR2.5	

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/Номер проекта	Результаты	Даты	Бюджет	
								Доноры	Страна
						позволит им управлять движением во время предстоящего переходного периода, когда воздушные суда, допускающие и не допускающие ADS-B, будут работать в одних и тех же секторах воздушного пространства. После обучения будет проведена общая оценка показателей деятельности диспетчеров путем сравнения “традиционной” и “цифровой” операционной среды. v) Укрепление институционального потенциала Национальных учебных заведений гражданской авиации и предприятий, отвечающих за авиационную безопасность, с повышением уровня квалификации преподавателей, руководителей и контролирующего персонала в области управления воздушным движением			
ТРАС-14		РЕГ	ТРАСЕКА	Обучение работников управлений гражданской авиации и персонала, занимающегося воздушными перевозками		Информация отсутствует	Новый	EUR2.0	
ЮСАИД-6	ЮСАИД	АФГ	ЮСАИД	Альтернативная программа развития – Южный регион		Модернизация аэропорта Лашкар Гах Бост до уровня полностью функционального регионального аэропорта	2008-		
ЮСАИД-7		ТАЖ	ЮСАИД	Международная программа по борьбе с наркотиками и охране правопорядка	Сообщается в отчете L 2113	Усовершенствование системы управления аэропортом в Душанбе.	Ведется в настоящее время	?	

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/Номер проекта	Результаты	Даты	Бюджет	
								Доноры	Страна
ВБ-4	Всемирный Банк	АФГ	ВБ	Проект неотложной реабилитации транспорта	P078284	<p>ii) Предоставление коммуникационного оборудования и оборудования по управлению воздушным движением, которое определено ИКАО как необходимое для функционирования аэропорта Кабула по международным стандартам:</p> <p>а. Средства радионавигации и связи;</p> <p>б. Оборудование для пассажирского терминала аэропорта Кабул;</p> <p>с. Функционирование взлетно-посадочной полосы, противопожарное оборудование, мобильное освещение для взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек;</p> <p>д. Коммуникационное оборудование для 15 аэропортов внутренних направлений;</p> <p>е. Метеорологическое оборудование;</p> <p>ф. Оборудование наземного обслуживания в аэропорту Кабул;</p> <p>г. Аэродромное эксплуатационное оборудование (оборудование для технического обслуживания, противообледенительное оборудование, машины скорой помощи, т.д.)</p> <p>iv) Институциональные, стратегические и другие исследования с целью заложить основу для устойчивого управления сектором транспорта:</p> <p>а. Обзор транспортного сектора для выработки институциональной структуры и основ политики сектора,</p>	2003-	<p>МАР 108.00</p> <p>Другие 5.10</p>	5.10

Предварительный Отчет по Изучению Основ¹
Приложение 5. Содействие в области Торговли

Содержание

A.	Предисловие.....	1
B.	Планирование.....	2
C.	Вступление в ВТО	3
D.	Политика	6
E.	Законодательство	8
F.	Благоприятные Условия	9
G.	Таможня и Трансграничные Пункты	9
H.	Интегрированное Пограничное Управление и Усиление Таможенных Департаментов	14
I.	Методология, Стандарты и Сертификация Продукции.....	26
J.	Мультимодальное и Интермодальное Оснащение и Логистические Центры.....	27
K.	Транзит.....	30
L.	Стандарты автотранспортных средств	32
M.	Информация	32
N.	Развитие потенциала.....	34
O.	Дублирование и пробелы	40
P.	Проекты.....	45

¹ Отчет исследует помощь оказанную с 2000 года.

A. Предисловие

1. Содействие торговле преследует цель минимизации расходов передвижения грузов и людей в международном смысле и в то же время обеспечения сбора налогов и обеспечения безопасности. Существенные затраты в передвижении товаров это время. Время тратится в двух зонах: при передвижении с одного пункта пересечения границы до другого пункта и дальнейшее пересечение границы. Расходы и время, нужное при пересечении границы, является временем и расходами для получения необходимого разрешения продолжения человеком или транспортом своего следования. С точки зрения стран управляющих автодорогами и пограничными пунктами, существует важный баланс между ускорением продвижения груза и людей и обеспечением того, что нелегальный товар не будет ввезен в страну, а облагаемый таможенной пошлиной товар пройдет все соответствующие процедуры. Можно не беспокоиться, что транспортное средство должно соответствовать инженерным стандартам существующих автодорог, в частности, не превышать дозволенной нагрузки на транспорт.

2. Власти таможни играют важную роль в содействии торговле. Иногда движение товара должно быть обсуждено официальными лицами таможни и других учреждений до того, как оно должно выйти из таможенного пункта. На это требуется время, что влечет за собой скрытые расходы. Таможенные и трайфные правила могут выполняться на усмотрение служащих таможни и других учреждений, которые привносят неопределенность в вопросы по расходам импорта или экспорта товаров, и создавать условия, когда правила могут быть нарушены, для ускорения очистки.

3. Для содействия торговле важным является идея мультимодальной и интермодальной транспортировки грузов. Идея состоит в том, что товары транспортируются «цельно» от одного вида транспорта к другому. Интермодальность, в частности, важна в контейнеризации. Следовательно, нужны интермодальные участки перевозки грузов, которые будут эффективно транспортировать контейнеры между автомобильными, железнодорожными и морскими грузовыми перевозчиками. Обеспечение таких участков важно для экономии при перевозке и обеспечении конкуренции между различными транспортными системами. Вместе с идеей мультимодальной и интермодальной перевозки существует идея центров логистики для поставщиков груза, чтобы создать им все удобства при их коммерческой деятельности. Такие центры обычно включают государственные департаменты, такие как таможня и карантинные службы, где осуществляется очистка международного груза. Они иногда включают мультимодальные и интермодальные узлы, где осуществляется перегрузка от одного перевозчика другому. Международные аэропорты обычно имеют еще и центры. Логистические центры очень часто поставлены на основе государственного и частного партнерства, где государство обеспечивает участки, а частные организации отвечают за разработку этих участков, оказывают ретикуляцию услуг, аренду помещения, камеры хранения и другие удобства, построенные на этом участке.

4. Для эффективного содействия торговле нужна гармонизация норм и правил по торговле, с рядом международных соглашений. Существует ряд международных организаций по торговле. Наиболее важной из них является Всемирная торговая организация (ВТО), членство в которой зависит от соответствия политики и законов страны по международной и внутренней торговле правилам ВТО. Все страны ЦАРЭС, за исключением трех, еще не вошли в ВТО. Следовательно, наибольшие усилия

сосредоточены на мероприятиях для содействия странам войти в ВТО, а для тех, кто уже вошел в ВТО, - содействие в надлежащем исполнении своих обязательств перед ВТО.

В. Планирование

5. ЦАРЭС разработала стратегию содействия в сфере транспорта и торговли. Она фокусируется на трех стратегических направлениях:

- (i) Создание конкурентоспособных транспортных коридоров по региону. Это стратегическое направление в основном связано с железнодорожными, автомобильными и морскими коридорами, которые будут рассмотрены в других разделах. До сих пор требуются существенные финансовые средства, чтобы завершить эти коридоры;
- (ii) Содействие передвижению людей и товаров через границы. Это стратегическое направление будет рассмотрено в данном разделе. Существует 5 сфер, которые будут рассматриваться программами ЦАРЭС:
 - a. Эффективное в работе оборудование при пересечении границы;
 - b. Упрощенные и стандартизированные процедуры и документация при пересечении границ;
 - c. Использование обмена электронной информацией при контроле и инспекции;
 - d. Компетентный и эффективный персонал;
 - e. Исключение высоких расходов при пересечении границ.

Данные направления будут отработаны, если будет соглашение между соседними странами по документации и процедурам, и если будет взаимная уверенность в потенциале служащих, и таким образом могут быть устранены дублирующие мероприятия;

- (iii) Развитие безопасной дружелюбной транспортной системы. Для того чтобы этого добиться, требуется культура, ориентированная на клиента, но для того, чтобы такую культуру привить персоналу в униформе, обычно требуется много времени.

6. В отличие от последнего исследования ЦАРЭС по стратегии транспортного сектора, генеральные транспортные планы, раскрытые в предыдущих разделах, концентрируются на материальных аспектах транспортной системы. Рассмотрение вопросов содействия торговле, в случае их решения, намерено исследовать сферы, которые тоже имеют материальные потребности, такие как, создание логистических центров, мультимодальных и интермодальных служб. Эти планы в общем не решили вопроса по улучшению условий для содействия торговле. Следовательно, на уровне планирования и политики все еще остаются возможности для развития условий по улучшению торговли с ближайшими соседними странами.

7. Три региональные ТП АБР решили вопрос содействия торговле. Одна техническая помощь была для переоценки стратегии по содействию транспорту и торговле. Она фокусировалась на развитии инфраструктурной и инвестиционной программ. Однако, также нужно было определить существующие и возникающие региональные транспортные вопросы, включая вопросы «легкой» инфраструктуры, такие как политические, институциональные, административные и процедурные препятствия для

эффективного транспорта, транзита и торговли в регионе. Было выявлено только 2 приоритета в торговле, которые нужно незамедлительно выполнять: строительство трех мультимодальных терминалов и заключение трехстороннего трансграничного соглашения между КНР, Кыргызстаном и Узбекистаном (АБР-14)².

8. После этой работы последовала ТП, которая была в основном сфокусирована на обеспечении соответствующей организационной формы для укрепления диалога. В рамках данной ТП также было проведено аналитическое исследование по региональному сотрудничеству (АБР-36)³.

9. Недавнее исследование ЦАРЭС по транспортной стратегии включило исследование ряда вопросов, включая трансграничное оснащение, организационные вопросы и логистику; политику, законодательство и правила по трансграничной транспортировке; институциональный и человеческий потенциал для трансграничной перевозки; статус ГКЧП в региональном транспорте; стратегии национального транспортного сектора или генеральных планов в странах ЦАРЭС с региональной точки зрения⁴.

10. Эти исследования не включали оценку организационной культуры, которая так важна для третьего приоритета стратегии ЦАРЭС по дружелюбной транспортной системе.

С. Вступление в ВТО

11. Из всех стран участниц ЦАРЭС, Кыргызстан является членом ВТО с 1998г, Монголия с 1997г, КНР с 2001г. Все остальные страны сейчас находятся в процессе вступления в ВТО. Из них Узбекистан начал этот процесс в 1994г. Затем последовал Казахстан в 1996г, Азербайджан в 1997г, Таджикистан в 2001г, и недавно начал процесс вступления Афганистан, в 2004г. Этот процесс начался, когда были созданы рабочие стороны. Узбекистан больше всех продвинулся в этом вопросе. Он уже провел двусторонние переговоры по вступлению на рынок с заинтересованными участниками на основе первоначальных предложений товара и услуг, предложения были сделаны в сентябре 2005г.

12. ВТО издает законодательные и нормативные требования, которые устанавливают уровень минимальных стандартов для стран по вступлению в ВТО. Все страны получили донорскую помощь, но эта помощь распределена неравномерно. Например, Кыргызстан продолжает получать помощь для улучшения ряда аспектов в управлении торговлей. Монголия, напротив, не получает достаточного уровня помощи:

- (i) Афганистан не получил существенной донорской помощи. И вряд ли у него есть потенциал предпринять первые шаги по вступлению в ВТО без какой-либо помощи. ЮСАИД недавно начал проект, который окажет содействие Афганистану по вступлению в ВТО (ЮСАИД-37)⁵;
- (ii) Заявка Азербайджана может быть задержана на какое-то время, так как, недавний проект ЮСАИДа только установил «запуск» заявки в ВТО. Проект

² ТП 6044РЕГ: Переоценка Региональной Стратегии Транспортного Сектора, 2002; и Дженкинс, Иан, и Паул Пезант, **Центральная Азия: Переоценка Региональной Стратегии Транспортного Сектора – Проект Стратегии**, 2003

³ ТП6199: Инициатива Великого Шелкового Пути 2005, 2005-2008

⁴ ТП 6347РЕГ: Центрально-Азиатское Региональное Экономическое Сотрудничество: Исследование Стратегии Транспортного Сектора, 2007-2008

⁵ ЮСАИД, Содействие Торговле, 2009

ЮСАИДа фокусируется на разработке законодательной и нормативной системы, возможно, в рамках стратегического плана вступления в ВТО (ЮСАИД-33)⁶. ЕБРР тоже, возможно, обозначит свое присутствие в Азербайджане, в виде помощи в рассмотрении Таможенного Кодекса и общего улучшения законодательства (ЕБРР-39)⁷;

- (iii) Казахстан получил и продолжает получать существенную помощь по подготовке к вступлению в ВТО. Стратегия по вступлению в ВТО, которую оценивал Всемирный Банк (ВБ-25)⁸ должна вступить в действие. ПРООН помогал официальным служащим Казахстана подготовить стратегию и тактику для проведения двусторонних/многосторонних переговоров по процессу вступления в ВТО, а также помогал в проведении тренингов (ПРООН-1)⁹. ЕС-ТАСИС оказал содействие в гармонизации законодательства, в частности, по техническому регулированию и стандартизации в соответствии с Соглашением ВТО по Техническим Барьерам в Торговле, и соответствующим законодательством ЕС. Также ЕС оказал содействие Министерству Индустрии и Торговли и Центру по Развитию Торговой Политики в их работе по вступлению в ВТО, и оказал содействие в наиболее эффективной реализации мер в соответствии с требованиями ВТО (ЕС-38, ЕС-14)¹⁰. ЕС недавно рассмотрел связанные с таможенной юридические и нормативные системы (ЕС-40)¹¹. ЮСАИД имел две последовательные программы в ЦАР по содействию вступления в ВТО, по которым рассматривались вопросы, отдельно по каждой стране ЦАР. (ЮСАИД8-31, ЮСАИД34-37)¹². В Казахстане первая программа содействовала в проекте закона по Техническим Нормативам (закон, который рассматривали ЕС-ТАСИС в своей помощи) чтобы соответствовать требованиям Соглашения по Техническим Барьерам в Торговле (ТБТ) и Санитарным и Фито-санитарным Мерам (СФС). Помощь также выдала информацию по вступлению в ВТО через публичные программы по обучению частного сектора в вопросах международной торговли и воздействия вступления в ВТО. Вторая программа фокусируется на достижении согласованности таможенного кодекса с Обновленной Киотской Конвенцией по вопросам фито-санитарии и разработке нормативов и усиленных процедур для достижения полного соответствия Аспектам Торговли Права Интеллектуальной Собственности (STRIP). Права интеллектуальной собственности и оценка были вопросами, на которых сосредоточились эксперты рабочей группы ВТО в стране в 2006г¹³. ДИФИД (DFID) так же оказал помощь в вопросах вступления в ВТО.

⁶ ЮСАИД: Программа Поддержки Торговле и Инвестиций, 2007

⁷ http://www.delaze.ec.europa.eu/pdfs/enp/EU_Azerbaijan_AP.pdf

⁸ JERP FY04-07: Вступление в ВТО, 2004 [документация не была представлена]

⁹ КАЗ/98/01: Поддержка Казахстана по вступлению в ВТО, 1998-2001

¹⁰ ЕС-ТАСИС: Поддержка по вступлению в ВТО в Казахстане, 2005-2007; ЕС2007/019-246: Экономическое Развитие в Казахстане – Расширение Экономической Диверсификации и Конкуренции в Казахстане, 2007-2011

¹¹ ЕС-ТАСИС: Реформа и Модернизация Комитета Таможенного Контроля Республики Казахстан, 2006

¹² В случае Киргизстана, была помощь по вопросам соответствия требованиям, ЮСАИД: Инвестиционный Проект Содействия Торговле, 2001-2006; ЮСАИД: Проект Региональной Либерализации Торговли и Таможни, 2007-2011

¹³ Буз Ален Гамильтон, Исследовательский Отчет – Мероприятия по Оценке Таможни и Торговли в Центральной Азии, Казахстан, Киргизстан и Таджикистан, 2006, стр.19

- (iv) В Кыргызстане ЮСАИД создал Унифицированный Список Разрешений Коммерческих Мероприятий, которые были приняты, а также дополнения к Закону о Лицензировании. Всемирный Банк содействует в реализации проекта по разработке Закона по Основным Принципам Технических Норм и их внедрение в важные сектора экономики (ВБ-28)¹⁴;
- (v) В Таджикистане ЮСАИД оказал содействие в подготовке Меморандума по Режиму Международной Торговли, где был сделан акцент на определении законодательства, которое внесет поправки в подготовке правительства Таджикистана к Законодательному Соответствию Плана Действий ВТО. ЮСАИД помог в разработке проектов и рассмотрении законов и нормативов требуемые для Плана Действий, результатом этой работы было утверждение Таможенного и Налогового Кодексов, а также законов по Изобретательству, Промышленному Дизайну, Стандартизации, Аккредитации, Метрологии, Технических Норм и Лицензирования отдельных видов деятельности. Всемирный Банк сделал отраслевое исследование по торговле и политике реформирования, сфер связанных с торговлей, требуемые для вступления в ВТО. (ВБ-33)¹⁵. Швейцарским Секретариатом по вопросам экономики (СЕКО) было предоставлено финансирование Институту Организации Объединенных Наций по Тренингу и Исследованиям, для проведения тренингов (СЕКО-5)¹⁶. ЮСАИД также спонсировал тренинг по вопросам соглашений ВТО для служащих таможен и торговли, этот аспект является наиболее важным в вопросе содействия торговле;
- (vi) В Узбекистане ЮСАИД оказал содействие в подготовке проекта закона "О Технических Нормах", и "Об Оценке Соответствия" и сделал рекомендации по поправкам к ряду законов и других юридических актов для приведения их в соответствие с Соглашениями TRIPS, включая Гражданский Кодекс, Уголовный Кодекс, Административный Кодекс, Экономический Кодекс, Закон об Авторском Праве, Патентный Закон и Закон о Торговой Марке. ПРООН оказал помощь в вопросе по переговорам по вступлению в ВТО посредством предоставления требуемой информации и обучения (ПРООН-6)¹⁷. GTZ в настоящее время оказывает содействие в подготовке Закона о Транзите и реализации нового Закона по Техническим Нормам (GTZ-8)¹⁸;
- (vii) Немногочисленная информация по донорской помощи Монголии по продвижению создания условий в соответствии с требованиями ВТО.

13. Создание соответствующих законодательных и нормативных систем являются очень важным аспектом для вступления в ВТО. Соответствующим требованиям gj таможенным кодексам придается большое значение, особенно, в части образцов подписей по Обновленной Киотской Конвенции. Таможенные процедуры и практика тоже могут быть основным барьером эффективной торговли. ПРООН оказал помощь Азербайджану в обновлении таможенного законодательства, норм и процедур, совместно с вопросом развития потенциала (РП) таможенной службы с акцентом на Комитете

¹⁴ P087811: Сокращение Технических Барьеров по Проекту Предпринимательства и Торговли, 2006-2010

¹⁵ ВБ: Исследование по Диагностике Торговли, информации нет

¹⁶ СЕКО: из вторичного источника

¹⁷ ПРООН: Нарастание Потенциала и Усиление Иностранной Торговли в Институте Продвижения Инвестиций Узбекистана, 2005-2009

¹⁸ GTZ: Поддержка Регионального Экономического Сотрудничества в Центральной Азии, Фаза II, 2008-2010

Государственной Таможни (ПРООН-18, ПРООН-19)¹⁹. Проект ЮСАИДа по Содействию Торговле, Инвестициям и Либерализации Региональной Торговли и Таможни привел к изменениям в таможенные кодексы Казахстана, Киргизии и Таджикистана, и в настоящее время помогает Казахстану в вопросе приведения таможенного кодекса в соответствие с Обновленной Киотской Конвенцией. В Кыргызстане АБР работал совместно с ЮСАИДом по упрощению Таможенного Кодекса и изменений норм, по таможенным вопросам (АБР-152)²⁰. АБР присоединился к работе ЮСАИДа в Кыргызстане и Таджикистане, и два учреждения работали совместно. Всемирный Банк реализует проект в Казахстане, целью которого является масштабное рассмотрение законодательства по рационализации всего импорта, экспорта и транзитных процедур, и документации по всем государственным учреждениям. Проект приведет в соответствие Таможенный Кодекс и вторичные законодательства с основными международными инструментами и лучшим опытом. Отдельно, в Таджикистане Всемирный Банк также помогает обновить Таможенный Кодекс (ВБ-29)²¹. ПРООН помогает Узбекистану, "методологическая помощь", рабочей группе в проекте обновления Таможенного Кодекса. Также была региональная ТП АБР с целью упрощения таможенных кодексов в регионе, и содействовала по другим вопросам, которые противоречили проделанной работе по таможенным кодексам (АБР-155)²². ЕС тоже принимал активное участие в этой сфере в Казахстане и Кыргызстане, но точной информацией не располагаем. Был активен и ЕврАзЭС. Одним из целей ЕврАзЭСа является, "свести воедино и гармонизировать национальные законодательства", одним из аспектов которых, являются таможенные кодексы. Более точную информацию по мероприятиям ЕврАзЭСа еще предстоит собрать.

14. По всей видимости, Афганистан не приобрел выгод от содействия в разработке соответствующего Таможенного Кодекса.

15. Развитие потенциала, в частности, тренинги на региональной основе были основным инструментом содействия. АБР профинансировал "интенсивные" курсы по соглашениям TRIPS (работа по TRIPS была проделана и ЮСАИДом в Казахстане и Узбекистане), упрощению и гармонизации таможенных процедур и приведение норм в соответствие с TRIPS Соглашением ВТО по Оценке Таможни, инвестиций, анти-демпинга, правил прохождения товара и различных аспектов реализации Соглашения по Содействию Торговле. ПРООН провел тренинг и семинар по вступлению в ВТО в 2002г, Япония провела курсы по вступлению в ВТО, АБР и Специальная Программа ООН для Экономик Центральной Азии (СПЕКА) и ЕЭК ООН оказали техническую помощь по вступлению в ВТО. Дополнительно, АБР провел тренинг по переговорам для высокопоставленных должностных лиц на заседаниях высокого уровня, такой же как и ПРООН проводил ранее в Казахстане. Многие из этих тренингов были предназначены для узко-специальных групп госслужащих разных гос учреждений.

D. Политика

16. Политика предшествует законодательству и поправленной нормативно-правовой базе. Страны ЦАРЭС унаследовали немного потенциала в развитии политики когда они стали независимыми, будучи конечным элементом в централизованно управляемой из

¹⁹ ПРООН: Модернизация Таможенных Служб Азербайджана, 2006-2007; ПРООН: Наращивание Потенциала и Реализация Системы Обмена Информацией для Государственного Комитета по Таможне, 1999-2007

²⁰ З 1926КГЗ, З 1927ТАДЖ, ТП 3951ТАДЖ: Региональная Программа Содействия Торговле и Таможенного Сотрудничества, 2002-2005

²¹ P096998: Модернизация Таможни, 2008-2013; ВБ: Второй Структурный Кредит Урегулирования, реализуется, но информация отсутствует

²² ТП 6203РЕГ: Содействие Торговле и Таможенное Сотрудничество Фаза II, 2004

Москвы экономике. Политика гармонизации в развитии транспортировки и содействия торговле, является важным шагом в совершенствовании условий для торговли. Законодательство и нормативно-правовая база последуют для обеспечения благоприятных условий реализации политики. ЕС-ТАСИС, ПРООН и ТРАСЕКА являются главными игроками в развитии политики на региональной основе. ЕС-ТАСИС содействовал развитию рациональных, транспарентных пошлин и тарифных ставок по региону ТРАСЕКА, а также ТРАСЕКА закончил проект по разработке принципов для политики национальной транспортировки согласованного на региональном уровне и развитию краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной программы действий по законодательству (ЕС-22)²³. ПРООН, через рабочие группы Шанхайской Организации Сотрудничества (ШОС) по торговле, транспорту и транзиту помог провести серию анализов политики и рекомендаций к политике (включая углубленный отчет по статусу, препятствиям и рекомендации по таким вопросам, как статус Рамочного Соглашения по Транспортному Транзиту (ТТФА)/Соглашения по Транзитной Торговле (ТТА)) ведущих к проекту плана действий по эти вопросам, для предоставления и одобрения ШОС и национальных правительств (ПРООН-4)²⁴.

17. Были и индивидуальные инициативы на страновом уровне. Преимущество здесь в том, что требуется утверждение соглашения только одной страной. У них есть риск того, что разработанная ими политика будет противоречить политике других стран. У ЦАРЭС есть возможность оказания содействия по координации развития политики по региону.

18. В странах участницах:

- (i) АБР оказал помощь в обзоре торговой политики в Монголии, нацеленное на выработку рекомендаций по усовершенствованию институционального потенциала страны для развития разумной политики и нормативно-правовой базы (АБР-149)²⁵;
- (ii) ПРООН оказал помощь в исследовании политики и выработке рекомендаций по содействию иностранной торговли и иностранным инвестициям в Узбекистан (ПРООН-6)²⁶;
- (iii) ЕС-ТАСИС оказал содействие в разработке закона по смешанной транспортировке в Казахстане и создании последовательной торговой стратегии, в связке со всеобщим планом развития Афганистана (ЕС-19, ЕС-11)²⁷;
- (iv) ЮСАИД начинает проект по разработке торговой политики в Афганистане (ЮСАИД-37)²⁸.

19. Здесь есть возможность для ЦАРЭС оказать содействие по разработке наиболее комплексной программы, по развитию транспортной политики и политики содействия торговле в регионе ЦАРЭС, с содействием создания потенциала экспертов по разработке политики.

²³ ЕС-ТАСИС: Общая Политика по транзитным пошлинам и тарифам, 2001-2003; ЕВРОСотрудничество (EUROPEAID)/122076/C/SER/Мульти: Развитие Согласованной Транспортной Политики, 2007-2008

²⁴ ПРООН: Региональная Программа Территории Шелкового Пути, 2004-2006

²⁵ ТП 3934МОН: Обзор Торговой Политики, 2002

²⁶ ПРООН: Наращивание Потенциала и Укрепление Иностранной Торговли и Институтов по Продвижению Инвестиций в Узбекистане, 2005-2009

²⁷ ЕС-ТАСИС: Поддержка Развития Политики Транзитных Корридоров в Республике Казахстан, 2000-2002; ЕС: Оценка Необходимости Помощи в Торговле и Вопросах связанных с Торговлей, 2005

²⁸ ЮСАИД, Содействие Торговле, 2009

Е. Законодательство

20. Ключевым преимуществом требований по вступлению в ВТО является то, что они устанавливают ряд принципов и согласованных стандартов, которые должны быть достигнуты для вступления. Подход, добиваться сначала соглашения по принципам до того, как будут рассмотрены детали, является одним из шагов утвержденных ТРАСЕКА. Такой подход следовал в проекте упомянутом в 16 обзаце, когда законодательный акт следовал за соглашением по принципам политики национальной транспортировки. ТРАСЕКА также была активной в создании общей нормативной базы для транзитных перевозок. Она начала с провозглашения принципов, которые следовали за многосторонними соглашениями и международными договорами. Это привело к проекту модели закона о мультимодальном транзите, как базе для законодательных действий участниками ТРАСЕКА (ТРАС-24)²⁹. Информация о том, какой в результате вышел законодательный акт будет полезна.

21. В отдельных странах дополнительно к поддержке по вступлению в ВТО была помощь на страновом уровне по изменению законодательства в ряде отдельных сфер:

- (i) В Афганистане Всемирный Банк оказал содействие в разработке Закона по Транспортной Экспедиции Грузов (ВБ-24)³⁰, а АБР оказал содействие в проекте Закона Внутреннего Транспорта и изменении или разработке законов, норм и нормативов по руководству новой/усовершенствованной трансграничной инфраструктуры, строящейся в стране (АБР-167, АБР-157)³¹;
- (ii) В Казахстане ЮСАИД оказал поддержку в разработке проекта законов по частному предпринимательству и закупкам (ЮСАИД-11)³². ЕС-ТАСИС провел обзор законов связанных с таможенной (ЕС-40, ЕС-19)³³ и оказал содействие по законам по транзиту и комбинированному транспорту.

22. ЮНЕСКАП работал совместно с ШОС по разработке субрегиональных законодательных режимов для содействия международному наземному транспорту (ЕСКАП-27) и соглашений для утверждения Таможенной Конвенции ООН по Международной Транспортировке Товаров по ТИР-карнет (Соглашение ТИР) для управления Таможни транзитным транспортом (ЕСКАП-29, ЕСКАП-30)³⁴.

23. Программа ЕС по Управлению на Границе в Центральной Азии (ВОМСА) была активной в ЦАР и их общей границе с Афганистаном. ВОМСА фокусируется на управлении границей и она поддержала новое законодательство и/или нормы по

²⁹ 2002/027-526: Общая Законодательная База для Транзитной Перевозки, 2002-2004

³⁰ P083906: Проект Аварийной Модернизации Таможни и Содействие Торговле, 2004

³¹ ТП 4906АФГ: Создание Потенциала для Таможни и Содействие Торговле, 2006; ТП 4536АФГ: Трансграничная Торговля и Содействие Транспорт, 2004-2006

³² ЮСАИД: Проект Инвестиций и Содействия Торговле - Законодательство 1, 2001-2006

³³ ЕС/ТАСИС: Реформирование и Модернизация Комитета Таможенного Контроля Республики Казахстан, 2006

³⁴ CPR04002: Заседание Экспертов Рабочей Группы по Содействию Международному Наземному Транспорту среди участников ШОС, 2004-2006; CPR05005: Содействие в Формулировании Межправительственного Соглашения Стран членов ШОС по Содействию Международных Транспортных Дорог, 2005-2006; КТП106002: Техническая Помощь по Формулировке и Реализации Межправительственного Соглашения Стран членов ШОС по Содействию Международных Транспортных Дорог, 2006-2008

управлению границей в соответствии с лучшим опытом ЕС, которая работает через межведомственную рабочую группу (BOMCA-5)³⁵.

F. Благоприятные Условия

24. Большая работа, которая была описана по изменению законодательства в сфере транспорта и содействия торговле не отразилась на донорской помощи по эффективной реализации положений, за исключением Таможенного Кодекса. Было много оказано донорской помощи таможенным департаментам. Два субрегиональных проекта ЮСАИД в Казахстане, Кыргызстане и Таджикистане следовавших за работой над законодательством по Таможенному Кодексу, с содействием в их реализации и укреплении, а так же в упрощении правил и инструкций. В Кыргызстане Всемирный Банк также оказал содействие в разработке рабочего плана и реализации Закона по Основным Принципам Технических Норм. Одним из приоритетов этой работы была разработка технических нормативов в важных секторах с высокой долей ВВП, таких как, агро-бизнес и производство продукции.

25. Интересный подход был использован проектом ЮСАИДа по Содействию Торговле и Инвестиций в Кыргызстане для поддержки применения нормативов в обновленном законодательстве. Ипользовалось Учреждение Генеральной Прокуратуры, имеющей потенциал учреждения Омбудсмана для определения незаконных противопрвных действий. Это привело к аннулированию некоторых нормативов и оспариванию действий, включая незаконные проверки на дорогах; обязательный государственный сбор, излишняя документация требуемая для торговой сделки; чрезмерное количество проверяющих органов; проверка официально объявленного дохода; незаконное ограничение разрешений; незаконное истребование частных активов для государственного пользования.

G. Таможня и Трансграничные Пункты

26. Много внимания доноры уделили на управление на границе. Исключая помощь таможенным департаментам, основным игроком в ЦАР является США с программами управляемыми ЮСАИД, Юридическим Департаментом, военными, Гос Департаментом и программа ЭКБГ (экспортный контроль и безопасность на границе). В рамках управления на границе, большое внимание и правительственный приоритет был отдан пограничным постам, в отношении средств обслуживания, оборудования, процедур. И меньше внимания было уделено введению их в действие. Таможенные департаменты являются основными фигурантами на пограничных пунктах (ПП), так как именно здесь выполняется наибольшая часть их каждодневной работы. Существуют и другие органы работающие на ПП включая пограничную охрану, персонал по иммиграции, карантинные службы и другие органы вовлеченные в процесс пересечения через границу людей, товаров и груза. Если будет плохое упраление всеми этими многочисленными органами на ПП, то будут созданы существенные препятствия эффективному пересечению через границу людей и товаров. Согласно политики ЕврАзЭС, на ПП должны находиться только пограничная охрана и таможенники, а другие органы должны находиться в другом месте. Будет полезна информация в какой степени используют эту политику члены страны ЕврАзЭС.

27. Много внимания доноры уделили пограничной охране. Таможенные операции имеют свои выгоды при поддержке оказываемой пограничной охране. Была проведена основная программа по созданию инфраструктуры. Средства труда вносят свой вклад в

³⁵ 45524: УГЦА4, nd

эффективную или неэффективную работу на пограничных пунктах. Одним из препятствий эффективному процессу пересечения границы было то, что органы находятся в разных зданиях и каждое из них задействовано в процессе регистрации документации, необходимой для груза при пересечении через границу. Поэтому очень важна схема расположения ПП, так как он существенно влияет на эффективную работу. В донорских проектах не было ничего о стандартных дизайнах для оборудования при различном пересечении через границу. ВОМСА работает над одной "межведомственной" схемой расположения. Например, в рамках этой программы было построено три международных ПП на Таджикско-Афганской границе в Горно-Бадахшанской Автономной Области, которое включает полностью оборудованные совместные здания и удобства для всех учреждений ответственных за управление на границе.

28. Если включить пограничный пост на дороге Алматы/Бишкек, который не входит в корридор ЦАРЭС, то можно насчитать 28 постов в корридоре ЦАРЭС. По корридору ЦАРЭС было уделено мало внимания железнодорожным ПП. Международные аэропорты не должны быть исключены из списка пограничных постов.

1. Технические средства

29. Было предпринято много мероприятий инфраструктурного характера на пограничных постах. Например, военный департамент США создал 100 пограничных постов вдоль границы Афганистана и Пакистана. Не было систематического внимания пограничным постам вдоль корридора ЦАРЭС. Большинство ПП еще нужно усовершенствовать. Между странами есть маркировка различий. В Казахстане, по корридору ЦАРЭС только ПП на участке между Алматы и Бишкеком были проведены усовершенствования инфраструктуры с помощью доноров. В Афганистане все основные ПП с Пакистаном, Ираном, Туркменистаном, Узбекистаном и Таджикистаном финансировались участниками ЦАРЭС на инфраструктуру и оборудование. Некоторым Афганским ПП помогали больше чем один донор. По два инфраструктурных проекта были на таких пунктах, как Хайратан, Торхам и Ширхан Бандар. Проект Всемирного Банка в 2004 г. по Аварийной Модернизации Таможни и Содействию Торговле улучшил физическую инфраструктуру (включая оборудование) на всех трех ПП (ВБ-24). Проект Европейского Союза в 2007 г. по Поддержке Администрации Таможни в Афганистане установил необходимость строительства и ремонт инфраструктуры пограничных постов в Хайратане и Северном и Северо-Западном Афганистане – Программа Интегрированного Пограничного Управления завершила строительство Тохрамской границы и построила ПП на Ширхан Бандарской границе (ЕС-13, ЕС-12)³⁶. ПРООН реализует программу развития пересечения границ между Таджикистаном и Афганистаном, с инфраструктурой, которой пользуются, совместно "пограничные силы" и местное сообщество (ПРООН-12)³⁷.

30. ВОМСА инвестировала очень много средств на пограничные посты в ЦАР. Они были сосредоточены на мероприятиях, связанных с пограничной охраной, а также содействии таможенной работе, где присходит взаимная деятельность эти сфер. Мероприятия ВОМСА могут поставить интересный вопрос для ЦАРЭС. Сосредоточенность на вопросах пограничной охраны, иногда поддерживаемая военными США, может внести несоответствие в рабочие условия, компетенцию, и развитие тренинговых институтов и оборудования в пограничных службах охраны играют

³⁶ P083906: Проект Аварийной Модернизации Таможни и Содействия Торговле, 2004; DCI-ASIE/2007/019068: Поддержка Администрации Таможни в Афганистане, 2007-2011; NA-IBM: Северный и Северо-Западный Афганистан – Программа Интегрированного Управления на Границе, 2006

³⁷ ПРООН: Безопасная Граница Посредством Приграничных Сообществ, nd

второстепенную роль в содействии торговле, а поддержка таможенных служб играют основную роль в содействии торговле. Различия в рабочих условиях могут сказаться негативно на организационной культуре тех, которые находятся в невыгодном положении.

31. Ситуация по ПП на дорогах ЦАРЭС следующая:

- (i) в Афганистане пограничные пункты были построены в Хайратане, Торхаме и Ширхан-Бандаре, как было отмечено выше. ЮСАИД также реализовывал проект по расширению и реабилитации таможенных постов (ЮСАИД-38)³⁸;
- (ii) в Азербайджане АБР построил ПП на Красном мосту при пересечении с Грузией по Коридору 2, который предназначен для таможенной службы и приграничной охраны. В рамках действующей ТП также была проведена работа по схеме расположения пограничного поста Астара, который не входит в коридор ЦАРЭС (АБР-37, АБР-30)³⁹. Не было уделено внимание порту пересечения из Баку в Актобе и Туркменбаши;
- (iii) в Казахстане ВОМСА закончила строительные работы на железнодорожной ПП в Мерке по коридору 1с, а АБР – на ПП Акжол-Чу по дороге Алматы-Бишкек. ВОМСА также планирует строительство ПП на Даут-Ота, который, возможно, будет на казахско-узбекской границе по Коридорам 2а и 6а. В Казахстане есть еще 9 ПП по дорожным коридорам ЦАРЭС. ЮСАИД оказал содействие в разработке проекта первоначального соглашения между Казахстаном и Россией по созданию совместных трансграничных соглашений по ключевым пограничным пунктам и создал совместные пограничные комиссии на границах Актобе-Оренбург, Уральск-Петропавловск, основанные на консультативных советах таможенных служб (ЮСАИД-8)⁴⁰;
- (iv) у Кыргызстана есть 5 ПП по коридорам ЦАРЭС, включая дорогу Бишкек-Алматы, пересекающуюся с Казахстаном. Кыргызстан и Таджикистан начали реализацию проекта по разработке стратегии и инвестиционного плана по развитию приграничной инфраструктуры, им требуется заем для разработки комплексного плана для строительства и развития приграничной инфраструктуры (АБР-150, АБР-152)⁴¹. Публикация стратегии позволит обеспечить информацией других доноров, которые заинтересованы в оказании помощи в этой сфере. Из стратегии вытекает, что в Кыргызской Республике нужно реабилитировать и построить 10 пограничных постов, а в Таджикистане – 50, но какие именно – еще не согласовано (АБР-165)⁴². Карамик по коридорам 3b и 5 на кыргызско-таджикской границе, по всей видимости, будет один из них, и 2 пограничных пункта между Кыргызстаном и КНР в пункте Иркештан по Коридорам 2 и 5, и Торугарт по коридору 1с, видимо, будут двумя другими ПП (АБР-74, АБР-76)⁴³;

³⁸ ЮСАИД: Усовершенствование Экономической Политики и Бизнес-климата, nd

³⁹ З 2205АЗЕ, З 2206АЗЕ, А30023: Усовершенствование Восточно-Западной Магистралей, 2005-2009; ТП 4684АЗЕ: Подготовка Южного Дорожного Коридора, Проект Усовершенствования Алят-Астара, 2005-2006

⁴⁰ ЮСАИД: Инвестиционный Проект Содействия Торговле, 2001-2006

⁴¹ ТП 6058РЕГ: Содействие Торговле и Таможенное Сотрудничество, 2002-2007, З 1926КГЗ, З 1927ТАДЖ, ТП 3951ТАДЖ: Региональная Программа Содействия Торговле и Таможенное Сотрудничество, 2002-2005

⁴² З 2113РЕГ: Региональный Проект Таможенной Модернизации и Развития Инфраструктуры, 2005-2010;

⁴³ Г 0084КГЗ: Региональный Проект ЦАРЭС по Улучшению Дорожного Коридора, 2008-2013; Г 0123КГЗ: Проект ЦАРЭС Транспортного Коридора 1 (Бишкек-Торугарт), 2008-2014

- (v) в Таджикистане 3 ПП по коридорам ЦАРЭС. В дополнение к Карамикун граница с Узбекистаном Пахтабад/Сарыазия по Коридору 3b должен быть один из постов, который войдет в Региональный Проект АБР по Модернизации Таможни и Развитию Инфраструктуры (АБР-186)⁴⁴. Третий пограничный пункт, Нижний Пяндж, по коридорам 5 and 6с граничит с Афганистаном, он был включен в проект Армейского Корпуса США, где были построены таможенные здания, инспекционные участки и проверочные пункты вдоль моста, который построен на реке Сырдарья (США-2)⁴⁵;
- (vi) в Узбекистане 6 ПП по коридорам ЦАРЭС. В Афганистане только Термез был реабилитирован по коридорам 3а, 6а и b, возможно, ВОМСА оказывает содействие Дуат-Ота, который находится по коридорам 2а и 6а;
- (vii) Мало внимания было уделено ПП между Монголией, Россией и КНР, хотя Замен-Ууд получил внимание АБР как мультимодальный транзитный пункт;
- (viii) Планы по пограничным постам далеко идущие, особенно планы США, ВОМСА и МОМ. Очевидны существенные инвестиционные возможности для ПП в Казахстане, Монголии и практически для всех железнодорожных ПП. В своих планах ЦАРЭС имеет 4 проекта по решению вопроса материального обеспечения пограничных постов в период 2009-2017 (АБР-206, АБР-192, АБР-186, АБР-190)⁴⁶. Если пересечение границы является основным барьером для быстрой торговли, то модернизация оборудования может гарантировать содействие этому процессу и рассматриваться как приоритет, в частности, эффективное использование зданий и оборудования, которые будут использоваться чиновниками.

2. Оборудование

32. У ЦАРЭС будет возможность оказать содействие в установке стандартного комплекта оборудования для различных уровней ПП и учреждений, работающих в сфере пограничной охраны. ВОМСА имеет стандартный комплект для пограничной охраны, так как он работает по «структуре» и выполняет операции в рамках интегрированного управления на границе. Оборудование включает: сканирующее оборудование, коммуникационное оборудование (Грузия, например, на ПП с Азербайджаном сделала первые шаги в направлении стандартизации коммуникационной системы учреждений, работающих в зоне пограничного контроля⁴⁷) и ИКТ оборудование, с помощью которого ряд различных транзакций быстро пройдут через границу и информация поступит в другие учреждения с обязательством по аспектам пограничного контроля, как в данной стране, так и в соседних странах. Стандартизация важна, как для информационного потока, так и для ремонта оборудования.

33. Существуют возможности для улучшения координации по поставке оборудования и приведения всех игроков, включая военный департамент США, под один практический

⁴⁴ РЕГ IP5: Таможенная Модернизация и Развитие Инфраструктуры II, 2009

⁴⁵ Армейский Корпус США: Мост Нижний Пяндж и Оснащение Границы, 2007

⁴⁶ РЕГ IP1: Инвестиции и Инфраструктура Пограничного Пункта, 2010-2017; РЕГ IP3: Усовершенствование Пограничного Поста и Совместный Процесс Прохождения Границы, 2009-2017; РЕГ IP5: Таможенная Модернизация и Развитие Инфраструктуры II, 2009; РЕГ TP3: Усовершенствование Процесса и Оборудования на Пунктах Пересечения Границ, 2009-2015

⁴⁷ <http://se2.dcaf.ch/serviceengine/FileContent?serviceID=21&fileID=F9F44700-03F3-1FFE-D5AD-16231E12B310&lng=en>

зонт. Военные США установили ряд коммуникационных соединений в ЦАР, включая Кыргызстан. Также ряд других доноров поставили оборудование. В настоящее время ЕврАзЭС готовит комплексный план для ПП с использованием «хайтэк»-оборудования для ускорения продвижения через границу контейнеров. В случае Кыргызстана и Таджикистана АБР разработал комплексный план для ПП, который включает первоначальное испытание оборудования в этих пунктах (АБР-152)⁴⁸. По коридорам ЦАРЭС АБР профинансировал поставку оборудования для:

- (i) проверки транспортных средств и пассажиров в пункте Красного Моста между Азербайджаном и Грузией (АБР-37);
- (ii) таможенных операций и контроля оборудования в пункте Торугарт между Кыргызстаном и КНР (АБР-165);
- (iii) автоматизированных систем по таможенной очистке в пограничном пункте Акжол-Шу между Казахстаном и Кыргызстаном (АБР-4);
- (iv) коммуникационной сети, которая позволит головным учреждениям таможни, региональным офисам и приоритетным таможенным пограничным пунктам составлять соответствующую документацию для коммуникационных операций, совершенствовать потенциал существующей сети, которая будет содействовать обмену информацией между учреждениями и таможенными администрациями других стран, а также улучшить мобильные проверочные платформы, рентген-аппараты, детекторы и проверочные аппараты транспортных средств на пограничных постах в Кыргызстане и Таджикистане (АБР-165);
- (v) оборудование, такое как рентген-аппараты и контрольное оборудование в выборочных ПП в Монголии, включая Замун-Ууд – пограничный город с КНР (АБР-171)⁴⁹.

34. ТРАСЕКА поставил компьютеры и телекоммуникационное оборудование в выборочных ПП в Казахстане, Кыргызстане, Таджикистане и Узбекистане (ТРАС-2)⁵⁰. Этот факт был учтен в дизайне проектов АБР. ЕС поставил оборудование по поиску и контролю наркотиков и сканирующее оборудование для Кыргызстана и Таджикистана. Корпус Армии США обеспечил сканирующим оборудованием «по последнему слову техники» для таджикско-афганской ПП в Нижнем Пяндже (США-2)⁵¹. МОМ и ВОМСА поставили фитосанитарное оборудование Министерству сельского хозяйства для дальнейшего использования на ПП в Южном Казахстане (МОМ-2, ВОМСА-1)⁵². Правительство США поставило анти-контрабандное оборудование, оборудование по контролю за оружием и радиоактивными элементами в Кыргызстан и другие ЦАР. СЕКО выделило 3-5 млн. долларов США для компьютеризации таможни в Кыргызстане (СЕКО-2)⁵³.

⁴⁸ З 1926КГЗ, З 1927ТАДЖ, ТП 3951ТАДЖ: Региональная Программа Содействия Торговле и Таможенного Сотрудничества, 2002-2005

⁴⁹ З 2205АЗЕ, З 2206АЗЕ, А30023: Усовершенствование Восточно-Западной Магистралей, 2005-2009; З 2113РЕГ: Региональный Проект Таможенной Модернизации и Развития Инфраструктуры, 2005-2010; З 17775КГЗ: Реабилитация Региональной Дороги Алматы-Бишкек, 2000-2007, З 2113РЕГ: Региональный Проект Модернизации Таможни и Развития Инфраструктуры, 2005-2010, З 2307МОН: Модернизация Таможни, 2006-2010

⁵⁰ SCR-E/110622/C/SV/WW: Таможенное Освещение на Дороге Пограничного Пересечения С.Азиан, 2001

⁵¹ Корпус Армии США: Мост Нижний Пяндж и Оснащение Границы, 2007

⁵² МОМ: наращивание Потенциала в Управлении Границей на Южных Границах Казахстана, ВОМСА 5

⁵³ СЕКО, из займа З 1997 ТАДЖ

35. WOMSA поставило оборудование для пограничной охраны и таможни в Ташкентском и Бухаринском международных аэропортах, ИКТ и офисное оборудование на железнодорожной ПП в Мерке на казахстанско-кыргызстанской границе (ГУАЦ-4).

36. Невозможно определить степень поставки оборудования, которая была произведена в рамках всеобщего систематического плана. WOMSA совместно с ПРООН проводит программу развития пограничных постов и интегрированного пограничного управления. АБР выказал большой интерес к развитию таможенного департамента совместно с ЮСАИД, другим большим игроком в этой области. Правительство США и Всемирный Банк являются значительными игроками в развитии пограничной охраны и таможенных служб в Афганистане. Другие учреждения, такие как департаменты здравоохранения и сельского хозяйства, не очень заинтересованы в этой области. Мало внимания было уделено донорами на КНР, хотя у нее примерно такой же уровень в органах пограничной безопасности, особенно вдоль Синьзянской границы. Нужно объединить все эти региональные угрозы. У ЦАРЭС есть планы, по которым предложено 2 проекта, один из них для усовершенствования технологий, а второй – для определения нужд и инвестирования в оборудование по взвешиванию груза, проверке и сканированию, хранению, для инспекционных площадок, сквозного складирования и систем ИКТ (АБР-206, АБР-192)⁵⁴. Систематическая инвентаризация, после которой будет видно, какое оборудование необходимо для каждой ПП, это поможет стандартизировать спрос. Оба проекта запланированы на период 2009-2017. Отсутствие плана по оборудованию создает риск того, что появление более позднего оборудования может технологически не подойти к оборудованию, которое закупалось ранее.

Н. Интегрированное Пограничное Управление и Усиление Таможенных Департаментов

37. Интегрированное Пограничное Управление (ИПУ) относится к организации всей деятельности пограничных учреждений для ускорения движения людей и товаров при безопасном перечении границы, следуя всем внутренним требованиям. Все учреждения, работающие на границе, должны участвовать в пограничном управлении для достижения определенного уровня с тем, чтобы они совместно могли достичь более эффективного уровня пограничного управления. Обычно таможенные администрации – это именно те учреждения, которые ведут развитие интегрированного процесса и процедур, так как они ответственны за прохождение товара в пункте въезда, а также они занимаются и людьми, которые провозят товары. Пограничная полиция и миграционные службы фокусируются в основном на людях. Следовательно, во многих странах таможенные службы стали ответственными как за товары, так и людей в пунктах въезда. В странах ЦАРЭС ИПУ фокусируется на пограничных силах, здесь им содействие оказывает ГУАЦ. ИПУ является структурой, которая управляется WOMSA. WOMSA подготовило руководство по ИПУ для Центральной Азии и используется государствами ЦАР (WOMSA-9)⁵⁵. WOMSA, в частности, обращает внимание на развитие национальных стратегий по пограничному управлению. Кыргызстан разработал одну стратегию. WOMSA применяет эту программу стратегии в каждой из стран ЦАР, кроме Таджикистана, которая поддерживается ОБСЕ. MOM работает на юге Азербайджан, где она намерена создать воспроизводимую ИПУ систему на южной границе (MOM -1)⁵⁶. ЦАРЭС может сыграть важную роль в развитии ИПУ, в частности, оказать содействие таможенным службам в развитии потенциала и

⁵⁴ РЕГ IP1: Инфраструктура Пограничного Пункта Пересечения и Инвестиций, 2010-2017; РЕГ IP3: Усовершенствование Пограничного Поста и Совместный Пограничный Процесс, 2009-2017

⁵⁵ WOMSA 5

⁵⁶ MOM: Интегрированное Управление Границей

занять лидирующую роль в разработке и реализации национальных стратегий управления границей.

38. Программа ИПУ в регионе имеет выгоды от использования базы данных, регистрирующую правила, процедуры и другие вопросы, связанные с процессом прохождения грузов через границу в каждой стране региона, и делающую эту информацию доступной для общественности. Как часть соглашения с ВОМСА ПРООН создал базу данных по управлению границей и по безопасности в Центральной Азии, содействуя странам в координации. В настоящее время эта база данных обеспечивает страны информацией о том, какую информацию проводит ВОМСА в той или иной стране.

39. Значительным в работе ВОМСА является вопрос развития потенциала (РП). Вышестоящие должностные лица на границе и таможне были ознакомлены с концепцией и опытом европейского ИПУ, а местные служащие пограничной охраны и таможни получили тренинг по методологиям ИПУ в рамках программ ВОМСА 5. Ряд семинаров прошел в ЦАР, участниками были служащие таможни, границы, из фитосанитарных, эпидемиологических и ветеринарных контрольных служб. ЮСАИД тоже работает над улучшением таможенных процедур в Казахстане, Кыргызстане и Таджикистане посредством пилотных проектов совместно с таможенным контролем между Казахстаном и Кыргызстаном, и между Таджикистаном и Афганистаном (ЮСАИД-35)⁵⁷. GTZ начал оказывать содействие, заключающееся в распространении в ЦАР опыта Казахстана в ИПУ посредством ИПУ (GTZ-2)⁵⁸. ЕБРР разработал комплексную стратегию по образованию и тренингу управления границей для Азербайджана, куда включено изучение шенгенских правил и стандартов (ЕБРР-40)⁵⁹.

40. Члены ЦАРЭС оказали содействие по ряду вопросов касательно развития потенциала таможенных департаментов в Казахстане, Кыргызстане, Монголии и Таджикистане:

- (i) В Азербайджане ЕБРР оказал содействие в повышении эффективности азербайджанской полиции, служб государственной границы и таможенных служб через обеспечение современным оборудованием, адекватной инфраструктурой, оснащением и тренингами для повышения эффективности на пограничных контрольных пунктах (ЕБРР-40)⁶⁰;
- (ii) В Казахстане есть проект Всемирного Банка, где используются структура и методология наращивания потенциала Всемирной Таможенной Организации. Это высокие технологии. Проект обеспечивает системный подход к повышению потенциала всей службы. Также проект включает разработку стратегии управления человеческими ресурсами с целью улучшения условий труда и культуры, а также стратегию развития человеческих ресурсов с целью повышения компетенции сотрудников (эти вопросы ЕС/ТАСИС затронул в своей программе 2006 (ЕС-40)⁶¹. Евротаможня тоже помогла в разработке современной политики управления человеческими ресурсами и процедурами [ЕвроТ-5]⁶²), создание Таможенной Академии с целью институционализации тренингов (в

⁵⁷ ЮСАИД: Региональный Проект по Торговой Либерализации и Таможне, 2007-2011

⁵⁸ ПЕЯ: Поддержка Регионального Экономического Сотрудничества в Центральной Азии, Фаза II, 2008-2010

⁵⁹ http://www.delaze.ec.europa.eu/pdfs/enp/EU_Azerbaijan_AP.pdf

⁶⁰ http://www.delaze.ec.europa.eu/pdfs/enp/EU_Azerbaijan_AP.pdf

⁶¹ ЕС/ТАСИС: Модернизация и Реформирование Комитета Таможенного Контроля Казахстана, 2006

⁶² Буз Ален Гамильтон, **Оценочный Отчет – Мероприятие Таможни Центральной Азии и Оценка Торговли, Казахстан, Кыргызстан и Таджикистан**, 2006,

своем ранее реализованном проекте ЕС/ТАСИС разработали методы и тренинговый потенциал, тренинговый центр Комитета таможенного контроля (КТК), развитие управления информационной системой, включая управление человеческими ресурсами, процесса инжиниринга и управления рисками, все эти вопросы подняты в рамках общих изменений в управлении и стратегии усовершенствования. Проект также нацелен на укрепление взаимодействия и сотрудничества таможенных служб и других контрольно-пограничных учреждений Казахстана и соседних стран, а также региональных и международных институтов. Проект фокусируется на развитии процедур для интегрирования и направления контрольно-пограничных мероприятий на принцип «одного окна» и внедрение принципа одной остановки, посредством создания объединенной информационной базы данных, которой будут пользоваться совместно регулирующие службы (ВБ-29)⁶³;

- (iii) В Кыргызстане и Таджикистане АБР оказал содействие в проектах, которые поднимают другие вопросы, чем Всемирный Банк в Казахстане. Первый проект фокусировался на операциях головного органа и управлении человеческими ресурсами. Проект включал разработку инструкции по процессу, с обновленными процедурами контроля и таможенной очистки. Должна была быть создана база данных по рискам и коммуникационной документации для обмена между таможенными и данные по торговле с тем, чтобы информацией могли пользоваться страны ЦАРЭС. Развитие базы данных в Кыргызстане не было гладким, и это может отразиться на развитии процесса ИПУ других учреждений в стране. Завершенность этой системы является важной для проекта GTZ, целью которого является внедрение интегрированных и совместных контрольно-пограничных процедур на пилотных проверочных постах в Кыргызстане, с целью сокращения времени на проверку товаров, различных процедур и других задач (GTZ-3, GTZ-5)⁶⁴. В Таджикистане проект фокусируется на работе головных органов и управлении человеческими ресурсами. Он включает разработку операционных инструкций, которые будут отвечать требованиям стандарта ISO9000 для институционализации показателей исполнения и стандартов оказываемых услуг (АБР-152)⁶⁵. Второй проект делает сильный акцент на системах ИКТ, и так же как Всемирный Банк в Казахстане занимается системой управления информацией, включая управление человеческими ресурсами, а также финансовыми системами, которые поддерживаются коммуникационными сетями. Сильный акцент идет на оснащение ПП и их операциях. Коммуникационные сети уже снабжены оборудованием в рамках проекта ТРАСЕКА, который обеспечен телекоммуникационными и компьютерными терминалами в ПП (ТРАС-20)⁶⁶. Проект АБР помогает в создании партнерских отношений между учреждениями пограничной проверки и предпринимателями, с целью упрощения процедур и управления постпограничным оборудованием. Процесс реструктуризации поддерживается через техническую помощь,

⁶³ P096998: Модернизация Таможни, 2008-2013

⁶⁴ GTZ: Поддержка Регионального Экономического Сотрудничества в Центральной Азии, Фаза II, 2008-2010

⁶⁵ З 1926КГЗ, З 1927ТАДЖ, ТП 3951ТАДЖ: Региональная Программа Содействия Торговле и Таможенное Сотрудничество, 2002-2005

⁶⁶ SCR-E/110622/C/SV/WW: Оснащение Таможни на Пограничной Дороге S.Asian, 2001

которая обеспечит соответствие таможенной деятельности и процедур соглашениям Обновленной Киотской Конвенции и Всемирной Таможенной Организации (АБР-165, АБР-163)⁶⁷.

Есть и другие доноры, работающие на развитие потенциала в Кыргызстане и Таджикистане. Всемирный Банк выделил грант на покупку компьютеров и серверов для головных органов в Кыргызстане⁶⁸. В вопросе управления человеческими ресурсами оказывает содействие Евротаможня, целью которой является совершенствование системы рекрутинга служащих таможни в Кыргызстане⁶⁹;

- (iv) В Монголии АБР оказывает содействие в обновлении Монгольской системы GAMAS [Автоматизированная Система Монгольской Таможни по Обработке Данных, которая заменила систему ASYCUDA] для обеспечения электронной обработки, которая поддерживается Интернетом и системой Windows, и для внедрения услуги «одна остановка» при таможенной очистке и улучшения межведомственной координации (АБР-171)⁷⁰.

41. В Афганистане АБР оказал техническую помощь по гармонизации таможенных процедур с соседями для улучшения межведомственной координации и содействия в вопросе управления человеческими ресурсами с тем, чтобы сократить возможности для коррупции (АБР-167)⁷¹. Всемирный Банк предоставил помощь в совершенствовании коммуникационных систем, автоматизированных систем базы данных и систем управления информацией (ВБ-24)⁷². ЮНКТАД оказала содействие в установке ASYCUDA для улучшения сбора данных, документации по грузам, тарифам и управлению риском. Эта система была внедрена в Хайратане по коридору 3b и 6a.

42. На региональной основе АБР реализовывал проект по модернизации управления данными, включая обмен данными и развитие региональной сети по управлению риском. Проект также утвердил разработку мастер-планов для развития потенциала таможенных департаментов такими мерами как реструктуризация таможенной практики, изменение управления, тренинг персонала и консультации с партнерами из частного сектора (АБР-155)⁷³. ТРАСЕКА выработала рекомендации по процедурам пересечения границы по железным дорогам и отдельные рекомендации относительно документов, которые используются при перевозке грузов, и рассмотрела пути улучшения процедур, которые препятствуют работе таможни в странах ТРАСЕКА (ТРАС-18, ТРАС-27)⁷⁴. СЕКО планирует установку автоматизированной системы, Программы Базы Данных Таможни, с целью модернизировать административные процедуры таможенной очистки. Также она планирует оказать содействие в антикоррупционных усилиях (СЕКО-7)⁷⁵. Будет полезным разработать некую базу данных, которая будет мониторить, какие из рекомендаций и предложенных мероприятий по региону были утверждены странами, и эта информация

⁶⁷ З 2113РЕГ: Региональный Проект по Модернизации Таможни и Развитию Инфраструктуры, 2005-2010; ТП 4450КГЗ: Наращивание Потенциала и Институциональное Усиление Таможни и Развитие Инфраструктуры, 2005-2008

⁶⁸ Упомянутое в З 2113РЕГ ОРП – в период 2000-2002

⁶⁹ В отчете по З 2113РЕГ ОРП

⁷⁰ З 2307МОН: Таможенная Модернизация, 2006-2010

⁷¹ ТП 4906АФГ: Наращивание Потенциала Таможни и Содействие Торговле, 2006

⁷² P083906: Аварийная Модернизация Таможни и Содействие Торговле, 2004

⁷³ ТП 6203РЕГ: Содействие Торговле и Таможенное Сотрудничество Фаза II, 2004

⁷⁴ ТРАСЕКА: Обзор Реабилитации Железных Дорог в Центральной Азии, 2004-2006; EUROPEAID/120540/C/SV/MULTI: Курсы для Грузоперевозчиков, 2005-2007

⁷⁵ Изложено в Индикативной Программе ЕС по Центральной Азии, 2007-2010

должна быть доступной всем странам ЦАРЭС. Такая информация может обеспечить координацию некоторых мероприятий.

1. Соглашение

43. Ряд проектов связан с заключением соглашений:

- (i) АБР в сотрудничестве с ЮНЕСКАП утвердили разработку межправительственного соглашения стран ШОС по содействию в использовании Международного Соглашения Дорожного Транспорта (АБР-156, ЕСКАП-29)⁷⁶;
- (ii) ЮСАИД оказал содействие в разработке проекта первоначального соглашения между Казахстаном и Россией по заключению совместного пограничного договора по ключевым пограничным пересечениям (ЮСАИД-8)⁷⁷;
- (iii) АБР оказывает содействие в разработке соглашения по пересечению границ между Кыргызстаном, КНР и Таджикистаном в целях ускорения оформления документов, движения людей и товаров, пропуска автотранспортных средств и других вопросов (АБР-73, АБР-74)⁷⁸. В отдельном проекте АБР оказал содействие в реализации двусторонних транзитных соглашений между Казахстаном, Кыргызстаном и Таджикистаном (АБР-155)⁷⁹. АБР также установил подписание соглашений по пересечению границы между Казахстаном и Кыргызстаном в части гармонизации веса и габаритов автотранспортных средств, а также таможенной документации в пограничном пункте Шу (АБР-3)⁸⁰;
- (iv) АБР оказал содействие Монголии в разработке соглашения по транзитному трафику с КНР и Россией (АБР-24)⁸¹.

44. ТРАСЕКА обсудил ряд соглашений начиная с Базового Многостороннего Соглашения. Недавно он обсудил соглашение по развитию мультимодального транспорта⁸².

2. Эффективность Процесса

а. Лицензирование

45. В странах ЦАРЭС привлёк внимание вопрос лицензирования коммерческой деятельности. В Казахстане ЮСАИД установил, что нужно сократить число видов деятельности, требующих лицензирования (список составляет 246 категорий деятельности). В Кыргызстане он оказал содействие в разработке проекта изменений в

⁷⁶ ТП 6223РЕГ: Формулировка и Реализация Межправительственного Соглашения Стран членов ШОС по Содействию Международных Транспортных Дорог, 2004; CPR05005: Помощь в Формулировке и Реализации Межправительственного Соглашения Стран членов ШОС по Содействию Международных Транспортных Дорог, 2005-2006

⁷⁷ ЮСАИД: Проект Содействия Торговле и Таможенное Сотрудничество, 2001-2006

⁷⁸ ТП 6415РЕГ: Соглашение по Пересечению Границ между Кыргызской Республикой, Народной Республикой Китай и Республикой Таджикистан, 2008-2013, 32359ТАДЖ: Проект ЦАРЭС по Улучшению Региональных Дорожных Корридоров, 2008-2013

⁷⁹ ТП 6203РЕГ: Содействие Торговле и Таможенное Сотрудничество Фаза II, 2004

⁸⁰ З 1774КАЗ: Реабилитация Региональной Дороги Алматы-Бишкек, 2000-2007

⁸¹ З 2087МОН: Развитие Региональной Дороги, 2004-2009

⁸² ТРАСЕКА, Соглашение IGC ТРАСЕКА по развитию мультимодального транспорта, 17 июля 2008

Закон «О лицензировании», который упорядочит процесс лицензирования. В Таджикистане он оказал содействие в принятии Закона «О лицензировании отдельных видов деятельности», который установил единые процедуры для выпуска, приостановки и аннулирования лицензий (ЮСАИД-13)⁸³. ТРАСЕКА в настоящее время оказывает содействие ЦАР в развитии системы лицензирования для операторов перевозок по скоропортящимся товарам в рамках Соглашения по Транспортировке Скоропортящейся Продукции (Соглашение ТСП) (ТРАС-28)⁸⁴.

в. Принцип «одного окна» и единый административный документ

46. Принцип «одного окна» обычно зависит от того, как одно учреждение будет удовлетворять другие учреждения во всей требуемой информации, полученные от импортера или экспортера, а также от умения скоординировать все ответы учреждений предпринимателю. Альтернативно, предприниматель подает электронную декларацию всем соответствующим учреждениям для обработки и одобрения. Подача запроса и ответы делаются в электронном виде между компьютером предпринимателя и компьютерами учреждений. Эти два подхода подразумевают, что эти процессы находятся на определенном уровне эффективности, и что система управления рисками тоже на месте. Последний подход подразумевает, что системы ИКТ здесь присутствуют, и они вполне уместны, а служащие компетентно их используют. Оба подхода полагаются на компетентность и профессионализм учреждений, которые могут использовать системы и вести процесс согласно процедурам. Следовательно, индивидуальная работа по улучшению систем, процессов, процедур и компетенции персонала в различных департаментах таможни, которая будет проводиться учреждением, берущим на себя роль ведущего агентства, важна для создания условий для внедрения принципа «одного окна».

47. Идеальный формат единого административного документа – это когда он содержит всю информацию, которая необходима всем учреждениям, чтобы зафиксировать импорт и экспорт товаров. Эффективность единого окна повышается, если используется единый административный документ. Для того чтобы этот документ использовался, нужно чтобы информация, требуемая всеми учреждениями, была сведена к минимуму. В свете вышесказанного ПРООН собирает все формы и документы, используемые в Кыргызстане для международной торговли, вместе с информацией по документированию процедур и законодательными актами, регулирующими эти документы. Он намеревается разработать из них электронный формат и ввести в репозиторий форм как пилотный проект, который может быть реализован в других центральноазиатских странах (ПРООН-10)⁸⁵.

48. GTZ проводит большую программу, поддерживающую внедрение одного окна в ЦАР. Другие доноры, в частности, ЮСАИД и АБР, заинтересованы в этом вопросе, и в половине их проектов рассматриваются эти вопросы. GTZ неформально работает с ЮСАИД и АБР, и получает от них поддержку в тех направлениях, где у них больше преимуществ. В настоящее время это сотрудничество хорошо развивается. Это сотрудничество держится на хорошем отношении друг к другу и гибкости при финансировании тех или иных вопросов. ЕЭК ООН также проводил семинары по

⁸³ ЮСАИД: Проект Содействия Торговле и Инвестиций, 2001-2006

⁸⁴ EUROPEAID/123761/C/SER/Multi: Развитие Центров Сертификации Оборудования по Транспортировке Скоропортящихся Товаров в Казахстане, Кыргызской Республике, Таджикистане, Узбекистане и Туркменистане в рамках Соглашения ТСП, 2007-2009

⁸⁵ ECE/GC/2009/005: Развитие Репозитария Торговых Форм для Кыргызстана как пилотного проекта в Центральной Азии, 2009

рекомендации №33 от ООН/СЕФАКТ (единое окно) во всех странах ЦАРЭС, кроме КНР (ЕЭК ООН-2)⁸⁶.

49. Использование единого окна в ЦАР ведется отдельно от процесса по реструктуризации департаментов и систем и повышению компетенции персонала, что является предварительным условием для эффективной работы единого окна. Как уже отмечалось, АБР очень много работал в Кыргызстане и Таджикистане, Всемирный Банк начал проект организационного реформирования в Казахстане, в то время как донорская поддержка в Узбекистане не сильно выражена. Для эффективного потока товаров через международные наземные границы преимуществом будет использование одинаковых стандартов в регионе. Здесь для ЦАРЭС предоставляется возможность для разработки единой идеи и соглашения по этим стандартам, а также основных подходов к их достижению.

50. Донорами были проведены отдельные мероприятия по единому окну:

- (i) В Афганистане ЮСАИД начинает проект, который направлен на разработку единого окна для импорта/экспорта (ЮСАИД-37)⁸⁷;
- (ii) В Казахстане АБР предложил единое окно для пересечения Алматы-Бишкек, которое рассматривается соответствующими Парламентами (АБР-3)⁸⁸. В настоящее время Всемирный Банк разрабатывает процедуры по упорядочению и интегрированию погранично-контрольных мероприятий, основанные на принципе «единого окна» и принципе «одна остановка» посредством создания общей базы данных для всех учреждений (ВБ-29)⁸⁹. GTZ финансирует пилотный проект единого окна, основанный на существующих центрах обслуживания населения (GTZ-2)⁹⁰, ЮСАИД тоже поддерживает развитие единого окна (ЮСАИД-35)⁹¹. Существует возможность для АБР, если его ранние проекты будут продуктивны, осуществить пилотный проект на пограничном пересечении Шу между Казахстаном и Кыргызстаном, если этот проект будет эффективным, он сможет стать моделью для использования в других странах ввиду того, что здесь большой трафик;
- (iii) В Кыргызстане АБР реализовал проекты улучшения работы таможенного департамента. Многие из этих проектов были направлены на создание ИКТ-системы, которые доказали, что это комплексная задача. Его ранняя работа по концепции «единого окна» представлена в Парламенте, и после этого последовал проект GTZ о развитии «одной остановки» для импортно-экспортной документации, основанный на едином административном документе, который подается на таможенном контрольном пункте, его детали были введены в единую автоматизированную интегрированную базу данных, которая используется всеми соответствующими учреждениями (GTZ-3)⁹². GTZ будет реализовывать еще один проект по внедрению системы одного окна. Часть работы направлена на продвижение идеи одного окна для предварительных таможенных процедур, являющихся

⁸⁶ http://www.unece.org/cefact/cf_plenary/plenary08/ece_trd_c_cf_08_21E.pdf

⁸⁷ ЮСАИД, Содействие Торговле, 2009

⁸⁸ З 1774КАЗ: Реабилитация Региональной Дороги Алматы - Бишкек, 2000-2007

⁸⁹ Р 096998: Модернизация Таможни, 2008-2013

⁹⁰ GTZ: Поддержка Регионального Экономического Сотрудничества в Центральной Азии, Фаза II, 2008-2010

⁹¹ ЮСАИД: Региональный Проект по Торговой Либерализации и Таможне, 2007-2011

⁹² GTZ: Поддержка Регионального Экономического Сотрудничества в Центральной Азии

частью интегрированной системы, это будет зависеть от работы кыргызского таможенного департамента по дизайну и установке эффективной системы ИКТ. Эта система должна соответствовать системам всех заинтересованных учреждений (GTZ-5)⁹³. ЮСАИД также работает в этой сфере, обеспечивая поддержку рабочей группы «по одному окну» и помогает в разработке и внедрении единого окна и единого административного документа.

- (iv) В Монголии ЮСАИД и АБР были активны в продвижении концепции «единого окна» и «одной остановки», ЮСАИД оказал содействие в подготовке национальной программы создания электронного единого окна для содействия торговле (ЮСАИД-32)⁹⁴. АБР чуть позже рекомендовал реализацию услуги одного окна для таможенной очистки, которая послужит фундаментом межведомственной координации (АБР-171)⁹⁵.
- (v) В Таджикистане GTZ является основным игроком, начавшем работу по «единому окну», а также по исследованию упрощения процедур при экспорте и импорте. В своем нынешнем проекте GTZ предлагает провести технико-экономическое обоснование внедрения единого окна и ищет средства для разработки концепции и продвижения этой идеи в стране (GTZ-7). Эта идея была поддержана АБР, который работает по наращиванию потенциала таможенного департамента.
- (vi) GTZ является основным игроком в Узбекистане. Он разрабатывает концепцию одного окна совместно с министерством иностранных экономических связей, инвестиций и торговли (МИЭСИТ) и таможенным департаментом (GTZ-8).

51. На региональном уровне АБР в настоящее время оказывает содействие методу интегрированной торговли через создание одной остановки и единого электронного окна в странах-участниках ЦАРЭС (АБР-172)⁹⁶. ЦАРЭС планирует продолжить этот проект маломасштабной ТП, которая наряду с другими вопросами оценит нужные средства для «одного окна», требования соответствующих учреждений к единому окну в каждой стране, а затем подготовит рабочий план со сроками создания единого окна. Он также планирует протестировать концепцию через создание единого окна на одном пограничном посту, где проходит большой объем груза. Он может рассмотреть пограничное пересечение ШУ между Казахстаном и Кыргызстаном, как уже было сказано в параграфе 50(ii). Эта инициатива даст возможность подготовить полезный субрегиональный план, которым смогут руководствоваться все будущие игроки. Вторая маломасштабная ТП оценит пограничные документы/формы и определит требования, которые поставят их в ряд документов, таких как единый административный документ (ЕС). ТП также планирует определить общие обязательные элементы для единого окна (АБР-198, АБР-199)⁹⁷. ЦАРЭС также планирует расширенный обзор ИКТ, частью которого будет оценка технического обоснования усовершенствования существующей системы в поддержку единого окна, а также оценка форм деклараций с целью внедрения единого

⁹³ GTZ: Поддержка Регионального Экономического Сотрудничества в Центральной Азии, Фаза II, 2008-2010. Этот проект также относится к Таджикистану и Узбекистану

⁹⁴ ЮСАИД: Проект Реформы Экономической Политики и Конкурентоспособности, 2003-2008

⁹⁵ З 2307МОН: Модернизация Таможни, 2006-2010

⁹⁶ ТП 6437РЕГ: Поддержка Содействия Интегрированной Торговли для Центральноазиатского Регионального Экономического Сотрудничества, 2007

⁹⁷ РЕГ ТП8: Национальное Единое Окно, 2010; РЕГ ТП11: Декларация Стандартизированного Груза и Другие Согласованные Требования, 2010

административного документа (АБР-210)⁹⁸. ЮНЕСКАП тоже начинает региональный проект для стран без выхода в море, этот проект поможет странам в работе по единому окну, которое будет основано на электронной документации. В рамках проекта будет создано Общество Экспертов ООН по Безбумажной Торговле (UN NEtT) в Азии и Тихоокеанском регионе для организации регионального пула технических экспертов, которые смогут поддерживать реализацию безбумажной торговли и единого окна в регионе (ЕСКАП-3)⁹⁹. ЮНЕСКАП также реализует программу, в рамках которой проводит ряд семинаров по единому окну в регионе до 2011 года (ЕСКАП-4, ЕСКАП-5)¹⁰⁰.

с. Процедуры

52. Страны ЦАРЭС получили помощь по усовершенствованию таможи и процедур, связанных с торговлей:

- (i) В 2001 году ТРАСЕКА на региональном уровне рассмотрела вопрос усовершенствования процедур среди ее членов. Она предложила согласованный перечень процедур контроля и требуемых документов касательно транзитного потока, соответствующих международным нормам и удовлетворяющих национальные и региональные цели. Она выпустила руководство для таможенных служб и руководство для операторов транспортировки и предпринимателей, а также оказала содействие в обучении без отрыва от производства и в реорганизации внедрения новых процедур и документации (ТРАС-21)¹⁰¹;
- (ii) В регионе ЦАРЭС АБР рекомендовал усовершенствовать процедуры в 2002 году с оказанием помощи странам ЦАРЭС в части упрощения и гармонизации таможенной документации, описания товара, системы кодирования и утверждения стандартных и упрощенных процедур в рамках Обновленной Киотской Конвенции. Он также работал над формулировкой рекомендаций по улучшению принятия Рутера Международной Транспортировки (ТИР) карнет на пересечении границ и для удаления произвольной транзитной оплаты на ключевых транзитных маршрутах. После этой работы последовал второй проект, который рекомендовал реструктуризацию рабочей практики таможи (АБР-150, АБР-155)¹⁰². После этих проектов последовал ныне действующий региональный проект. Он фокусируется на ряде вопросов. Они включают: а) гармонизацию таможенных процедур и документации; b) автоматизацию таможи; с) обмен данными; d) совместный таможенный контроль; e) поддержку интегрированной торговли через двусторонние инициативы, и f) пилотное тестирование и создание технического форума для всех учреждений,

⁹⁸ РЕГ IP2: Модернизация Системы Информационной Технологии и Таможи, 2011

⁹⁹ ЮНЕСКАП: Единое Окно, 2009

¹⁰⁰ ЮНЕСКАП: Оснащение Потенциала в Поддержку Интегрированной Торговли с акцентом на Управление Потокм Информации по Интегрированной Торговле и Содействие Торговле в Центральной Азии (ЮНДА 5), 2006-2009; ЮНЕСКАП: Совершенствование Конкурентоспособности Торговли в Наименее Развитых Странах, Страны в Переходном Периоде, Транзитные Страны через Реализация Оснащения Единого Окна 2008-2011

¹⁰¹ 01-0167: Гармонизация Процедур Пересечения Границы, 2001

¹⁰² ТП 6058РЕГ: Содействие Торговле и Таможенное Сотрудничество, 2002; ТП 6203РЕГ: Содействие Торговле и Таможенное Сотрудничество Фаза II, 2004

вовлеченных в торговый процесс в регионе, с целью улучшения координации и разработки модели успешной практики (АБР-172)¹⁰³;

- (iii) ЮСАИД и Всемирный Банк оказал содействие афганской таможне в усовершенствовании процедур. ЮСАИД оказал содействие в улучшении систем, внедрении единого административного документа для импорта, разработке согласованной системы по классификации таможенных товаров и проведении программы тренингов для таможенных брокеров страны (ЮСАИД-38)¹⁰⁴. Всемирный Банк оказал содействие в усовершенствовании процедур и документов по торговле и транспортировке (ВБ-24)¹⁰⁵;
- (iv) ЕБРР помогал в Азербайджане с упрощением процедур, чтобы привести их в соответствие со стандартами ЕС и международными стандартами (ЕБРР-39)¹⁰⁶;
- (v) Для Казахстана, Кыргызстана и Таджикистана ЕврАзЭС продвигал упрощение таможенных процедур и документации, стандартизации электронных форм, переход к стандартным административным записям, использование обобщенной таможенной базы данных и контроля транзитного грузового транспорта и единого электронного окна. Однако у него недостаточно средств и поэтому он может помочь только через тренинги специалистов из этой области¹⁰⁷. ЮСАИД в дополнение к поддержке рабочей группы «единого окна» оказывает содействие в гармонизации таможенной документации и управлении транспортировкой, а также в упрощении таможенных процедур и транзита. Он также помогает упростить инструкции (ЮСАИД-35)¹⁰⁸;
- (vi) В Казахстане ЕС/ТАСИС подготовили обзор существующих таможенных процедур, тарифов, страховки, налогообложения и механизмов контроля, касающихся транзитных перевозок (ЕС-19)¹⁰⁹. АБР намеревается принять участие в вопросе гармонизации таможенной документации в Шу, в пункте пересечения с Кыргызстаном (АБР-3)¹¹⁰. Всемирный Банк, поддерживаемый проектом ЮСАИДа, закончит эту работу. Также он подготовит масштабный обзор законодательства, который приведет к рационализации процедур и документации по импорту, экспорту и транзиту всех учреждений, что приведет к разработке системы электронной документации (ВБ-29)¹¹¹. Отчет Буза Алена заключил, что нужно и дальше проводить работу по упрощению требований таможенной документации и процедур в Казахстане, включая требования по лицензированию и сертификации;
- (vii) АБР оказал содействие Кыргызстану и Таджикистану по улучшению таможенных процедур, гармонизации очистки и контрольных процедур с международными стандартами и процедурами в связке с оценкой риска и

¹⁰³ ТП 6437РЕГ: Поддержка Содействия Интегрированной Торговли для Центральноазиатского Регионального Экономического Сотрудничества, 2007

¹⁰⁴ ЮСАИД: Совершенствование Экономической Политики и Условий для Бизнеса

¹⁰⁵ P083906: Проект Аварийной Модернизации Таможни и Содействие Торговле, 2004

¹⁰⁶ http://www.delaze.ec.europa.eu/pdfs/enp/EU_Azerbaijan_AP.pdf

¹⁰⁷ Буз Алэн Гамильтон, **Оценочный Отчет – Таможни Центральной Азии и Деятельность по Торговой Оценке, Казахстан, Кыргызстан и Таджикистан**, 2006, стр.20, 36, 52

¹⁰⁸ ЮСАИД: Региональный Проект Либерализации Торговли и Таможни, 2007-2011

¹⁰⁹ ЕС/ТАСИС: Поддержка Развития Политики Транзитных Коридоров в Республике Казахстан, 2000-2002

¹¹⁰ З 1774КАЗ: Реабилитация Региональной Дороги Алматы-Бишкек, 2000-2007

¹¹¹ P 096998: Таможенная Модернизация, 2008-2013

посточистой проверки и процедур упрощения транзитного груза. АБР намерен содействовать утверждению и публикации новых процедур по таможенной очистке и контролю через внедрение посточистного контроля, основанного на оценке риска, и намерен поддерживать утверждение руководства по процедурам и тренинга персонала (АБР-152)¹¹². Он также помогал в процессе реструктуризации, обеспечивающей соответствие таможенной практики и процедур международным стандартам (АБР-162, АБР-163)¹¹³;

- (viii) В Монголии АБР проделал работу по расширению операционного процесса, включая подготовку руководства (АБР-171)¹¹⁴. Он также рекомендовал ускорить совместный пилотный проект между таможнями КНР и Монголии по гармонизации процедур и провел тренинг по администрированию этих процедур (АБР-47)¹¹⁵.

53. В Казахстане, Кыргызстане и Таджикистане прошла внутристрановая инициатива по поддержке улучшения операционного процесса. Азербайджан, Монголия, Узбекистан и Афганистан не получили должной поддержки. Возможно, ЦАРЭС заинтересуется определить преимущества и соответствующее воздействие региональных проектов, создающих структуры и страновые проекты, за которыми следует необходимая работа по реализации этих структур.

d. Риск-менеджмент и Посточистой Аудит

54. Важный процесс ускорения таможенной очистки основывается на риск-менеджменте и посточистного аудита. АБР профинансировал три проекта, которые рассмотрели ряд аспектов риск-менеджмента на региональной основе. Первый проект разработал риск-менеджмент и стандарты аудита дополнительного списка товаров подлежащих оплате пошлиной, а также выпустил Руководство по Риск-Менеджменту ВТамО, который будет служить в качестве общего стандарта, в рамках которого каждая участвующая страна сможет разработать свою собственную систему риск-менеджмента. Второй проект помог в утверждении риск-менеджмента, основанного на процедурах таможенного контроля. Он разработал региональный стандарт для системы управления рисками. Оба проекта включали тренинг по управлению рисками. Третий проект намерен адресовать вопросы общие как для риск-менеджмента, так и для посточистного аудита (АБР-150, АБР-155, АБР-172)¹¹⁶. АБР определил «основную линию соответствия» для коммерсантов и спонсировал семинар по управлению рисками и аудиту дополнительного списка товаров, подлежащих оплате пошлиной. Кроме этих проектов внимание к риск-менеджменту и посточистному аудиту было уделено в Казахстане, Кыргызстане и Таджикистане, где наиболее активными были ЮСАИД, АБР, Всемирный Банк и ЕС/ТАСИС. В Азербайджане было уделено некоторое внимание риск-менеджменту со стороны ЕБРР, который оказал содействие таможне в полной реализации существующих

¹¹² З 1926КГЗ, З 1927ТАДЖ, ТП 3950КГЗ, ТП 3951ТАДЖ: Региональная Программа Содействия Торговле и Таможенное Сотрудничество, 2002-2005

¹¹³ ТП 4450КГЗ, ТП4451ТАДЖ:Создание Потенциала и Институциональное Усиление для Модернизации Таможни и Развития Инфраструктуры, 2005-2008

¹¹⁴ З 2307МОН: Модернизация Таможни, 2006-2010

¹¹⁵ ТП 6370РЕГ: Программа развития и Регионального Сотрудничества для Монголии и КНР, 2006

¹¹⁶ ТП 6058РЕГ: Содействие Торговле и Таможенное Сотрудничество, 2002-2007; ТП 6203РЕГ: Содействие Торговле и Таможенное Сотрудничество, Фаза II 2004; ТА 6437РЕГ: Поддержка Содействия Интегрированной Торговли для Центральноазиатского Регионального Экономического Сотрудничества, 2007

принципов, основанных на рисках таможенного и посточистного контроля (ЕБРР-39)¹¹⁷. Проект ЮСАИДа начал устанавливать модуль риск-менеджмента в системе ИКТ ASYCUDA в Афганистане (ЮСАИД-37)¹¹⁸. Монголия и Узбекистан, похоже, не получили должного внимания со стороны доноров по риск-менеджменту и посточистному аудиту.

55. В Казахстане ЮСАИД помог с внедрением системы риск-менеджмента с целью упорядочения процедур по импорту. Это привело к созданию специальных отделов Управления рисками и Посточистного Контроля во всех областных таможенных департаментах (ЮСАИД-15)¹¹⁹. Риск-менеджмент также был рассмотрен ЕС/ТАСИС. Он улучшил исполнение риск-анализа и отборочного контроля в соответствии с международными стандартами в международных аэропортах Казахстана (ЕС-40)¹²⁰. В настоящее время Всемирный Банк реализует внедрение новых мер по контролю грузового транспорта и процесса декларации, основанные на риск-менеджменте. Эта поддержка включает реализацию Системы Риск-менеджмента, интегрированную в Систему Интегрированной Таможенной Информации (ТАИС) с целью получения опыта по операциям, основанным на риск-менеджменте. Всемирный Банк укрепляет посточистный контроль и аудит через развитие системы риск-менеджмента, а также проводит тренинг по аудиту (ВБ-29)¹²¹.

56. В Кыргызстане ЮСАИД помог в снижении рисков коммерсантов и внедрил соответствующие процедуры (ЮСАИД-21)¹²². АБР помогает Кыргызскому Таможенному Департаменту внедрить практику риск-менеджмента в 10 пограничных пунктах.

57. В Таджикистане АБР внедрил процедуры по посточистному аудиту, основанному на риск-менеджменте и механизме импортеров/экспортеров (АБР-152)¹²³.

58. В Кыргызстане и Таджикистане АБР содействовал внедрению базы данных по структуре рисков (АБР-152)¹²⁴. Он помогает усовершенствовать риск-менеджмент и процедуры посточистного аудита через: а) упорядочение проверок документов и товаров на въезде; б) поддержку институционального потенциала с целью утвердить посттранзит, основанный на рисках, и аудит дополнительного списка товаров, подлежащих оплате пошлиной; с) развитие компьютерной модели с целью анализа «структуры риска» грузоперевозок, и; d) определение стандартных процедур для посточистного аудита с учетом риска грузоперевозок (АБР-153)¹²⁵.

59. В Казахстане, Кыргызстане и Таджикистане евротаможня оказала содействие в разработке системы риск-менеджмента грузового транспорта, которая обеспечит упрощенные процедуры для импортеров с низким риском, также она помогла в реализации выборочной проверки пассажиров. В 2006 году она начала проект разработки и реализации стратегии по риск-менеджменту, сформировала центральную базу данных информации и анализа рисков, разработала базу данных по оценке, странам-

¹¹⁷ http://www.delaze.ec.europa.eu/pdfs/enp/EU_Azerbaijan_AP.pdf

¹¹⁸ ЮСАИД, Содействие Торговле, 2009

¹¹⁹ ЮСАИД: Инвестиционный Проект Содействия Торговле, 2001-2006; ЮСАИД: Региональный Проект Либерализации Торговли и Таможни, 2007-2011

¹²⁰ ЕС/ТАСИС: Реформирование и Модернизация Комитета Таможенного Контроля в Республике Казахстан, 2006

¹²¹ P096998: Модернизация Таможни, 2009-2013

¹²² ЮСАИД: Инвестиционный Проект Содействия Торговле, 2001-2006

¹²³ З 1926КГЗ, З 1927ТАДЖ, ТП 3951ТАДЖ: Региональная Программа Содействия Торговле и Таможенное Сотрудничество, 2002-2005

¹²⁴ З 1926КГЗ, З 1927ТАДЖ, ТП 3950КГЗ, ТП 3951ТАДЖ: Региональная Программа Содействия Торговле и Таможенное Сотрудничество, 2002-2005

¹²⁵ ТП 6058РЕГ: Содействие Торговле и Таможенное Сотрудничество, 2002

производителям, классификации грузов и данные по мошенничеству. В этих странах она помогла в разработке стратегии посточистного контроля, разработала базу данных по мошенничеству и анализу финансового мошенничества, и провела тренинги для управленческого персонала высшего и среднего звена по посточистному контролю (ЕвроТ-2)¹²⁶. В этих трех странах она провела тренинги управленческого персонала высшего и среднего звена по методологии посточистного контроля, профинансировала изучающие туры для управленцев среднего звена, и обеспечила моделью должной проверки с целью обеспечения Таможенными Департаментами всей необходимой информацией коммерческому сообществу (ЕвроТ-2)¹²⁷. ЮСАИД участвует в улучшении оценки рисков и посточистном аудите (ЮСАИД -35)¹²⁸.

I. Методология, Стандарты и Сертификация Продукции

60. Ряд проектов адресовали аспекты метрологии и стандартов. В Таджикистане ЮСАИД оказывает содействие в разработке Закона о Метрологии (ЮСАИД-35)¹²⁹. Он помог в реорганизации Кыргызского Государственного Инспектората по Стандартам и Метрологии (КыргызСтандарт) в Национальный Институт по Стандартам и Метрологии (НИСМ) с целью обеспечить техническое обслуживание предпринимательства и правительства в соответствии с международной практикой. Он провел тренинг для 72 технических специалистов из правительства и предпринимательства из ЦАР. Тренинг помог им стать оценщиками с международной квалификацией, чтобы аккредитовывать и заниматься калибровкой в лабораториях в полном соответствии с международными стандартами ISO/IEC17025 “Общие Требования для Компетенции и Тестирования и Калибрации в Лабораториях” (ЮСАИД-30)¹³⁰. Он также помогает модернизировать режимы метрологии, аккредитации и стандартизации в Казахстане, и поддерживает Центральноазиатское Сотрудничество по Метрологии, Аккредитации и Стандартизации (САС-МАСК) и другие региональные организации, обеспечивающие гармонизацию процедурных и документарных требований. Всемирный Банк содействует Кыргызстану в структурировании предложенных стандартов и создании органа аккредитации и метрологии в соответствии с международными стандартами (ВБ-28)¹³¹. GTZ помогает правительству Кыргызстана в присоединении к Конвенции по метрике, а также обеспечивает развитие потенциала ряда национальных технических комитетов по стандартизации (GTZ-4)¹³². В Азербайджане ЕБРР укрепляет институты, ответственные за стандартизацию, аккредитацию, согласованную оценку, метрологию и контроля рынка с тем чтобы интегрировать их в Европейскую и международную структуры (ЕБРР-38)¹³³. Азербайджан тоже получил помощь от ЕС как часть суб-регионального проекта по гармонизации стандартов, правил и практики в газовом и нефтяном секторах (ЕС-8)¹³⁴.

61. ЮСАИД обеспечил современным научным контрольно-измерительным и электронным тестовым оборудованием Национальный Институт Метрологии

¹²⁶ Буз Ален Гамильтон, **Оценочный Отчет – Таможни Центральной Азии и Деятельность по Торговой Оценке, Казахстан, Кыргызстан и Таджикистан**, 2006, стр.20, 36, 52

¹²⁷ Буз Ален Гамильтон, **Оценочный Отчет – Таможни Центральной Азии и Деятельность по Торговой Оценке, Казахстан, Кыргызстан и Таджикистан**, 2006, стр.21, 37 и 53

¹²⁸ ЮСАИД: Региональный Проект Либерализации Торговли и Таможни, 2007-2011

¹²⁹ ЮСАИД: Региональный Проект Либерализации Торговли и Таможни, 2007-2011

¹³⁰ ЮСАИД: Инвестиционный Проект Содействия Торговле? 2001-2006

¹³¹ P087811: Проект Сокращения Технических Барьеров для Предпринимательства и Торговли, 2006-2010

¹³² GTZ: Поддержка Регионального Экономического Сотрудничества в Центральной Азии, Фаза II, 2008-2010

¹³³ ЕБРР: http://www.delaze.ec.europa.eu/pdfs/enp/EU_Azerbaijan_AP.pdf

¹³⁴ 23010: Усиление Регионального Сотрудничества по Энергетике в Западной Европе и на Кавказе, 2004-2006

(ГосСтандарт) в Казахстане, Кыргызстане и Таджикистане. Он также организовал предоставление современного научного контрольно-измерительного и электронного тестового оборудования от Морского флота США и Корпорации Боинг НИСМу Кыргызстана в 2004 и 2006гг¹³⁵.

62. По вопросу сертификации ЕБРР работал в Азербайджане по усилению потенциала центрального координационного органа, ответственного за регулирование и сертификацию продуктов местного производства и других продуктов, чтобы они соответствовали европейским стандартам сертификации (ЕБРР-38)¹³⁶. В Кыргызстане Всемирный Банк поддерживает на пилотной основе обновление и выборочную аккредитацию лабораторий, работающих для сектора агробизнеса и в сфере производства продуктов питания, а также органов, которые занимаются сертификацией качества продукции (ВБ-28)¹³⁷. В Таджикистане Международный Торговый Центр изучил Национальную Инфраструктуру Качества и Регулирующую Инфраструктуру и выработал рекомендации по отделению функций аккредитации из компетенции Таджикстандарта и присоединения последнего к программе обновления оснащения и стандартов национальной метрологии для поддержки предпринимательства и властей, оказывающих услуги по метрологии¹³⁸. GTZ в своем проекте предлагает Таджикстандарту внедрить ISO 9000-9001 в свои процедуры и участвовать в технических комитетах ISO. Он будет помогать в разработке стратегии для национальной инфраструктуры качества, включая обзор законодательства в этой сфере. В Узбекистане GTZ поддерживает усовершенствование стандартизации и сертификации через утверждение стандартов ISO и улучшение национального качества в соответствии с международными стандартами относительно экспортных товаров (GTZ-8)¹³⁹. ЦАРЭС предлагает две региональные технические помощи. Одна из них нацелена на «анализ пробелов» нормативно-правовой базы, а также технических и операционных возможностей органов сертификации, это приведет к выявлению инвестиционных предложений по развитию лабораторий сертификации. Второй проект оценит сертификационную способность каждой страны, после чего должна поступить помощь по тренингу персонала и других интервенций по развитию человеческих ресурсов, также помощь в обеспечении оборудованием (АБР-220, АБР-221)¹⁴⁰.

Ж. Мультимодальное и Интермодальное Оснащение и Логистические Центры

63. Все страны ЦАРЭС имеют право подписи Межправительственного Соглашения по Сети Азиатской Магистральной. Все, кроме КНР, являются членами СПЕКА. Азербайджан, Казахстан, Таджикистан и Узбекистан имеют право подписи Соглашения по Транс-Азиатской Железнодорожной Сети. Это соглашение определило около 25 станций международной важности в регионе ЦАРЭС, которые СПЕКА рассматривает как интермодальные пункты (СПЕКА-11)¹⁴¹. Их утверждение в рамках ЦАРЭС может быть ценным. ЮНЕСКАП провел ряд малых исследований по возможностям интермодальных и

¹³⁵ http://centralasia.usaid.gov/files/Instrument_donation-Kg_FEb_24.pdf

¹³⁶ ЕБРР, сообщено в http://www.delaze.ec.europa.eu/pdfs/enp/EU_Azerbaijan_AP.pdf

¹³⁷ P087811: Проект Сокращения Технических Барьеров для Предпринимательства и Торговли, 2006-2010

¹³⁸ http://www.untj.org/files/news/SME/Issue3_eng.pdf

¹³⁹ GTZ: Поддержка Регионального Экономического Сотрудничества в Центральной Азии, Фаза II, 2008-2010

¹⁴⁰ РЕГ ТП4: Усиление Возможностей Национальных Сертификационных Органов, 2011-2012; РЕГ ТП5: Сертификация Продукции и Стандарты Взвешивающего Аппарата, 2010

¹⁴¹ <http://www.unescap.org/oes/speca/docs/events/12th%20session%20of%20the%20spec%20pwg%20on%20transport%20and%20border%20crossing%20-%202013-14%20march%202007,%20dushanbe/presentations/ahtarnet.pdf>

логистических центров вдоль сети Азиатской Магистрали (ЕСКАП-22, ЕСКАП-23, ЕСКАП-32)¹⁴².

64. Было проведено ряд региональных и других исследований по интер- и мультимодальным вопросам. Экономическая Организация Сотрудничества (ЭОС)¹⁴³ исследовало экспедирование грузов, операции и оснащение мультимодальной транспортировки и выработала рекомендации по устранению препятствий при транспортировке, и таким образом внедрить экономную мультимодальную транспортировку в регионе ЭОС (ЭОС-1)¹⁴⁴. ТРАСЕКА провела исследование по железнодорожным операциям с выработкой рекомендаций по мультимодальной транспортировке (ТРАС-18)¹⁴⁵ и INOGATE требования в нефте-газовом секторе для мультимодальной нефтяной транспортировке с грузоподъемностью 10 млн тонн нефти или нефтепродуктов в год, используя железнодорожные и морские порты Актау и Дубенди (ИНО-1)¹⁴⁶. На страновом уровне АБР оценил возможности для мультимодальной интеграции в Монголии для поддержки беспрепятственной перевозки грузов и транспортировки пассажиров. Сейчас он помогает в подготовке национальной стратегии для продвижения мультимодальной транспортировки в Монголии. Стратегия включит план развития мультимодальной транспортировки, включая развитие мультимодального оснащения Замун-Ууд по Корридору ЦАРЭС 4b, но не развитие интермодальной сети ЮНЕСКАП. Улан Батор является предпочитаемым ЮНЕСКАП местом (АБР-13)¹⁴⁷. ЦАРЭС предлагает три дальнейших исследования по вопросам мультимодального оснащения в период 2010-2013. Первое изучение будет продолжением ранее проведенного, оценивший варианты интермодальности на Ош-Сары Таш-Иркештам дороге, он исследует и оценит потенциал логистики, оснащения, терминалов и оборудования, которые могут быть адаптированы для производства интермодального оснащения вдоль двух коридоров ЦАРЭС. Второе исследование предложит проверку материальной инфраструктуры, технологии транс-загрузки и приведет к формированию плана действий по мультимодальной транспортировке в регионе ЦАРЭС. Третье исследование нацелено на подготовку технического обоснования интермодального логистического парка в Улан Баторе (АБР-15, АБР-202, АБР-228, АБР-221, АБР-195)¹⁴⁸. Второе исследование может быть определено приоритетным так как оно сможет определить приоритеты каждого коридора ЦАРЭС. Два коридора могут иметь преимущество в определении приоритетности инвестиций в железную и автомобильную дороги. В графике ЕБРР тоже имеется проект продвижения мультимодальных услуг в Азербайджане (ЕБРР-22)¹⁴⁹.

¹⁴² ROK06005: Продвижение Роли Азиатской Магистрали и ТрансАзиатской Железной Дороги, 2006-2008; ROK05003: Региональное Интермодальное Транспортное Планирование (Фазы I и II), 2005-2008; AG306001: Логистические Планируемые Модели для Предприятий и Логистических Кластеров, 2006-2008

¹⁴³ Стран участников ЦАРЭС Афганистана, Азербайджана, Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана и Узбекистана

¹⁴⁴ LDSMD166/A:04.DOC/PI-10/RI: Исследование по Мультимодальному Транспорту, 1999

¹⁴⁵ ТРАСЕКА: Обзор Реабилитации Железных Дорог в Центральной Азии, 2004-2006

¹⁴⁶ 98.01: Уточнение по Институциональным Вопросам (Фаза В) – Мультимодальная Система Нефтяной Транспортировки и Выбор Общего Оператора, 2000-2001

¹⁴⁷ ТП 3990МОН: Проект Развития Дороги III, 2002; ТП 7110МОН: Проект Развития Региональной Логистики, 2009

¹⁴⁸ ТП 6024РЕГ: Проекты Регионального Сотрудничества в Транспортном Секторе в Центральной Азии, 2002-2006; РЕГ ТП28: Техничко-экономическое Обоснование для Железнодорожного и Мультимодального Транспорта в КНР, Кыргызстане и Узбекистане, 2010; РЕГ ТП13: Развитие Мультимодального Транспорта вдоль Коридора ЦАРЭС, 2013; МОН ТП5: Региональное Развитие Логистики, 2008-2009; МОН ТП2: Техничко-экономическое Обоснование Улан Баторского Интермодального Логистического Парка, 2010

¹⁴⁹ ЕБРР: http://www.delaze.ec.europa.eu/pdfs/enp/EU_Azerbaijan_AP.pdf

65. В настоящее время СПЕКА поощряет внедрение международных мультимодальных транспортных коридоров при выходе и въезде в страны СПЕКА.

66. По другим вопросам. ТРАСЕКА предложила проект закона мультимодального транзита и проведение тренинга без отрыва от производства по международному транспортному закону для специалистов каждой национальной комиссии ТРАСЕКА (ТРАС-24)¹⁵⁰. ПРООН предлагает масштабное исследование по станциям международной контейнерной перевозки с целью развития мультимодальной транспортной системы в КНР (ПРООН-16)¹⁵¹. ЦАРЭС предлагает управленческое исследование по улучшению аспектов конкурентной способности, менеджменту, логистическим и другим вопросам поставки груза в регионе ЦАРЭС (АБР-213)¹⁵². Этот аспект мультимодальных операций может быть изучен и в исследовании описанном в пункте 64 выше.

67. Логистика и логистические центры привлекают внимание доноров во второй половине этой декады. В первой половине декады ТРАСЕКА провела исследование логистики нефтяной транспортировки в Азербайджане, заключившей необходимость выработки спецификации изготовления на заказ нефтяного транспорта, по концепции железнодорожной логистики, которая включает «единое окно» для клиентов и развитие логистических центров и логистических отделов. (ТРАС-23)¹⁵³. АБР тоже рассматривал вопросы логистики в Азербайджане и разработал структуру и планы по развитию международных логистических центров (АБР-29)¹⁵⁴.

68. Большой деятельности доноров по логистическим центрам в ЦАР не было, кроме исследования проведенного ТРАСЕКА, включившего подготовку технического обоснования создания современных логистических центров для объединения перевозки грузов, начиная с дорожной транспортировки в каждой из четырех стран ЦА, включая предложения по размещению логистических центров. После этой работы последует второй проект по обзору логистических возможностей что приведет к определению мероприятий по развитию сети эффективных логистических центров вдоль коридоров ТРАСЕКА с определением где будут находиться логистические центры (ТРАС-4, ТРАС-31)¹⁵⁵. Это исследование является частью вперед идущих планов ЦАРЭС (АБР-181).

69. В Синьзянской провинции АБР содействовал в подготовке стратегии по развитию логистической индустрии. Стратегия нацелена на развитие региональных логистических систем, через генеральный план, подходящих для сети транспортировки расположенных вокруг Урумчи. Также была оказана поддержка исследований развития логистических центров для Монголии и Внутреннего Монгольского Автономного Региона в КНР (АБР-150, АБР-166)¹⁵⁶. Последующий проект сформулировал суб-региональную стратегию для развития торговой логистики в КНР и Монголии и помог властям в приграничных городах, таких как Замун-Ууд и Эренхот сформулировать и реализовать план развития города

¹⁵⁰ 2002/027-526: Общая Законодательная База для Транзитной Перевозки, 2002-2004

¹⁵¹ ПРООН – сообщено в документации Проекта Нового Шелкового Пути

¹⁵² РЕГ ТП30: Развитие Системы Мультимодального Транспорта, 2011

¹⁵³ EUROPEAID 113200/C/SV/Мульти: Логистический Центр Железнодорожного Транзита Нефти, 2002-2003

¹⁵⁴ ТП 4582АЗЕ: Стратегия Развития Транспортного Сектора, 2005-2006

¹⁵⁵ EUROPEAID/122076/C/SER/Мульти: Развитие Скоординированной Транспортной Политики, 2007-2008; ТРАСЕКА: Сеть Логистических Центров для всех Стран ТРАСЕКА: Центральная Азия, Кавказ и Европейская ТРАСЕКА; РЕГ ТП29: Развитие Логистических Центров и Железнодорожных Мультимодальных Хабов для Обслуживания Региона ЦАРЭС, 2008-2010;

¹⁵⁶ ТП 6058МОН: Содействие Торговле и Таможенное Сотрудничество, 2002-2007; ТП 4873КНР: Развитие Логистики и Создание Потенциала в Синцзян-Уйгурском Автономном Округе, 2006

нацеленное на развитие логистики по торговле (АБР-47)¹⁵⁷. Настоящий проект улучшает операционную эффективность терминалов грузоперевозок в Урумчи, внедрением логистической транспортной системы основанной на веб-элементе (АБР-174)¹⁵⁸. ЦАРЭС предлагает создание логистического центра в Хоргосе с использованием последней технологии для развития экономики и торговли в этом районе. Центр должен спонсироваться частным сектором и представлять возможности для частных с тем чтобы привлечь МФИ в мероприятия ЦАРЭС по развитию торговли (АБР-197)¹⁵⁹. Если изучение начнется раньше чем план действий ЦАРЭС для мультимодальной транспортировки упомянутой в пункте 65, то можно сказать, что исследование маршрута от Хоргоса в Европу важнее, чем исследование маршрута через Достык в Казахстане или Торугарт или Иркештан в Кыргызстане.

70. На региональной основе АБР помогает в развитии эффективной индустрии торговой логистики, включая развитие гос-частного партнерства (ГЧП) (АБР-172)¹⁶⁰. ЦАРЭС предлагает проект по исследованию спроса рынка для определения краткосрочных, среднесрочных и долгосрочных потребностей для логистического оснащения оборудованием и определения планов по строительству логистических центров в Кыргызстане, Таджикистане, Монголии, провинции Синьзянь и Внутренней Монголии (не являющейся частью ЦАРЭС). Проект разработает список приоритетных инвестиций и определит потенциальные источники финансирования для строительства (АБР-226)¹⁶¹.

К. Транзит

71. ТРАСЕКА выполнила исследование по транзитным пошлинам вдоль железнодорожных, автомобильных и морских маршрутов с фокусом на железнодорожных тарифах. Целью проекта также было улучшение контакта между предпринимателями и железнодорожными компаниями через доступность экспедиционных агентств и выявление возможностей конкурентоспособных тарифов (ТРАС-22)¹⁶². Отдельный проект был нацелен на каталогизирование существующих двусторонних и многосторонних соглашений по транспортному транзиту, которые используются в государствах ТРАСЕКА, был проведен анализ их воздействия и выработаны рекомендации по мероприятиям, которые модифицировали бы эти соглашения в пунктах, конфликтных с соглашением ТРАСЕКА. Результатом проекта была разработка руководства по международным конвенциям и договорам, также был предложен проект Закона по мультимодальному транзиту, выработаны технические стандарты для грузового автотранспорта, их использования, все эти вопросы могут быть инкорпорированы в соответствии с Приложением по автодорожному транспорту к Базовому Многостороннему Соглашению (ТРАС-24)¹⁶³. ЮСАИД совместно со Всемирным Банком тоже разрабатывает схему основных транзитных коридоров как для авто-, так и для железных дорог в Центральной Азии, включая Афганистан. Это исследование покажет расстояние, время и расходы, которые необходимы для продвижения груза по всему маршруту. Данная информация используется как инструмент в работе с транспортными ассоциациями и национальными

¹⁵⁷ ТП 6370РЕГ: Программа развития и Регионального Сотрудничества для Монголии и КНР, 2006

¹⁵⁸ З 2393КНР: Проект Улучшения Региональной Дороги в Синцзян (Участок Корла–Кука), 2007-2012

¹⁵⁹ КНР IP8: Международный Логистический Центр Коргас, nd-2010

¹⁶⁰ ТП 6437РЕГ: Поддержка Содействия Интегрированной Торговле для Центральноазиатского Регионального Экономического Сотрудничества, 2007

¹⁶¹ РЕГ IP4: Торговые и Предпринимательские Логистические Центры с Системой Обмена Информацией, 2011-2014

¹⁶² 01-0181: Объединенная Политика по Транзитным Пошлинам и Тарифам, 2001

¹⁶³ 2002/027-526: Общая Законодательная База для Транзитной Транспортировки, 2002-2004

регулирующими ведомствами для сокращения ограничений по всему маршруту, а также используется как источник ценных данных для экспортеров (ЮСАИД-5, ВБ-37)¹⁶⁴. Похожее исследование провел GTZ. Также ЦАРЭС недавно создал систему мониторинга мероприятий по работе коридора для сбора базовой информации по перемещению товаров и людей по шести коридорам, эту информацию используют экспедиторские агентства и ассоциации дорожных перевозчиков.

72. Была проведена определенная работа по созданию гарантийной системы. ЮСАИД помогает в разработке и внедрении транзитной схемы и гарантий или, другими словами, механизма страхования, подходящего для Центральной Азии и ее основных торговых партнеров (ЮСАИД-35)¹⁶⁵. GTZ рассматривает систему таможенных гарантий и электронных оплат, которая будет включена в последнюю стадию его проекта по единому окну в Кыргызстане (GTZ-5)¹⁶⁶. ЦАРЭС планирует проекты по выработке рекомендаций по техническому обоснованию и реализации альтернативных систем таможенной гарантии, а также последующие шаги в развитии системы таможенных гарантий, включая ТИР Карнет (АБР-187, АБР-212)¹⁶⁷.

73. В контексте ТИР, Международный союз автотранспортных перевозок (МСАП) проводит обязательный тренинг для всех новых членов. Этот тренинг предполагает участие представителей транспортных ассоциаций, таможни и министерств транспорта, которые работают по вопросам ТИР на рабочем и управленческом уровне. Обучившиеся же затем ответственны за обучение других людей в своих организациях. Тренинг включает основные вопросы системы ТИР, Конвенции ТИР, роль и обязанности вовлеченных сторон, обзор вопросов гарантий ТИР и описание работы ТИР (МСАП-3)¹⁶⁸. МСАП и ЦАРЭС помогают в развитии Системы Безопасной ТИР для Кыргызстана¹⁶⁹. ЮСАИД исследовал использование Системы ТИР в Центральной Азии с тем, чтобы провести анализ транспортных расходов (ЮСАИД-31)¹⁷⁰. В настоящее время он помогает реализовывать систему ТИР в Казахстане, Кыргызстане, Таджикистане и Афганистане (ЮСАИД-35, ЮСАИД-37)¹⁷¹. В своем раннем проекте ЮСАИД использовал МСАП для проведения тренинга в ЦАР. Этот тренинг позволил служащим таможни разработать свои собственные тренинговые программы по использованию руководства по ТИР, которые могут затем использоваться в каждом ПП (ЮСАИД-31)¹⁷². КНР - единственная страна ЦАРЭС, которая не является участником МСАП (Афганистан пока еще не операционный участник). АБР помогает КНР во вступлении в ТИР через предоставление КНР опыта стран ТИР, а также через проведение тренингов по таможенным операциям (АБР-47)¹⁷³. ЦАРЭС предлагает большой обзор по транзитным системам в странах-участниках. Исследование позволит выработать рекомендации по устранению транзитных трудностей и таким образом сделает систему более эффективной в использовании. Оно включит координацию транзитных стран или создание ассоциации по реализации

¹⁶⁴ ЮСАИД: Региональный Проект Либерализации Торговли и Таможни, 2007-2011

¹⁶⁵ ЮСАИД: Региональный Проект Либерализации Торговли и Таможни, 2007-2011

¹⁶⁶ GTZ: Поддержка Регионального Экономического Сотрудничества в Центральной Азии, Фаза II, 2008-2010

¹⁶⁷ РЕГ ТП9: Упрощенные Транзитные Процедуры, 2009; РЕГ ТП12: Усиление Таможенной Гарантийной Системы в Регионе ЦАРЭС, 2011

¹⁶⁸ http://www.iru.org/index/en_iru_tir_scope_index#

¹⁶⁹ Буз Ален Гамильтон, **Оценочный Отчет – Таможни Центральной Азии и Деятельность по Торговой Оценке, Казахстан, Кыргызстан и Таджикистан**, 2006

¹⁷⁰ ЮСАИД: Инвестиционный Проект Содействия Торговле, 2001-2006

¹⁷¹ ЮСАИД: Региональный Проект Либерализации Торговли и Таможни, 2007-2011, ЮСАИД: Проект Либерализации и Содействия Торговле, 2009

¹⁷² ЮСАИД: Инвестиционный Проект Содействия Торговле, 2001-2006

¹⁷³ ТП 6370РЕГ: Программа развития и Регионального Сотрудничества для Монголии и КНР, 2006

системы. Исследование также определит техническое обоснование реализации пилотной транзитной системы одного коридора, где будет применена одноразовая таможенная гарантия (АБР-187)¹⁷⁴. АБР предлагает проект рассмотрения вопросов по выявлению низкого ТИР-восприятия и его использования (АБР-173)¹⁷⁵.

74. В Афганистане АБР как часть исследования по инфраструктурным инвестициям рекомендовал специальные меры по возмещению затрат (например, транзитные пошлины и оплата за провоз груза) (АБР-157)¹⁷⁶. Он оказал содействие в укреплении и модернизации транзитных договоров через создание и поддержку работы межотраслевой постоянной комиссии, был сделан обзор торговых и транзитных договоров и дана рекомендация перезаключить некоторые из существующих договоров либо, по необходимости, заключить новые договоры. АБР также помог в проекте Закона о Внутреннем Транспорте, включая вопросы транзитных пошлин и контроля автотранспорта при въезде в Афганистан, временного хранения товаров, снятых с перегруженных грузовиков (АБР-167)¹⁷⁷. ЮСАИД начинает проект по решению вопросов по ТИР в Афганистане (ЮСАИД-37)¹⁷⁸. Всемирный Банк помог развить финансовый и страховой потенциал по транзиту (ВБ-24)¹⁷⁹.

L. Стандарты автотранспортных средств

75. ЮСАИД в настоящее время помогает в гармонизации стандартов автотранспортных средств, весовых ограничений и систем измерения, в разработке общих стандартов по регистрации и документации автотранспорта в Казахстане, Кыргызстане и Таджикистане (ВБ-24)¹⁸⁰. В Монголии АБР помог в разработке нормативов по транзитному автотранспорту в соответствии с международными стандартами (АБР-24)¹⁸¹. ЦАРЭС планирует проект, где будут рассматриваться необходимые пограничные соглашения между КНР, Кыргызстаном и Таджикистаном, договоры должны решить вопросы по общим требованиям для разрешения проезда автотранспорта (АБР-179)¹⁸².

M. Информация

76. Наличие информации является важным фактором при эффективной работе транзитной и торговой систем. Всемирный Банк признал это в своих рекомендациях по опубликованию и толкованию правил пересечения границ (ВБ-23)¹⁸³. АБР создал вебсайт, где опубликованы все отчеты ЦАРЭС по программе содействия торговле (АБР-150)¹⁸⁴. Проблема получения нужной информации все еще остается нерешенной. АБР собирается создать информационную платформу и провести пилотное тестирование на таможенных границах Кыргызстана и КНР, и Казахстана и КНР (АБР-155)¹⁸⁵. Идея создания такой платформы пока не рассматривалась в отношении других стран. В Кыргызстане АБР помогал в принятии новых процедур таможенной очистки и контроля и

¹⁷⁴ РЕГ ТП9: Упрощенные Транзитные Процедуры, 2009

¹⁷⁵ РЕГ ТП14: Развитие Согласованной Национальной Транспортной Политики, 2007-2009

¹⁷⁶ ТП 4536АФГ: Содействие Пограничной Торговле и Транспорту, 2004-2006

¹⁷⁷ ТП 4906АФГ: Создание Потенциала для Таможни и Содействие Торговле, 2006

¹⁷⁸ ЮСАИД, Содействие Торговле, 2009

¹⁷⁹ P083906: Проект Аварийной Модернизации Таможни и Содействие Торговле, 2004

¹⁸⁰ ЮСАИД: Региональный Проект Либерализации Торговли и Таможни, 2007-2011

¹⁸¹ З 2087МОН: Развитие Региональной Дороги, 2004-2009

¹⁸² РЕГ ТП18: Подготовка Пограничного Соглашения между Китайской Народной Республикой, Кыргызской Республикой и Таджикистаном 2008-2010

¹⁸³ 33879: Вопросы Транспорта и Содействия Торговле в СНГ 7 Казахстане и Туркменистане, 2003

¹⁸⁴ ТП 6058РЕГ: Содействие Торговле и Таможенное Сотрудничество, 2002-2007

¹⁸⁵ ТП 6203РЕГ: Содействие Торговле и Таможенное Сотрудничество Фаза II, 2004

сделать эту информацию доступной для общества (АБР-152)¹⁸⁶. GTZ недавно создал вебсайт на английском и русском языках для экспортеров/импортеров, где они могут найти информацию по торговым формам (импортно/экспортные формы), контакты (учреждений, адреса, стоимость), «кто за что ответственный», тарифы, и ссылки на соответствующие законы (GTZ-5)¹⁸⁷. ОБСЕ недавно открыл центр по продвижению приграничной торговли между Таджикистаном и Афганистаном по обеспечению предпринимателей информацией по таможенным и рынкам по обе стороны границы (ОБСЕ-1)¹⁸⁸. По своему региону ТРАСЕКА содействовал созданию, работе и регулярному обновлению веб-центра по «часто задаваемым вопросам», основным мероприятиям ТРАСЕКА и обновлению тарифной базы данных ТРАСЕКА (ТРАС-26)¹⁸⁹. ПРООН исследовал вопрос улучшенной коммуникации и доступности информации как средство продвижения торговли и транзита по региону Шелкового Пути (ПРООН-4)¹⁹⁰. В Казахстане ЕС-ТАСИС поддерживал развитие эффективного механизма, поддерживаемого государством, для привлечения частных инвестиций к созданию услуг вдоль международной транзитной магистрали, а также обеспечение информационных услуг по маршрутам международных поставщиков (ЕС-31)¹⁹¹. ЦАРЭС также планирует три проекта по увеличению доступности информации о торговле, чтобы помочь экспортерам, импортерам и логистической индустрии. Первый проект сделает обзор всех мероприятий воздействующих на торговлю и транспортировку и опубликует ее на вебсайте ЦАРЭС. Второй проект соберет информацию о документации, опубликует все импортно-экспортные процедуры, законодательно-нормативную базу, информацию по требованиям таможни и других государственных учреждений, а также информацию по всем другим мероприятиям воздействующих на торговлю, такие как запреты, квоты, лицензирование, технические стандарты, налоги и пошлины, финансовые меры и правила валютного обмена и опубликование этой всей информации. Третий проект документально зафиксирует все налоги, пошлины и оплаты, затрагивающих транспортеров в каждой стране ЦАРЭС, разделит их по категориям, по типу и целям, и опубликует эту информацию в соответствующем порядке (АБР-200, АБР-211, АБР-224)¹⁹². ПРООН поддерживает публикацию серий справочников и каталогов для иностранных инвесторов и национальных экспортеров по Узбекистану (ПРООН-6)¹⁹³. ПРООН также планирует собрать формы, используемые в международных торговых сделках в Кыргызстане, и информацию по документации процедур, а также что требуется для заполнения форм, информацию по нормативно правовой базе регулирующих документальное оформление процедур и всего процесса. Используя эту информацию как базу для пилотного проекта нужно разработать региональный вебсайт по сбору информации по формам и производить обмен информацией по необходимой документации процедур между странами СПЕКА (ПРООН-10)¹⁹⁴. Как было отмечено в параграфе 38 ПРООН разрабатывает веб-страницу по программе IBM в регионе ЦАР.

¹⁸⁶ З 1926КГЗ: Программа Регионального Содействия Торговле и Таможенное Сотрудничество, 2002-2005

¹⁸⁷ GTZ: Поддержка Регионального Экономического Сотрудничества в Центральной Азии, Фаза II, 2008-2010

¹⁸⁸ ОБСЕ: информации нет

¹⁸⁹ ТРАСЕКА: Содействие Торговле и Поддержка Институтов, 2004-2006

¹⁹⁰ ПРООН: Региональная Программа Территории Шелкового Пути, 2004-2006

¹⁹¹ ЕС-ТАСИС: Механизм Поддержки Развития Инфраструктуры Дорожных Услуг по Транзитному Маршруту Казахстана, 2004-2005

¹⁹² РЕГ ТП15: Обзор Мероприятий/Практики, Влияющих на Передвижение Товаров в странах ЦАРЭС, 2010; РЕГ ТП6: Торговый Портал ЦАРЭС, 2011; РЕГ ТП22: Обзор Налогов и Пошлин для Операторов Транспорта, 2011-2012

¹⁹³ 45910: Создание Потенциала и Усиление Иностранной Торговли и Институтов Продвижения Инвестиций в Узбекистане, 2005-2009

¹⁹⁴ ECE/GC/2009/005: без названия, 2009

N. Развитие потенциала

77. Вопрос развития потенциала (РП) был уже затронут в подразделах по вступлению в ВТО, IBM и эффективности процесса на границе. Мы должны иметь в виду, что для РП потребуется долгосрочное уделение внимания основанное на изменении стратегии управления. Стратегия изменения управления должна быть реализована последовательно, только если она не покажет обратного эффекта. Два проекта нацелены на стратегию изменения управления: проект Всемирного банка по модернизации таможни в Казахстане и региональный проект АБР по Содействию Торговле и Таможенному Сотрудничеству, Фаза II (ВБ-29, АБР-150)¹⁹⁵.

78. Были большие проекты во многих странах ЦАРЭС с сильным акцентом на РП. Большой акцент на РП был в проектах развития центральной ИКТ системы и развития человеческих ресурсов. ЕБРР помогал азербайджанской таможне (ЕБРР-38, ЕБРР-39)¹⁹⁶; Всемирный Банк финансировал проект в Афганистане «Аварийная модернизация таможни и содействие торговле» (ВБ-24), проект в Казахстане по Модернизации Таможни (ВБ-29); АБР содействовал Региональной Программе по Содействию Торговле и Таможенному сотрудничеству, Региональному Проекту Модернизации Таможни и Развития Инфраструктуры (АБР-165)¹⁹⁷ в Кыргызстане и Таджикистане, и проекту Модернизации Таможни в Монголии (АБР-171)¹⁹⁸.

79. В своей работе по границе WOMCA предоставил тренинг через развитие страновых институтов тренинга. Эта программа была сосредоточена на сотрудниках пограничной охраны, но также предоставила тренинг и таможенным сотрудникам по специализированной деятельности. WOMCA 6 содействовал в тренинге поисковых собак и начал их проведение с Казахского национального института по тренингам. WOMCA создал тренинговые центры для собак в Кыргызстане (WOMCA-2). WOMCA6 реконструировал тренинговые институты в Казахстане, Кыргызстане, Таджикистане и Узбекистане (WOMCA-8). MOM создал школу тренинга пограничной охраны в Азербайджане и разработал расписание для них (MOM-1)¹⁹⁹.

80. РП рассмотрел широкий ряд вопросов, куда были включены и вопросы по центральным компьютерным системам, процессы реконструкции, а также совершенствования базовых навыков таможенных служащих. Основные вопросы РП включали:

- (i) в Афганистане ЮСАИД произвел основную модернизацию таможенных департаментов, включившее обзор структуры и руководство всех таможенных отделов, и провел тренинг для новых и старых сотрудников (ЮСАИД-39)²⁰⁰. АБР разработал тренинговые курсы для использования их Центром Таможенного Тренинга и провел тренинг по вопросам коррупции (АБР-167)²⁰¹. В других учреждениях он разработал тренинг для сотрудников министерств по коммерции, по содействию в торговле (АБР-161)²⁰²;

¹⁹⁵ P096988: Модернизация Таможни, 2008-2013; TP6058: Содействие Торговле и Таможенное Сотрудничество, 2002

¹⁹⁶ http://www.delaze.ec.europa.eu/pdfs/enp/EU_Azerbaijan_AP.pdf

¹⁹⁷ З 2113РЕГ: Региональный Проект Таможенной Модернизации и Развития Инфраструктуры, 2005-2010

¹⁹⁸ З 2307МОН: Проект Модернизации Таможни, 2005-2010

¹⁹⁹ MOM: Интегрированное Управление Границей, nd

²⁰⁰ Сообщено в Содействие ЕС Таможенной Администрации в Афганистане

²⁰¹ TP 4906АФГ: Создание Потенциала для Таможни и Содействие Торговле, 2006

²⁰² TP 4699АФГ: Создание Потенциала для Министерства Коммерции по Торговле и Содействия Транзиту, 2005

- (ii) в Азербайджане АБР выработал предложения по институциональному усилению Министерства транспорта и дорожного агентства (АБР-29, АБР-30)²⁰³. ЕБРР занимался вопросом усиления потенциала по тренингу, проводил тренинг и обеспечивал информацией по усилению профессионализма таможенных служащих, основываясь на лучшей практике ЕС. Он также разработал стратегию по общему образованию и тренингу по управлению на границе, включая разъяснение шенгенских норм и стандартов (ЕБРР-40)²⁰⁴; ВТамО недавно выполнил технический отчет с рекомендациями по содействию экономике и диверсификации торговли/сокращению расходов в таможенном деле и реконструкции ИТ-систем (ВТамО-3)²⁰⁵.
- (iii) в Казахстане Всемирный Банк совместно с ВТамО оценивают целесообразность Академии Таможни и разрабатывают широкий спектр курса по обучению сотрудников таможни, служащих финансового управления в таможенном департаменте, обучение проходит по вопросам системы интегрированных тарифов, сбора информации, исследований, антиконтрабандным функциям, связанным с ужесточением закона. Наиболее важным вопросом здесь является разработка общего плана по управлению человеческими ресурсами (ВБ-29, ВТамО-13)²⁰⁶. ЮСАИД ознакомил таможенных служащих с подробностями казахстанского законодательства и международных механизмов, которые применимы в данных вопросах, через семинары и специализированные тренинги (ЮСАИД-11)²⁰⁷. Он также провел тренинг для государственных и негосударственных служащих по методологии сокращения инвестиционных ограничений (СИО). Целью было использование обученным персоналом методологии для сокращения административных барьеров в городах и областях по всему Казахстану. Эта работа была расширена через мультипликативную программу, используемую казахстанскими ассоциациями партнеров для обучения ассоциаций в Таджикистане, Кыргызстане и Узбекистане по методологии СИО (ЮСАИД-28)²⁰⁸. В Казахстане ЕС/ТАСИС провел оценку необходимых тренингов для перевозчиков и разработал курс в соответствии с рекомендациями Международной Федерации Ассоциаций Грузовых Перевозчиков (FIATA) (ЕС-19)²⁰⁹. У него был маломасштабный проект по анализу необходимого тренинга для Центра Таможенного Тренинга, и он провел семинары по обучению тренеров (ЕС-25)²¹⁰. Позднее он намеревался разработать стратегию по управлению человеческими ресурсами и повысить потенциал по тренингу Тренингового Центра КТК (ЕС-40)²¹¹. Были налажены двусторонние связи таможенных операций аэропортов Астаны и Мадрида, поддерживаемый мероприятиями по тренингу и изучающими турами (ЕС-

²⁰³ http://www.delaze.ec.europa.eu/pdfs/enp/EU_Azerbaijan_AP.pdf

²⁰⁴ ВТамО: Миссия по Экономической и Торговой Оценке, 2009

²⁰⁵ Р 096998: Модернизация Таможни, 2008-2013

²⁰⁶ Р 096998: Модернизация Таможни, 2008-2013

²⁰⁷ ЮСАИД: Инвестиционный Проект Содействия Торговле, 2001-2006

²⁰⁸ ЮСАИД: Инвестиционный Проект Содействия Торговле, 2001-2006

²⁰⁹ ЕС/ТАСИС: Поддержка Развития Политики Транзитных Коридоров в Республике Казахстан, 2000-2002

²¹⁰ ЕС/ТАСИС: Тренинг (Поддержка Центра Таможенного Тренинга), 2002

²¹¹ ЕС/ТАСИС: Реформирование и Модернизация Комитета Таможенного Контроля в Республике Казахстан, 2006

- 26)²¹². Этот проект помог разработать свод правил для таможенных служащих через тренинг по Декларации Аруша²¹³. ЕС также поддерживает развитие потенциала Министерства индустрии и торговли и Центра развития торговой политики для разработки и реализации торговой политики (ЕС-14)²¹⁴. Евротаможня оказывает содействие в разработке современной политики управления человеческими ресурсами и предоставляет тренинги по приоритетным таможенным топикам в центрах по управлению тренингами (ЕвроТ-5)²¹⁵;
- (iv) в настоящее время в Кыргызстане АБР содействует полноценной работе Департамента по управлению дорожным коридором Бишкек-Торугарт, демонстрируя лучшую практику при операции и управлении активами коридора (АБР-76)²¹⁶. Правительство США провело тренинг для пограничной охраны и таможенных служащих по антиконтрабандным действиям (США-6)²¹⁷. Госдепартамент США профинансировал участие двух людей из Кыргызстана и Таджикистана на курсах по интеллектуальной собственности в Венгрии, которые провел юридический департамент США. АБР на постоянной основе проводит тренинги по базовым компьютерным навыкам, наладке компьютеров, риск-менеджменту, посточистному аудиту и современному таможенному контролю (АБР-152, АБР-165)²¹⁸. Евротаможня провела тренинги по оценке рисков, этике, по обновленному Таможенному Кодексу²¹⁹, и ЕС провел тренинг по Декларации Аруша (ЕС-15)²²⁰. ЮСАИД поддерживает развитие потенциала и проводит тренинги по обеспечению соответствия обязательств учреждений требованиям ВТО (ЮСАИД-35)²²¹. GTZ проводит тренинг по разработке технических норм и по их отличию от стандартов (GTZ-5)²²²;
- (v) в Монголии тренинг был посвящен сотрудникам лабораторий по управлению токсичными отходами и другими опасными веществами (АБР-171)²²³. ВТамО активно проводил специализированные тренинги и семинары по риск-менеджменту и посточистному аудиту, а также, по соглашению с департаментом голландской таможни, по обеспечению РП (ВтамО-22, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 32). Несмотря на деятельность ВтамО в Монголии, видно, что здесь РП не получило внимания на должном уровне по сравнению с другими странами ЦАРЭС;

²¹² ЕС/ТАСИС: Таможенный Контроль (Аэропорт Двусторонней связи Мадрид-Астана), 2002

²¹³ Буз Ален Гамильтон, **Оценочный Отчет – Таможни Центральной Азии и Деятельность по Торговой Оценке, Казахстан, Кыргызстан и Таджикистан**, 2006, стр.20

²¹⁴ 2007/019-246: Экономическое Развитие в Казахстане – Расширение Экономической Диверсификации и Конкурентоспособности в Казахстане, 2007-2011

²¹⁵ Буз Ален Гамильтон, **Оценочный Отчет – Таможни Центральной Азии и Деятельность по Торговой Оценке, Казахстан, Кыргызстан и Таджикистан**, 2006, стр.20-21

²¹⁶ G 0123КГЗ: Проект Транзитный Коридор ЦАРЭС 1 (Дорога Бишкек-Торугарт) , 2008-2014

²¹⁷ США: Таможенный Контроль и Безопасность Границы, отмеченный в 3 2113КГЗ

²¹⁸ 3 1926КГЗ Региональная Программа Содействия Торговле и Таможенное Сотрудничество, 2002-2005; 3 2113РЕГ: Региональный Проект Таможенной Модернизации и Развития Инфраструктуры, 2005-2010

²¹⁹ Сообщено в 3 2113REG

²²⁰ Буз Ален Гамильтон, **Оценочный Отчет – Таможни Центральной Азии и Деятельность по Торговой Оценке, Казахстан, Кыргызстан и Таджикистана**, 2006

²²¹ ЮСАИД: Региональный Проект Либерализации Торговли и Таможни, 2007-2011

²²² GTZ: Поддержка Регионального Экономического Сотрудничества в Центральной Азии, Фаза II, 2008-2010

²²³ 3 2307МОН: Проект Модернизации Таможни, 2005-2010

- (vi) в Таджикистане широко применялся опыт Кыргызстана с помощью совместных проектов АБР, в рамках чего проводились тренинги по базовым компьютерным навыкам, компьютерной наладке, управлению рисками и посточистному аудиту, современному опыту таможенного контроля. АБР провел «целевые» курсы, составил расписание в соответствии с международной практикой и провел тренинги по использованию проверочного таможенного оборудования (АБР-152, АБР-165)²²⁴. ЮСАИД провел тренинг для сотрудников таможни по Декларации Аруша (ЮСАИД-35)²²⁵;
- (vii) в Узбекистане ПРООН провела тренинги для таможенных служащих по их новому Таможенному Кодексу (ПРООН-7)²²⁶. МФК провел тренинг для регулирующих учреждений, таких как пожарные и санитарные инспекторы, нацеленные на упорядочение работы инспекторов (СЕКО-1)²²⁷. Узбекистан получил меньше помощи по РП, чем некоторые его соседи.

81. В Казахстане, Кыргызстане и Таджикистане ЮСАИД провел тренинги для таможенников и торговых служащих по соглашениям ВТО, которые являются важным вопросом в содействии торговле, а также тренинги по базовым навыкам таможенной администрации, включая классификацию тарифов, оценки и правила (ЮСАИД-35)²²⁸. Евротаможня поддерживает развитие тренинговых центров, обучение тренеров, и также провела базовые и продвинутое курсы для служащих таможни (ЕвроТ-10)²²⁹.

82. На региональном уровне АБР провел обобщенный тренинг для служащих таможни (АБР-172)²³⁰. В настоящее время он проводит тренинг по расширенным модулям торговой политики, законам и нормам, управлению границами. Сильный акцент был сделан на общее управление в рамках программы развития управления (АБР-178)²³¹. Тренинги на региональном уровне были проведены рядом доноров:

- (i) АБР - по риск-менеджменту (АБР-150)²³²;
- (ii) ТРАСЕКА – по операции ИКТ и системам коммуникаций на ПП (для ЦАР) (ТРАС-20)²³³;
- (iii) ПРООН – курсы для предпринимателей и предпринимательских советов в ЦАР, и в КНР по торговле и транзиту, так как они влияют процесс

²²⁴ З 1927ТАДЖ: Программа Регионального Содействия Торговле и Таможенное Сотрудничество, 2002-2005; З 2113РЕГ: Региональный Проект Модернизации Таможни и Развития Инфраструктуры, 2005-2010

²²⁵ ЮСАИД: Региональный Проект Либерализации Торговли и Таможни, 2007-2011

²²⁶ 53569: Совершенствование Системы Таможенной Администрации в Республике Узбекистан, 2006-2008

²²⁷ МФК: Узбекский Проект Создания Условий для Бизнеса, 2002

²²⁸ ЮСАИД: Региональный Проект Либерализации Торговли и Таможни, 2007-2011

²²⁹ Буз Ален Гамильтон, **Оценочный Отчет – Таможни Центральной Азии и Деятельность по Торговой Оценке, Казахстан, Кыргызстан и Таджикистан**, 2006, стр.20, 36, 52

²³⁰ ТП 6437РЕГ: Поддержка Содействия Интегрированной Торговли для Центральноазиатского Регионального Экономического Сотрудничества, 2007

²³¹ ТП 6375РЕГ: Развитие Потенциала для Регионального Сотрудничества в Странах ЦАРЭС Фаза 1, 2008-2010

²³² ТП 6058РЕГ: Содействие Торговле и Таможенное Сотрудничество, 2002-2007

²³³ SCR-E/110622/C/SV/WW: Таможенное Оснащение на Дорожном Пограничном Пересечении С. Азиан, 2001

предпринимательства (ПРООН-4)²³⁴, а также семинары по вступлению в ВТО (ПРООН-3)²³⁵;

- (iv) ТРАСЕКА - расширенный набор модулей для высокопоставленных чиновников, ответственных за операции на границе, включая тренинги с учебными турами (ТРАС-1)²³⁶. ТРАСЕКА провела тренинг без отрыва от производства по закону международного транспорта для специалистов национальных комиссий ТРАСЕКА и членов юридической рабочей группы (ТРАС-24)²³⁷. В рамках настоящего проекта ТРАСЕКА создаются тренинговые центры, где проводятся курсы по ознакомлению с новейшей методологией транспортного планирования и оценки инвестиций, а также другими методологиями, включая анализ условий, благоприятных для инвестиций в транспортный сектор. Тренинги проходили с использованием педагогических приемов и методов обучения по специально разработанному расписанию. Они проводились с акцентом на мультимодальном транспорте с целью обеспечения возможностей тренинговых институтов и внутренних тренинговых департаментов проводить семинары с использованием «высоких технологий» (ТРАС-5)²³⁸. В рамках этого проекта была сделана оценка потенциала по созданию региональных тренинговых центров по продвинутому тренингу в области транспорта. Создание таких институтов может заинтересовать ЦАРЭС, так как у него есть программа по развитию института ЦАРЭС, он бы мог использовать эту работу в странах, не являющихся членами ТРАСЕКА. ТРАСЕКА провела тренинг по развитию профессионализма в области международной перевозки скоропортящихся продуктов (Соглашение АТП), семинары для таможенных брокеров по новым процедурам (ТРАС-21)²³⁹, курсы для таможенного персонала по использованию автоматизированной системы таможенной очистки (АСТО). Для перевозчиков груза был подготовлен анализ необходимого тренинга и необходимых материалов для изучения в соответствии с FIATA (ТРАС-27)²⁴⁰;
- (v) ЦАРЭС - планирует поддержку усиления региональных институтов таможенного образования, перевести и адаптировать тренинговые материалы по ВтамО, и уделить внимание обучению тренеров (АБР-225)²⁴¹, повысить навыки управленческого звена, в частности, для компаний по логистике через исследование технического обоснования создания специализированных тренинговых институтов по логистике, и определить потенциальных провайдеров тренинга, такие как FIATA, до того, как будут разработаны эти тренинги (АБР-215)²⁴²;

²³⁴ ПРООН: Региональная Программа Шелкового Пути, 2004-2006

²³⁵ ПРООН: Программа Развития Шелкового Пути: Создание Потенциала для Регионального Сотрудничества и Развития, 2002-2004

²³⁶ ТРАСЕКА: Развитие Потенциала для Вышестоящих Должностных Лиц в Области Транспорта, 2003-2005

²³⁷ 2002/027-526: Общая Нормативная База для Транзитной Перевозки, 2002-2004

²³⁸ ТРАСЕКА: Усиление Потенциала по Транспортному Тренингу в Странах НИС, 2008

²³⁹ ТРАСЕКА: Гармонизация Процедур Пересечения Границ, nd

²⁴⁰ ТРАСЕКА: Тренинг для Экспедиторских Агентств, 2005-2007

²⁴¹ РЕГ ТП10: Региональный Тренинг Таможни и Развития, 2011-2013

²⁴² РЕГ ТП31: Институт Проведения Семинаров, 2011

- (vi) СПЕКА – проводит тренинги для стран ТРАСЕКА, за исключением Таджикистана, по реализации стандартов и инструментов содействия торговле на продолжительной основе (СПЕКА-5)²⁴³

83. Все основные специфические проекты, упомянутые выше в параграфе 78, сделали большой акцент на установке центральной системы ИКТ для поддержки управления, обеспечения базы данных, содействия сделкам и обеспечения информацией в управлении. Система ASYCUDA была установлена в Афганистане (ООНКТАД-1)²⁴⁴, но эта система была не принята Кыргызстаном и Монголией. В случае с Монголией это произошло, так как в это время проводились мероприятия, связанные с миллениумом. В Кыргызстане и Таджикистане АБР поддерживал разработку генерального плана по автоматизации таможни, нацеленного на развитие объединенной автоматизированной информационной системы (АБР-150)²⁴⁵. До этого в Кыргызстане Всемирный Банк выделил грант на 2000-2002 гг. для закупки компьютеров и серверов для использования в головных офисах таможенного департамента (ВБ-22)²⁴⁶. ТРАСЕКА реализовал проект, где рекомендовал разработку современной интегрированной системы по пересечению границы согласно международным стандартам в сотрудничестве с соответствующими национальными властями. В рамках проекта было закуплено и установлено ИКТ и телекоммуникационное оборудование, также было проведено обучение по использованию этого оборудования (ТРАС-20)²⁴⁷. Дополнительно к этому ЕС/ТАСИС оказал содействие Казахстану в создании стандартной информационной системы и национальной транспортной базы данных для Министерства транспорта и коммуникаций (ЕС-19)²⁴⁸.

84. На региональном уровне АБР поддерживал модернизацию таможни по обмену данными с созданием автоматизированных систем, совместимых друг с другом (АБР-155)²⁴⁹. ЦАРЭС предлагает большой региональный обзор ИКТ с диагностикой ИКТ-стратегий и технической оценкой программного обеспечения, оборудования и средств коммуникации в сравнении с международными стандартами таможенной очистки и системами МИС. Исследование нацелено на выработку рекомендаций по улучшению связей, установку системы базы данных с информацией по торговле и транспорту (АБР-210)²⁵⁰. В настоящее время ТРАСЕКА рассматривает собранную информацию по транспорту, а также информационные системы и методологии в странах ТРАСЕКА, создает центры по сбору данных и разрабатывает стратегии по сбору данных, дальнейшее развитие этих сфер, онлайн-доступ, а также разрабатывает руководства для пользователей по базе данных трафика в странах ТРАСЕКА (ТРАС-29)²⁵¹.

85. Доноры уделили внимание созданию и развитию органов, которые будут представлять интересы частного сектора и будут способствовать улучшению условий торговли и транзита. ЮСАИД организовал консультативные таможенные советы в Казахстане, Кыргызстане и Таджикистане, чтобы проводить форумы, где будут подниматься вопросы по таможне и их решения. ЮСАИД поддержал создание

²⁴³ СПЕКА: нет уверенности в названии, проводится на продолжительной основе.

²⁴⁴ АФГОТ4СЕ: Проект Аварийной Модернизации Таможни и Содействия Торговле, 2004-2008

²⁴⁵ ТП 6058РЕГ: Содействие Торговле и Таможенное Сотрудничество, 2002-2007

²⁴⁶ Буз Ален Гамильтон, **Оценочный Отчет – Таможни Центральной Азии и Деятельность по Торговой Оценке, Казахстан, Кыргызстан и Таджикистан**, 2006, р. 37

²⁴⁷ SCR-E/110622/C/SV/WW: Оснащение Таможни на Дорожном Пересечении Границы С. Азии, 2001

²⁴⁸ ЕС-ТАСИС: Поддержка Развития Политики Транзитных Коридоров в Республике Казахстан, 2000-2002

²⁴⁹ ТП 6203РЕГ: Содействие Торговле и Таможенное Сотрудничество Фаза II, 2004

²⁵⁰ РЕГ IP2: Расширение Системы Информационных Технологий и Таможни, 2011

²⁵¹ 121627 EuropeAid / 122883/C/SER/Multi: Анализ и Прогнозирование Потока Трафика, 2007-2009

постоянной сети бизнес-ассоциаций с финансовым и техническим потенциалом улучшать условия для предпринимательства и членов. Были проведены тренинги ЮСАИДА для новых партнеров по использованию РИК-методологии. Для начала были обучены 37 ассоциаций (ЮСАИД-10)²⁵². В настоящее время ЮСАИД ведет проект содействия государственному и частному секторам для развития потенциала изучения ограничений в торговле, а также проводит анализ экономического воздействия на торговую политику (ЮСАИД-35)²⁵³. ЮСАИД и GTZ поддерживают региональных грузоперевозчиков через консолидированную перевозку и грузы, находящиеся в залоге в Казахстане, Кыргызстане и Таджикистане (ЮСАИД-35, GTZ-8)²⁵⁴. ПРООН также поддерживает профессиональные бизнес-ассоциации в странах Шелкового пути через параллельное проведение семинаров по торговле и курсы по торгово-транзитным вопросам (ПРООН-4)²⁵⁵. В Кыргызстане ЮСАИД поддерживал создание ассоциации таможенных брокеров (ЮСАИД-20)²⁵⁶ и АБР делал то же самое в Таджикистане, а именно организовал ассоциацию, которая будет функционировать как саморегулируемая организация (АБР-152)²⁵⁷. Ранее ТРАСЕКА поддерживала создание института таможенных брокеров в каждой стране в тесном сотрудничестве с Ассоциациями Грузоперевозчиков, это сотрудничество было создано в рамках предыдущего проекта Содействие Торговле и Законодательной Системе (ТРАС-21)²⁵⁸. ТРАСЕКА намеревается создать ассоциации перевозчиков в Кыргызстане и Таджикистане, и обеспечить материалами по тренингу (ТРАС-27)²⁵⁹.

О. Дублирование и пробелы

86. Так как вовлечено много доноров в вопросы управления границей и содействие торговле, существует большой риск дублирования и плохой интеграции помощи. В предыдущих параграфах было описано ряд вопросов, в которые вовлечены много доноров. Во многих вопросах они хорошо взаимодействуют. Эти мероприятия включают:

- (i) ЕС-ТАСИС совместно с ЮСАИД работали над Законом технических норм в Казахстане;
- (ii) работа доноров по страновым таможенным кодексам и региональное ТП АБР по таможенным кодексам;
- (iii) ЮСАИД работал с фокусом на TRIPS. АБР проводил интенсивные курсы по этому же предмету, а также другие агентства проводили семинары по этому предмету;
- (iv) внимание более чем одного донора было направлено на оснащение ПП в Хайратане, Торхаме и Шерхан-Бандаре в Афганистане;
- (v) ЕС/ТАСИС работал над усилением потенциала тренингового центра КТК в Казахстане, а Всемирный Банк исследовал целесообразность таможенной академии. Обе организации работали и над анализом необходимого тренинга, над стратегиями по управлению и развитию человеческих ресурсов;

²⁵² ЮСАИД: Инвестиционный Проект Содействия Торговле, 2001-2006

²⁵³ ЮСАИД: Региональный Проект Либерализации Торговли и Таможни, 2007-2011

²⁵⁴ ЮСАИД: Региональный Проект Либерализации Торговли и Таможни, 2007-2011; GTZ: Поддержка Регионального Экономического Сотрудничества в Центральной Азии, Фаза II, 2008-2010

²⁵⁵ ПРООН: Региональная Программа Шелкового Пути, 2004-2006

²⁵⁶ ЮСАИД: Инвестиционный Проект Содействия Торговле – Другие, 2001-2006

²⁵⁷ З 1927ТАДЖ: Региональная Программа Содействия Торговле и Таможенное Сотрудничество, 2002-2005

²⁵⁸ 01-0167: Гармонизация Процедур Пересечения Границ, 2001

²⁵⁹ ТРАСЕКА: Тренинг для Экспедиторских Агентств, 2005-2007

- (vi) ряд агентств работал над принципом «одного окна». Было бы хорошо провести анализ ситуации над этой работой, чтобы доноры, учреждения и страны могли работать в рамках одной общей системы;
- (vii) работа ЮСАИД и Всемирного Банка в Афганистане по улучшению таможенных процедур;
- (viii) многие агентства работали относительно независимо по вопросу управления границей, и здесь возможно имело место дублирование или предлагались различные решения по схожим вопросам;
- (ix) вопрос коммуникационных и ИКТ-систем тоже привлекал отдельных доноров. Возможно, здесь предлагались несовместимые системы. Предложенный ЦАРЭС проект «Улучшение Системы Информационных Технологий и Таможни» был своевременным, хотя, возможно, он был преждевременным (АБР-210)²⁶⁰.

87. Были также и некоторые недостатки. Как было описано в этом разделе, значительное количество работы, проведенной в ряде стран, не было выполнено в других странах, поэтому прогресс был не везде одинаков. Это, в частности, касается вопроса по ИКТ и РП. Например, случай с исследованием ЦАРЭС по анализу ситуации с определением недостатков в странах по улучшению торговых режимов, основанному на международных стандартах, за которым последовала программа ЦАРЭС по устранению недостатков. Страна со значительными недостатками в торговле может допустить существенные расходы по автодорожному или железнодорожному коридору, что может негативно сказаться на конкурентоспособности этого коридора. Предложенное исследование ЦАРЭС по ИКТ, упомянутое в предыдущем параграфе, частично разрешит этот обширный вопрос. Здесь нужно поставить соответствующие задачи и ускорить сроки их реализации.

88. Вопрос управления границей вызвал особенный интерес у доноров. Материальная база строится обычно под спонсорством доноров с особенным интересом. Средства предоставляются больше на пограничные силы, чем на таможню. Обычно встает вопрос по функциональности ПП, с точки зрения оформления груза, если ПП разработан с приоритетом на пограничную охрану. Не было проектов по разработке схемы расположения ПП ни на основных постах, ни на малых постах. Примерно такие же вопросы по оборудованию, особенно коммуникационному и ИКТ оборудованию. Они должны быть совместимы не только внутри одного соответствующего учреждения, или между этими учреждениями и учреждениями соседних стран, но и с другими учреждениями внутри одной страны. В Кыргызстане, например, ведется проект финансируемый Правительством Кыргызстана для Кыргыз Телекома по развитию телекоммуникационной инфраструктуры для Министерства Финансов. Между 30% и 40% государственного дохода собирается Таможней, поэтому будет важна совместимость этой технологии с технологией обеспечиваемой США Кыргызским пограничным постами. Аналогично, ЕС предоставил ИКТ оборудование Кыргызской Таможне для установки на ПП. Если компьютерное оборудование открытое, а программное обеспечение с открытым источником, то могут возникнуть проблемы с меж-коммуникативностью системы с другими заинтересованными учреждениями. Один вопрос, который не рассматривался ни в одном проекте, это разработка генерального плана для ИКТ в стране и на уровне одного учреждения, по обеспечению совместимой структуры, системности и документации.

²⁶⁰ PEG IP2: Enhancements of the Information Technology Systems and Customs, 2011

89. К проведению тренингов могут применяться различные подходы. Один из подходов – это развить внутривластные институты для их проведения тренингов, и затем доноры поддерживают эти институты. Второй подход – это специфический тренинг, проводимый в рамках проекта, где применяется не институционализированный учебный план, т.е. не проводится тренинговыми учреждениями. Всемирный Банк в Казахстане работает по изменению стратегии управления на таможне и исследует целесообразность создания Таможенной Академии. ТРАСЕКА делает акцент на проведении тренингов посредством укрепления региональных или страновых тренинговых институтов. Такие институты имеют свою методологию и рабочий план. Проект, осуществивший тренинг, с другой стороны, мог использовать несоответствующие расписанию и методологии материалы, и таким образом внести противоречивую информацию. Тренинги без отрыва от производства принесут пользу, если информация, данная на тренингах, будет последовательной.

90. Ряд систем был предложен для использования на региональном уровне, но не обязательно был адаптирован всеми странами в регионе. Например, Евротаможня оказала содействие в развитии системы грузового риск-менеджмента, обеспечив упрощение процедур для импортеров с низким риском на региональном уровне. В Кыргызстане ЮСАИД содействовал во внедрении процедур для предпринимателей с низким риском. ТРАСЕКА и АБР сделали большие инвестиции в работу на региональном уровне. Непонятно, на сколько вопросов они предложили решения. Конфликтное дублирование происходит, если продвигаются альтернативные системы в рамках проекта в одной стране.

91. Очень важно распространение информации таким образом, чтобы к ней был легкий доступ для заинтересованных сторон. В этой сфере существует дублирование, которое может и стоит так остро. Например, в Кыргызстане АБР помогал в принятии новых процедур таможенной очистки и контроля и позволил этой информации быть доступной для общественности. ГАТС недавно создал веб-сайт, где доступна аналогичная информация. Очень важно, чтобы эти сайты предоставляли последовательную информацию. Также важно, чтобы была доступной информация о деятельности доноров заинтересованным сторонам. Так как проводится много мероприятий по реструктуризации процесса, разработке документации, эти изменения должны публиковаться по возможности быстро, чтобы предприятия и общественность могли скорректировать свою деятельность, и у них была возможность повлиять на решения.

Р. Возможности

92. Как было отмечено в абзаце по дорогам, вопросы последовательности в развитии политики и РП в участвующих странах нуждаются во внимании, потому что аналогичная политика управляет торговлей между странами. ТРАСЕКА делает работу на субрегиональной основе и прилагает усилия для устойчивого развития через институционализацию своей работы по РП. Это может стать хорошей моделью для ЦАРЭС. Для ЦАРЭС существует возможность создания широкого спектра инициатив, начатых в ТРАСЕКА, в частности, гармонизация политик и систематический подход к тренингам, основанный на согласованных стандартах и человеческой компетенции. ЦАРЭС может продолжить свою региональную работу при поддержке той или иной страны по специфическому вопросу.

93. ЦАРЭС предлагает исследование, которое может определить приоритетность двух коридоров, так как улучшение инфраструктуры не закончено вдоль всего коридора ЦАРЭС (исключая Монголию и Афганистан), этому исследованию могут оказать

приоритетное внимание. Приоритетность ПП будет зависеть от такого исследования. Важно обеспечить, чтобы инвестирование в ПП вдоль коридоров шло параллельно с развитием инфраструктуры автодорог и железных дорог. Аналогично, ЦАРЭС придает важность логистическим центрам и мультимодальным узлам, но Монголия, похоже, заинтересована только в инвестиционных средствах. СПЕКА имеет план для интермодальных узлов в железнодорожных центрах. Здесь проходят грузовые поезда из ряда центров стран ЦАРЭС. Эти центры оправдывают нахождение здесь логистических центров, которые располагаются вокруг интермодального узла при условии, что объемы груза оправдывают такую инвестицию.

94. Было предпринято огромное количество исследований, особенно на региональном уровне в контексте содействия торговле, которые выработали рекомендации по многим важным вопросам. К большинству информации, по рекомендациям, доступ затруднен. Многие из рекомендаций могут быть интересны рабочим группам ЦАРЭС, некоторые из них могли бы получить практическое воплощение. Сделав эту информацию доступной, можно было бы показать полезность этих мероприятий.

95. Не было сделано исследования по практичности проведенных тренингов, семинаров и обучающих туров, особенно тех, кто участвовал в тренинге по управлению. Один показатель эффективности тренинга – это последующее продвижение участника, который получил тренинг. Второй показатель – как долго человек остается в этом учреждении после тренинга. ЦАРЭС может рассмотреть и исследовать, насколько эффективны тренинги, и какой именно из подходов был наиболее эффективен.

96. Систематизация проведения семинаров – это еще одна возможная сфера для исследований. Тренинг по управлению, в частности, не особо актуализирован в проектах. Например, интересно отметить, что управление пограничными силами не получило тренинга по программе GTZ. Вместо этого они участвовали в обучающих турах. В этом отношении является важным региональный проект ЦАРЭС по Таможенному Тренингу и Развитию (ADB-225)²⁶¹. Здесь можно предложить даты реализации этого проекта.

97. IBM – это система, которая соединит составляющие процесса реструктуризации торговли и транзита, а также процесса экспорта и импорта. Здесь есть возможность регионального обзора подходов, адаптированных в странах ЦАРЭС, которыми будут руководствоваться инициативы, направленные на объединение всех составляющих, в частности, касательно нетаможенных агентств, ответственных за различные аспекты прохождения груза. Особое внимание нужно уделить созданию заинтересованных сообществ среди участвующих агентств и разработке географической архитектуры ПП для увеличения эффективности различных обязательных процессов.

98. Существуют также возможности для большей вовлеченности частного сектора в качестве доноров в поддержку развития ряда сфер, особенно логистики. До сих пор многие страны ЦАРЭС не рассматривались донорами из частного сектора в качестве благоприятной территории для бизнеса. Здесь есть возможность для ЦАРЭС провести обзор причин этого и разрешить эти вопросы.

99. Другие возможности, которые могут быть рассмотрены и включены в систематическую поддержку:

- (i) в разработке политики увеличить внимание на потенциал учреждений. Возможности в работе над усилением координации при разработке политик в соответствии с международными соглашениями;

²⁶¹ REG TA10: Расширение Системы Информационных Технологий и Таможни, 2011-2013

- (ii) разработка стандартизированной архитектуры оборудования для различных уровней ПП;
- (iii) исследование по рекомендациям в вопросе регионального обучения, особенно проводимого ТРАСЕКА, региональные ТП АБР должны исследовать, в какой степени они были адаптированы;
- (iv) разработка стратегии ЦАРЭС на региональном уровне и соединение ее на страновом уровне. Работа ГАТС по процедурам эффективного содействия торговле совместно с ЮСАИД и АБР может предоставить одну интересную модель;
- (v) исследование возможностей стандартов, которые могут быть применены в ряде сфер, включая содержание и безопасность дорог.

Р. Проекты

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
АБР-3	АБР	КАЗ	АБР	Реабилитация Региональной Дороги Алматы-Бишкек	3 1774КАЗ	iv) трансграничное соглашение (ТС) – Соразмеренный вес транспортного средства и размер, и таможенная документация v) ратифицированные и реализованные в КАЗ и КГЗ инициативы по автодорожной безопасности viii) Таможенная очистка по принципу "одного окна" рассматривается парламентами двух стран; ix) Созданы Советы по Национальной Безопвности Автодорог в обеих странах.	2000-2007	65.00	
АБР-4		КГЗ	АБР	Реабилитация Региональной Дороги Алматы-Бишкек	3 1775КГЗ	ii) пограничный пункт Акжол-Шу оборудован автоматизированной системой для таможенной очистки, iv) трансграничное соглашение (ТС) – Соразмеренный вес транспортного средства и и размер, и таможенная документация	2000-2007	5.00	
АБР-10		КГЗ	АБР	Совершенствование Эффективности Автодорожного Сектора	ТП 3531КГЗ	Трансграничное Соглашение i) содействие трансграничному контролю; ii) упрощенные и упорядоченные таможенные и торговые процедуры; iii) автоматизированные процедуры таможенной очистки; iv) транзитный транспорт через Казахстан; v) совместное использование пограничного оснащения и совместный пограничный контроль	2001-2004	0.44	
АБР-13		МОН	АБР	Проект Развития Автодорог III	ТП 3990МОН	iv) оценить возможности модальной интеграции для поддержки цельности груза и пассажирский транспорт;	2002	0.60	
АБР-14		РЕГ	АБР	Переоценка Стратегии Регионального Транспортного Сектора	ТП 6044РЕГ	i) обзор статуса регионального транспорта с акцентом на основных транспортных коридорах соединяющих страны в регионе и через них в Южную Азию, связи с Россией, КНР и Ираном. ii) определение существующих и возникающих вопросов по региональному транспорту в секторах – реабилитация и перестройка инфраструктуры и аспекты "легкой инфраструктуры", включая политику, институциональные, административные и процедурные препятствия в эффективной транспортировке; транзит и торговля в регионе и на других мировых рынках iii) оценить как можно извлечь выгоды от привлечения частного сектора в развитие транспортного сектора.	2002	0.15	РЕГ

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
								Доноры	Страна
						Предложить пути привлечения частного сектора и предложить меры для ЦАР по продвижению такой вовлеченности.			
АБР-14						vi) предложить план действий на следующие 3-5 лет. После этих рекомендаций, в плане должны быть определены инвестиционные и не инвестиционные проекты, в которых может оказать содействие АБР и скоординировать действия с другими донорами. Проект стратегии также должен определить в каких сферах нужно сделать детальной исследование и какие потребуются для этого ресурсы. Результаты должны быть изложен в схематической форме.			
АБР-15		КГЗ, КНР, УЗБ	АБР	Региональное Сотрудничество в рамках Проектов по Транспорту в Центральной Азии	ТП 6024РЕГ	iv) оценка интермодальных вариантов для Автодороги Ош-Сары Таш-Иркештам	2002-2006	0.85	
АБР-24		МОН	АБР Корея КНР	Развитие Региональных Автодорог	32087 МОН	i) проложить первый Монгольский автодорожный корридор соединив его к сети Азиатской магистрали КНР и России – 428км от Чоира до границы с КНР в Замун-Ууд ; ii) реализация содействия плану по трансграничной транспортной автодороге: а. разработать рамочное соглашение по транзитному трафику с КНР и Россией, b. разработать нормы по трансграничному транспорту в соответствии с международными стандартами, с. обсудить с КНР об увеличении доступа Монгольского автотранспорта на территорию КНР , d. улучшить дорогу между Замун-Ууд и границей с КНР, е. сбор пошлин с автотранспорта для содержания дорог, f. заставить контролировать вес автотранспорта, g. создать аварийные службы для проезжающего	2004-2009	37.1 23.9 1.5	15.60

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
								Доноры	Страна
						автотранспорта и пассажиров вдоль северо-южного автодорожного корридора			
АБР-29		АЗЕ	АБР	Стратегия Развития Транспортного Сектора	ТП 4582AZE	v) структурная схема и планы для развития международных центров логистики;	2005-2006	0.35	
АБР -30		АЗЕ	АБР	Preparing the Southern Road Corridor Improvement Project Alyat-Astara	ТП 4684AZE	(iii) схема трансграничного оснащения в Астара,	2005-2006	1.13	
АБР -36		РЕГ	АБР	Инициатвы по Автодороге по Великому Шелковому Пути 2005	ТП 6199РЕГ	i) ворумы для постоянного диалога между участвующими странами и многосторонними институтами (МИС) в рамках механизма ЦАРЭС; ii) план развития сектора и новые региональные роекты, в частности, в приоритетных секторах: транспорта, энергетики, содействие торговле, и торговой политики [очевидно, что этот вопрос не рассматривался детально в ТП]; iii) аналитические исследования по региональному сотрудничеству; iv) эффективные органы, представляемые страны, для регионального сотрудничества; v) расширенные сети для обмена и распространения информации	2005-2008	0.90	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
АБР -37		АЗЕ	АБР ИБР Саудовск ая	Улучшение Восточно- Западной Магистрали	З 2205АЗЕ З 2206АЗЕ А30023	iii) Трансграничное Содействие на границе Красного Моста, Грузия а. строительные работы для улучшения пограничной инфраструктуры для таможи и постов пограничной охраны; b. оборудование для проверки транспорта и пассажиров; с. изменения к существующему трансграничному соглашению между Азербайджаном и Грузией, d.) упрощенные и упорядоченные трансграничные процедуры и документация в соответствии с международными стандартами, е. решать вопросы трансграничной безопасности, f. повышать потенциал служащих на границе	2005-2009	52.00 10.40 11.00	19.80
АБР -47		РЕГ	АБР	Развитие Программ по Региональному Сотрудничеству для Монголии и КНР	ТП 6370РЕГ	i) Рассмотреть все соответствующие вопросы, определить планы, сформулировать политику для улучшения интеграции транспортной сети в различных экономических коридорах и нахождение альтернативных маршрутов к морю для районов не имеющих выхода к морю в Монголии и КНР, а также консультации с соседними странами по необходимости; iii) Ускорить совместный пилотный проект между таможенными властями КНР и Монголии посредством разработки политики, подготовки процедур, обеспечения тренинга. iv) Содействовать вступлению КНР в ТИР через ознакомление опыта других стран ТИР и проведение тренинга по таможенным операционным вопросам. v) Сформулировать региональную стратегию развития торговой логистики и содействовать развитию планов по торговой логистике для соответствующих географических зон. vi) Содействовать властям в пограничных городах, таких как Замун-Ууд и Эренхот сформулировать и реализовать городские планы развития с целью развития торговой логистики. vii) Нарращивание потенциала для обеспечения эффективного участия в региональной деятельности.	2006-	0.80	
АБР -52		АФГ	АБР	Реабилитация Автодороги Бамьян-	G 9097АФГ	ii) Трансграничное оснащение [от Пакистана до Квета] - оборудование	2008-	20.00	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
				Яквланг					
АБР -66		ТАДЖ	АБР	Подготовка Транспортного Корридора ЦАРЭС III (Пограничная Автодорога Душанбе- Узбекистан)	ТП 7080ТАДЖ	iv) рассмотреть возможность двусторонней таможенной службы и улучшение системы.	2008-	0.65	0.15
АБР -72		КНР	АБР	Совершенствование Синьзяньской Региональной Автодороги	КНР IP1	Содействие упорядочению процедур и документации как отмечалось координационном совещании по транспортному сектору Повышение эффективности через ИКТ	2008-2012	150.00	444.00
АБР -73		КГЗ	АБР	Трансграничное Соглашение между Кыргызской Республикой, Китайской Народной Республикой и Республикой Таджикистан	ТП 6415РЕГ	i) обзор работы пограничного, иммиграционного, таможенного и карантинного оснащения ; ii) обзор существующе таможенной и транспортной вокументации; iii) определить материальные и нематериальные барьеры как внутри страны, так и на пограничных постах и рекомендовать меры по их устранени. ; iv) провести консультации с вовлеченными гос служащими по разработке документации и процедур для водителей, автотранспорта и товаров; v) содействие в проведении регулярных встреч и достижение соглашения по условиям ТС.	2008-2013	25.60	13.90
АБР -74		ТАДЖ	АБР	Региональный Проект ЦАРЭС по Совершенствованию Автодорожного Корридора	З 2359ТАДЖ G 0085ТАДЖ G 0084КГЗ	ii) улучшенная инфраструктура и оснащение на Кыргызско-Катайском пограничном пересечении (Иркештам) и Кыргызско-Таджикском пограничном пересечении (Карамик); iv) в трансграничное соглашение между Кыргызской Республикой, КНР и Таджикистаном включить: a. содействие в оформлении документов при пересечении границы, b. трансграничное движение людей и товара, c. требования для разрешения проезда автодорожного транспорта, d. обмен правами коммерческого трафика, e. инфраструктура, f. институционные вопрсы,	2008-2013	40.9 12.5	23.10

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
АБР -76		КГЗ	АБР	Проект Транспортного Корридора ЦАРЭС 1 (Автодорога Бишкек-Торугарт)	G 0123КГЗ	ii) модернизированная таможенная инфраструктура на Кыргызско-Китайской границе в Торугарте, включая реабилитацию и ремонт таможенного оснащения, обеспечение таможенного и контрольного оборудования;	2008-2014	20.00	10.30
АБР -91		РЕГ	Определи ть	Совместные Региональные Операции и Содержание Корридоров	РЕГ ТП1	Организовать региональный семинар для совместного участия - i) представителей органов автодорожного транспорта и фирм по логистике работающих вдоль границ и представителей их национальных ассоциаций; ii) управляющих содержанием дорог и подрядчиков, и тем самым содействовать, наряду с другими, в вопросе исполнения контрактов	2011		0.80
АБР -101		АЗЕ	АБР	Проект Программы Развития Автодорожной Сети 2	32433АЗЕ	ii) развитие трансграничной инфраструктуры и оснащения в Астара (при условии, что Правительство решит создание нового пункта пересечения границы), Нет доступа к ОРП			
АБР -148		РЕГ	АБР	Тнициатива Шелкового Пути	ТП 6053РЕГ	i) содействие в реализации существующих много-фазовых приоритетных проектов через встречи на рабочем уровне, ii) содействовать в подготовке схематических планов для каждого приоритетного сектора основываясь на исследованиях по региональным секторам, iii) определить и разработать новые региональные проекты. iv) подготовить план повышения потенциала включая программы региональных тренингов, которые помогут лучше координировать программой ЦАРЭС, а также повышать эффективность в реализации региональных проектов.	2002	0.95	0.05

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
АБР -149		МОН	АБР	Обзор /Торговой Политики	ТП 3934МОН	i) Проверить: а. прошлые, настоящие и новые политики и тенденции, определить ключевые направления и характер экспорта и импорта, с целью проверки устойчивости позиций Монголии по внешней торговле в ключевых товарных группах ; б. нормативно-правовую базу регулируемую внешнюю торговлю в Монголии, включая многосторонние, региональные и двусторонние торговые отношения и договоры, положения , которые напрямую влияют на импорт и экспорт, а также на вопросы доступа на рынок; оценка степени исполнения в соответствии с настоящими требованиями; с. политика и нормативно-правовая база регулирующая внутренние и иностранные инвестиции и стимулы для внешней торговли, включая действие свободных торгово-экономических зон; д. Конкурентное давление со стороны Монгольских соседей, в связи со вступлением Китая в ВТО и намерением России вступить в ВТО ; е. Последствия результатов, и ответы необходимые после Сингапурской Встречи Высших Должностных Лиц (1996) и Встречи Высших Должностных Лиц в Дохе (2001): ф. Потенциал присоединения к региональной торговле и экономические альянсы; ii) проверить различные варианты для диверсификации торговли, а также производственной и географической диверсификации, сформулировать рекомендации для повышения институционального потенциала с целью разработать полноценную торговую политику и нормативно-правовую базу.	2002	0.15	
АБР -150		КГЗ/ ТАДЖ	АБР	Содействие Торговле и Таможенное Сотрудничество	ТП 6058РЕГ	i) Упрощенная и упорядоченная таможенная документация а. упорядочение систем кодификации и описания товара; б. соглашение по Оценке Таможни согласно ВТО; с. соглашения по Правилам Происхождения Товара согласно ВТО ; д. утверждение стандартных и упрощенных процедур и практики в рамках обновленной Киотской Конвенции; е. решить вопросы по "единому окну" и "одной остановки" для ускорения таможенных операций;	2002-	2.40	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
					f. упорядочение практики для повышения эффективности инфраструктуры таможенной службы связанные с исполнением ограничительных мер и запретов; g. международные правила торговли, а так же добропорядочность таможни, в частности, транспарентность ii) Развитие пограничных постов и оснащения: а. План для упрощенных и упорядоченных процедур и документации на пограничных постах; b. Начать технико-экономическое обоснование для совместных пограничных процессов; с. обеспечить поддержку по их реализации; d. Разработать договоры между таможнями, которые выберут на пилотный проект.			
АБР-150					iii) Упрощенная транзитная система; а. увеличить использование системы транзитного обязательства (ТИР карнет), b. сформулировать рекомендации по улучшению доступа к ТИР карнет на границе и устранить произвольную транзитную оплату по ключевым транзитным маршрутам; с. разработать методику усовершенствования коммуникаций и обмена информацией между погранично-контрольными учреждениями и усовершенствовать пограничное оснащение; d. оценить потенциал обновления транспортной системы мультимодальными средствами для содействия перевозки грузов и ускорения пограничного пересечение. iv) Сведение данных/обмен информацией и развитие ИКТ для таможенных операций: а. гибкий план технологии для системы таможенной очистки и системы управления информацией; b. миграционные планы для замещения, повторного использования или передислокации активов; с. разработать модель руководства по процедурам для сотрудников таможни с целью оперирования в каждодневной работе с использованием ИКТ v) Риск-менеджмент и процедуры аудита списка товаров, подлежащих оплате пошлиной; а. упорядочить проверку документов и товаров в пункте въезда			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
					b. поддержка институционального потенциала для проведения надзорного аудита по пост-транзиту основанного на риске и надзорного списка товаров, подлежащих оплате пошлиной;			
АБР-150					<p>c. разработка компьютерных моделей для анализа "характера риска" грузов;</p> <p>d. выработать стандартные процедуры по аудиту списка товаров, подлежащих оплате пошлиной в соответствии с характером риска грузов</p> <p>vi) Региональная информационная система:</p> <p>а. предложение по усилению региональной информационной системы;</p> <p>б. тренинг таможенных служащих по прослеживанию и обнаружению</p> <p>vii) Тренинг и институциональные мероприятия по обновленной Киотской Конвенции, таможенной нормативно-правовой базе и исполнению норм, гармонизации и упорядочению таможенных процедур, последствиям членства ВТО, аудиту после выдачи груза, риск-менеджменту, выборочности риск-менеджмента, развитию базы данных, использованию ИТ, электронному обмену данных, институционализации механизмов</p>			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
					сотрудничества, контролю нелегального товара и содействию торговле, и сотрудничеству с частным сектором .			
АБР-151		РЕГ	АБР	Создание Потенциала по Торговой Системе Всемирной Торговой Организации System	ТП 6035РЕГ	<p>i) торговый компонент:</p> <p>а. встречи на высоком уровне для обсуждения торговой системы ВТО, ключевых политических вопросов, последствия для экономик стран-участниц, методов переговоров для нового витка переговоров;</p> <p>б. Интенсивные курсы по Соглашению АТПИС (TRIPS) ВТО, включая укрепление границ.</p> <p>ii) таможенный компонент:</p> <p>а. курсы по содействию торговле, с акцентом на Конвенции Всемирной Таможенной Организации (ВтаМО), Упрощении и Гармонизации Таможенных Процедур ("Обновленная Киотская Конвенция")"),</p> <p>б. интенсивный курс по Соглашению Таможенной Оценки по ВТО, включая системы аудита списка товаров подлежащих оплате пошлиной.</p>	2002-2003	0.45

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
АБР-152		КГЗ; ТАДЖ	АБР	Региональная Программа Содействия Торговле и Таможенное Сотрудничество	З 1926КГЗ З 1927ТАДЖ ТП 3950КГЗ ТП 3951ТАДЖ	<p>i) рационализация организационной структуры и стратегии Кыргызского Государственного Таможенного Инспектората (ГТИ), и усиление координации налоговых учреждений ;</p> <p>а. Политика по человеческим ресурсам, включая рекрутинговую политику для ГТИ, которая должна быть транспарентной и справедливой ;</p> <p>б. Специфические показатели выполнения работы и стандарты обслуживания для персонала ГТИ;</p> <p>с. Система оценки персонала для выявления компетенции и исполнения обязанностей, как основа для продвижения по службе;</p> <p>д. установить необходимое программное обеспечение и оборудование для создания базы данных и таможенного информации бюро;</p> <p>е. МФ должно разработать процедуры для отдела внутреннего аудита в МФ для периодического и специального аудита ГТИ;</p> <p>ф. Упрощенный Таможенный Кодекс как согласовано с ЮСАИД, в соответствии с требованиями ВТО и обновленной Киотской Конвенцией ;</p> <p>г. Пересмотреть нормы по таможенным вопросам, чтобы обеспечить их соответствие с новым кодексом.;</p> <p>h. Усиление политики для свободных экономических зон;</p> <p>i. Разработать стратегию ИКТ и инвестиционный план, с целью автоматизации службы, сбора, свода и распространения информации;</p>	2002-2005	<p>КГЗ 15.00 ТАДЖ 10.00 ТП 0.60*2+12 80</p>

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
АБР-152					<p>j. улучшить сбор информации и создать базу данных с описанием характера риска;</p> <p>k. принять и опубликовать новые процедуры таможенной очистки и контроля согласованные с международными стандартами и процедурами, с целью повышения эффективности оказания услуг внедряя проверку пост-отчистки основанной на оценке риска;</p> <p>l. провести тренинг по обновленным процедурам и практике для сотрудников ГТИ;</p> <p>m. разработать руководство по процедурам с внесением обновленных процедур по таможенной очистке и контролю;</p> <p>n. разработать правила и совместные процедуры досмотра по услугам таможенных посредников, таких как, брокера, декларанты и операторы транзита;</p> <p>o. разработать комплексный план для строительства и установки приграничной инфраструктуры, включая основное поисковое и контрольное оборудование на пограничных постах и пунктах оформления, включая</p> <p>1 улучшение условий в выборочных пограничных постах,</p> <p>2 развитие оснащения и процедур в соответствии с современной практикой таможенного контроля,</p> <p>3 обеспечение специального оборудования для предотвращения контрабанды и провоза наркотиков.;</p>			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
АБР-152					<p>р. разработать стандартные форматы для базы данных и коммуникационной документации для обмена таможенными и торговыми данными и информацией между ЦАР и КНР;</p> <p>q. разработать процедуры для упрощения прохождения транзитного груза -</p> <p>г. упрощенные отчетные и контрольные процедуры будут разработаны для содействия торговым потокам и проверка пост-отчетного аудита станет нормой;</p> <p>ii) Таджикское Министерство Гос Доходов и Пошлин:</p> <p>а. разработать корпоративную стратегию таможенных операций для рационализации его организационной структуры и оптимально распределить человеческие ресурсы согласно международной практике;</p> <p>б. разработать руководство по рекрутинговой политике, которые будут транспарентны и справедливы, а также кодекс этики и кодекс дисциплины;</p> <p>с. разработать операционное руководство и административную директиву в соответствии со стандартами ISO9000 для институционализации показателей и стандартов выполнения служебных обязанностей;</p> <p>д. Создать базу данных по кадрам для сотрудников таможни с приложением служебных обязанностей и критериями отбора</p> <p>е. Провести целенаправленные курсы, с программой согласно лучшей международной практики;</p> <p>ф. Создать внутренний департамент аудита и обеспечить утверждение и внедрение руководства и правил;</p>			
АБР-152					<p>г. обновленный Таможенный Кодекс соответствует обновленной Киотской Конвенции и требованиям ВТО дает четкое разделение между первичными законами и вторичными нормами;</p> <p>h. содействовать реализации норм в рамках общих положений Таможенного Кодекса для каждодневных операций таможенной системы;</p> <p>i. утвердить единые таможенные тарифы в диапазоне 5%, за исключением льготных ставок;</p> <p>j. разработать и реализовать комплексный план для строительства и установки приграничной инфраструктуры, включая основное поисковое и контрольное оборудование</p>			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
					<p>на приоритетных пограничных постах и пунктах оформления;</p> <p>k. Разработать стратегию ИКТ , с целью автоматизации службы, сбора, свода и распространения информации – включая электронную связь между компьютерными сетями и базами данных департаментов МГДП и между другими правительственными ведомствами;</p> <p>l. Обучить сотрудников использовать и содержать таможенно-контрольное оборудование, систему ИКТ и анти-контрбандное оборудование ;</p> <p>m. Утвердить новые процедуры таможенной очистки и контроля в соответствии с международными стандартами;</p>			
АБР-152					<p>n. внедрение процедуры аудита посточистки, основанного на оценке риска и механизме, предпочтительном для импортеров/экспортеров;</p> <p>o. совершенствование сбора информации и создание базы данных с характеристиками риска;</p> <p>p. разработать стандартные форматы для базы данных и коммуникационной документации для ускоренного обмена таможенной информацией с другими странами в регионе;</p> <p>q.разработать процедуры для упрощения транзита грузов;</p> <p>г. установить соответствующее программное обеспечение и оборудование для установки базы данных, включая создание информационного таможенного бюро</p> <p>s. принятие нескольких законов, чтобы соответствовать требованиям, установленным в Общем Соглашении ВТО по Тарифам и Торговле и Общем Соглашении по Торговле и Услугам, включая закон по использованию идентификационных номеров налогоплательщиков;</p> <p>t. таможенные пошлины платятся непосредственно банкам, находящимся около пунктов таможенной очистки, затем эти оплаты идут на счет национального казначейства</p> <p>u. создать ассоциацию таможенных брокеров, которая будет функционировать как саморегулирующаяся организация</p>			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
АБР -153		РЕГ	АБР	Содействие Торговле и Таможенное Сотрудничество	ТП 6058РЕГ	i) упрощение и упорядочение таможенных процедур и документации – обновление таможенных кодексов, совместный таможенный контроль и реструктуризация процессов. ii) разработка стратегии и инвестиционного плана для развития пограничной инфраструктуры в Кыргызской Республике и Таджикистане iii) разработка стратегии и совместного плана действий для развития регионального транзита iv) продвижение двусторонних соглашений для обмена информацией и развития ИКТ-инфраструктуры, поддержка Кыргызской Республики и Таджикистана в разработке генерального плана по автоматизации таможни с целью развития совместной автоматизированной информационной системы; v) развитие риск-менеджмента и аудита списка товаров, подлежащих оплате пошлиной, – включая региональный и специфически страновой тренинг для укрепления потенциала риск-менеджмента, Руководство по Риск-Менеджменту ВтамО взять за образец всем участвующим странам и разработать свою собственную систему риск-менеджмента, основываясь на своих стратегических приоритетах и ситуации в стране.	2002-2007	2.00	
АБР -153						vi) Создание потенциала для региональных таможенных организаций, включая региональные семинары/совещания, и обеспечение оборудованием таможенных и тренинговых институтов в КНР, Кыргызской Республике, Монголии, Таджикистане и Узбекистане. vii) создание веб-сайта для опубликования всех отчетов программы - http://www.adb.org/projects/tradefacilitation viii) Стратегия Торговой Логистики для Синцзян-Уйгурского Автономного Округа КНР; ix) Интегрированная Стратегия Содействия Торговле, основанная на межведомственном сотрудничестве и партнерстве с бизнес-сообществом. x) поддержка исследований по развитию торговой логистики для Монголии и Внутреннего Монгольского Автономного Округа в КНР.			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
АБР -154		РЕГ	АБР	Техническая Помощь для Создания Потенциала по Выборочным Вопросам Всемирной Торговой Организации	ТП 6142РЕГ	(i) совещание на высоком уровне для переговорщиков стран-участниц по ключевым вопросам Развития Повестки Дня в Дохе, (ii) интенсивный курс по инвестициям, (iii) интенсивный курс по антидемпингу, (iv) интенсивный курс по правилам происхождения товара	2003-2005	0.45	
АБР -155		РЕГ	АБР	Содействие Торговле и Таможенное Сотрудничество Фаза II	ТП 6203РЕГ	i) утверждение обновленных таможенных кодексов странами-участницами в ЭЦА регионе; ii) модернизация таможни по обмену данными с созданием автоматизированных таможенных систем, совместимых друг с другом, включая генеральный план мероприятий, таких как реструктуризация таможенной бизнес-практики, изменение управления, тренинг персонала и консультации с частным сектором; iii) утверждение процедур таможенного контроля, основанных на риск-менеджменте, как часть расширенной модернизации таможни, включая развитие региональной структуры для системы риск-менеджмента в свете опыта страны в практике риск-менеджмента. Включает тренинг по риск-менеджменту; iv) реализация двусторонних соглашений по транзиту между Казахстаном, Кыргызской Республикой и Таджикистаном; v) создание информационной платформы, пилотное тестирование между таможнями Киргизии и КНР, и между таможнями Казахстана и КНР vi) Вступление КНР в Конвенцию ТИР. vii) поддержка вступления в ВТО и переговоры по содействию торговле	2004-	0.90	0.22
АБР -156		РЕГ	АБР	Формулирование и Реализация Межправительственн ого Соглашения Государств ШОС по Соглашению Содействия Международным Транспортным Автодорогам.	ТП 6223РЕГ	Разработка межправительственного соглашения государств ШОС по Соглашению Содействия Международным Транспортным Автодорогам. i) Рамочное Соглашение, подписанное правительствами стран ШОС.. ii) по данному Соглашению было составлено 8 протоколов. iii) Потенциал Правительств Стран ШОС повышается для реализации Соглашения.	2004	0.50	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
АБР-157		АФГ	АБР	Содействие Трансграничной Торговле и Транспорту	ТП 4536АФГ	i) варианты инфраструктурных инвестиций, включая автодорожный и железнодорожный варианты с целью содействия движению товаров через границу; ii) специфические мероприятия по восстановлению затрат по таким инвестициям (например, транзитные пошлины, дорожные пошлины); iii) законы с поправками и/или новые законы, правила и нормы для операции новой/усовершенствованной трансграничной инфраструктуры; iv) измененные/новые двусторонние и многосторонние соглашения, регулирующие трансграничное движение товаров, требуемые для операций новой/усовершенствованной инфраструктуры ; v) институциональные соглашения в соответствующих министерствах и ведомствах для операций новой/усовершенствованной инфраструктуры .	2004-2006	0.55	
АБР-158		РЕГ	АБР	Создание Потенциала для Регионального Сотрудничества в Центральной Азии	ТП 6158РЕГ	i) разработать комплексный план оценки создания потенциала для укрепления общей институциональной структуры, включая: a. определение и анализ ограничений и недостатков в госструктурах по региональному сотрудничеству; b. подробная оценка потребностей интервенций по созданию потенциала для решения решения ограничений и недостатков; c. рекомендации по срочным шагам, необходимым для разработки точных обязанностей, детальных технических заданий, адекватное кадровое обеспечение, рабочие процедуры и операционный бюджет, включая темы и содержание тренинговых программ; ii) предоставить тренинговые программы, включая: a. планирование, реализацию и мониторинг региональных проектов; b. оценка последствий субрегиональных проектов; c. изучение успешных инициатив и проектов регионального сотрудничества. iii) создать функционирующие отделы поддержки регионального сотрудничества в каждой стране; iv) провести тренинг для государственных служащих, вовлеченных в региональное сотрудничество.	2004-2006	0.95	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
АБР-159		РЕГ	АБР	Центрально-Азиатское Региональное Сотрудничество в Тоговле, Транспорте и Транзите	ТП 6184РЕГ	(i) Подготовить базовую информацию по региональному сотрудничеству в торговле, транспорте и транзите между странами ЦАРЭС (ii) Оценить внутри- и межрегиональный потенциал торговли в странах ЦАРЭС с учетом и без учета препятствий в торговых режимах, транспорте и транзите. (iii) создать модели исчисляемого общего баланса (ИОБ) для двух стран ЦАРЭС, и оценить потенциальное воздействие расширенного регионального сотрудничества в торговле, транспорте и транзите на экономиках этих стран, используя ИОБ-модели. (iv) проанализировать, как на отдельных странах ЦАРЭС и ключевых заинтересованных сторонах отразится расширенное региональное сотрудничество в торговле, транспорте и транзите. (v) проанализировать ограничения и варианты укрепления регионального экономического сотрудничества между странами ЦАРЭС. (vi) Подготовить главу по региональному сотрудничеству в торговле, транспорте и транзиту в отчете ПРООН по человеческому развитию и безопасности в Центральной Азии.	2004-2006	0.35	
АБР-160		РЕГ	АБР	Создания Потенциала по Выборочным Вопросам Всемирной Торговой Организации и Вопросам Повестки Дня в Дохе	ТП 6330РЕГ	Тренинг: i) по проведению переговоров на высоком уровне для уровня директоров и выше; ii) с участием управленческого звена по торговле; iii) разрешение сложных вопросов при переговорах.	2004-2006	0.40	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
АБР-161		АФГ	АБР	Создание Потенциала Министерства Крммерции и Торговли лоя Содействия Торговле и Транзиту	ТП 4699АФГ	i) создать Комитет по Содействию Национальному Транспорту и Торговле в соответствии с рекомендациями Форума Центральной и Южной Азии по Торговле и Транспорту; ii) Содействовать правительству в разработке и реализации Плана Развития Коридора в рамках Форума Центральной и Южной Азии по Торговле и Транспорту [CSATFF]; iii) подготовить первичную схему для уточнения роли МОК в содействии транзиту и торговле; iv) определить тренинг для сотрудников МОК в сфере содействия транзиту и торговле, проведения переговоров, с получением тренинга без отрыва от производства и развитием навыков как часть каждодневной работы v) разработать план действий для развития трансграничной экономической зоны.	2005	0.40	
АБР-162		ТАДЖ	АБР	Создание Потенциала и Институциональное Усиление для Проекта Модернизации Таможни и Развития Инфраструктуры	ТП 4451ТАДЖ	i) Эффективное управление и государственно-частное партнерство для модернизации таможни; ii) Реструктуризация таможенного бизнес процесса; iii) Концептуальный Дизайн Унифицированной Автоматизированной Информационной Системы УАИС; iv) Обеспечение качества и безопасности УАИС v) развитие инфраструктуры пограничных постов – расходы самой инфраструктуры и таможенного оборудования, такие как генераторы энергии, проверочное оборудование и тд.	2005-2007	0.50	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
АБР-163		КГЗ, ТАДЖ	АБР	Создание Потенциала и Институциональное Усиление для Проекта Модернизации Таможни и Развития Инфраструктуры	ТП 4450КГЗ	i) обзор организационной структуры и политики человеческих ресурсов (включая внутренний тренинг), и предложения необходимых изменений для поддержки инициатив по таможенной модернизации. ii) разработать генеральный план (по организационным изменениям), максимизировать развитие таможенной модернизации. iii) поддержать консультации с предпринимателями и их представителями для обеспечения участия заинтересованных сторон и их поддержка, iv) провести наблюдение за пилотными пограничными постами для обеспечения ориентиров и вклада для системы управления исполнения и оценки проекта. v) Реструктуризация Бизнес Процесса Таможни для обеспечения соответствия практики и процедур обновленному Таможенному Кодексу, Киотской Конвенции и соглашениям ВТО по таможне; и обеспечить чтобы автоматизация и процедурные изменения укрепили друг друга; vi) поддержать аудит развития системы ИКТ для создания качества и безопасности систем, ее внедрение; безопасность всех компонентов УАИС	2005-2008	0.50	
АБР -164		КГЗ	АБР	Реабилитация Автодороги Южного Транспортного Корридора	З 2106КГЗ	I) улучшить около 124 км двух-полосной магистрали от Оша до Сопу Кргон , ii) обеспечить консультационные услуги для наблюдения, мониторинга и оценки строительства, iii) закупить ремонтное оборудование для ремонта всей дороги Ош-Сары Таш-Иркештам, iv) предоставить две консультационные ТП для a. улучшение качества ремонта автодороги и усиление управляющего департамента транспортным корридором; b. бдительность и предотвращение ВИЧ/СПИД, инфекций передаваемых половым путем и трафика людей.	2005-2008	32.80	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
АБР-165		КГЗ, ТАДЖ	АБР	Региональный Проект Развития Таможенной Модернизации и Инфраструктуры	3 2113РЕГ	i) создать условия для работы системы базы данных на основе соответствующего программного обеспечения; ii) установить систему базы данных для управленческого звена и обеспечить интеграцию различных баз данных, iii) разработать основные операционные системы Унифицированной Автоматизированной Информационной Системы включая: a. ключевые элементы системы обработки таможенной декларации и формы, которые являются основой для УАИС; b. работа поддерживающих систем, таких как таможенная информационная система и оценочная система ВТО; c. выборочные системы поддержки управления, такие как системы управления человеческими ресурсами и финансами; iv) установить систему коммуникаций, соединяющих головные органы, региональные офисы и приоритетные таможенные пограничные посты с соответствующей документацией для такой коммуникации; v) обеспечить телекоммуникационные услуги для соединения систем таможенных постов с системами головных органов и региональных офисов; vi) установить маломасштабные сети в региональных офисах и приоритетных пограничных постах;	2005-2010	КГЗ 7.5 ТАДЖ 10.7	КГЗ 1.87 ТАДЖ 2.68

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
АБР-165					<p>vii) обновить потенциал существующих широкомасштабных сетей для содействия обмена данными и коммуникации с коммуникационными системами учреждений и администрацией таможни других стран;</p> <p>vii) тренинг:</p> <p>а. тренинг для служащих таможни по базовым компьютерным навыкам и по работе в системе;</p> <p>б. продвинутый тренинг по администрации системы, управлению сетью, развития сети, содержанию и поддержке сети;</p> <p>с. тренинг по современной таможенной технологии основанный на риск-менеджменте и аудиту списка товаров подлежащих оплате пошлиной;</p> <p>viii) строительство и реабилитация пограничных постов и оснащения:</p> <p>а. будет построено и реабилитировано около 100 ПП в Кыргызской Республике и около 50 ПП в Таджикистане, контрольное оснащение будет приведено в соответствие с лучшей практикой в содействии торговле;</p> <p>б. около 100 ПП в Кыргызской Республике и около 50 ПП в Таджикистане получают операционное и анти-контрабандное оборудование</p> <p>с. около 28 ПП будет подсоединено к системе таможенного головного органа</p> <p>ix) обеспечение и реорганизация оснащения ПП для укрепления потенциала работы таможни, содействия торговле в соответствии с современной таможенной практики;</p> <p>х) закуп для выборочных ПП операционного и досмотрового оборудования (например, мобильная поисковая платформа, рентген-аппараты и детекторы), приобретение мобильного интервенционного оборудования (например, для патрульного автотранспорта) для обеспечения патруля вдоль основных транзитных маршрутов и границ;</p>			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
АБР-165					xi) тренинг для таможенников по современной практике таможенного контроля и использованию нового оборудования, а также по технике инспекции; xii) создание сотрудничества партнерства между учреждениями пограничной инспекции и предпринимателями для упрощения пограничных процедур пересечения, обеспечение эффективной координации и управления пограничным оснащением.				
АБР-165					Система будет включать: Обработку импорта и экспорта; въезд граждан; отслеживание груза и багажа; оценка; соответствие торговым процедурам и аудит списка товаров подлежащих пошлине; риск-менеджмент и информацию; управление кадрами; статистику; правовое управление; финансовое управление; управление общими службами				
АБР-166		КНР	АБР	Развитие Логистики И Создание Потенциала в Синьзянь-Уйгурском Автономном Округе	ТП 4873КНР	i) стратегия развития индустрии логистики в Синьзянь-Уйгурском Автономном Округе будет предусматривать: а. развитие региональной системы логистики с подходящей системой перевозок с центром около Урумчи; b. отбор, выделение и определение функций логистических хабов, как для класса А, так и для В ; ii) разработка генерального плана для реализации стратегии, которая разрешит вопросы: а. требования для услуг по логистике на ПП – включая логистические центры, базовую инфраструктуру, компании и "одно окно"; b. по контейнерам, такие вопросы как, спрос, цена и выгоды, а также мультимодальная транспортировка контейнеров; с. улучшение транспортировочной сети, включая рыночный спрос, организацию индустрии доставки и использования метода коэффициента низкой возвратности пустых грузовиков; d. Функционирование и построение логистической платформы, включая систему общей информации по	2006	0.43	0.18

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
					рынку о сбыте и спросе, а также специализированной системы для операторов логистики; создание провайдеров таможенных и финансовых служб			
АБР-166					е. улучшение эффективности финансовых служб для работы логистики, в частности трансграничных финансовых служб; iii) первичный список инвестиций для поддержки стратегии			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
АБР-167		АФГ	АБР	Создание Потенциала и Содействие Торговле	ТП 4906АФГ	i) содействовать в мероприятиях по созданию потенциала Афганскому Департаменту Таможни, по необходимости провести тренинг в Тренинговом Центре Таможни; ii) гармонизировать таможенные процедуры с соседними странами в соответствии с CSATFF [Форум Центральной и Южной Азии по Торговле и Транспорту] и рекомендациями ЦАРЭС; iii) содействовать координации различных государственных учреждений на границе; iv) провести тренинг сотрудникам АДТ, в числе других, как a. усмотреть коррупцию, b. эффективно управиться с жалобами, c. проводить расследование по коррупционным случаям, d. Определить институциональные риски для коррупции и определить меры их устранения; v) укрепить и модернизировать транзитные соглашения; vi) создать и поддерживать работу межведомственной постоянной комиссии по обзору торговых и транзитных соглашений, которые будут заново их обсуждать по необходимости; vii) укреплять потенциал МОК для участия во встречах с ЦАРЭС и CSATFF ;	2006-	1.20	
АБР -167						viii) содействовать в создании и работе комитета содействия пограничной торговле на каждой границе для мониторинга торгового потока; ix) продвигать и содействовать частное инвестирование в оснащение границы в координации с МФ; x) разработать проект Закона по Внутреннему Транзиту и рекомендовать институциональные реформы для его реализации. Закон должен включить a. нормативы по доступу к рынку, операциям, ценам, с учетом отмены контроля внутреннего автотранспорта; b. выпуск лицензий для водителей и транспорта; c. регулирование трафиком и безопасностью; d. контроль за допустимостью веса груза и создание взвешиваемых станций; e. тестирование пригодности автодороги; f. Разработка технических норм и правил безопасности; g. дорожная безопасность; h. страховку обязательства третьей стороны;			

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
								Доноры	Страна
						i. Транспортные услуги в отдаленные и изолированные области; j. Выпуск разрешений на транзит грузовиков; k. Строительство и управление транспортных терминалов и зон отдыха вдоль магистрали; l. Транспортные комиссии; m. Комиссия за транзит;			
АБР-167						n. контроль автотранспорта въезжающего в Афганистан и временное хранение груза из перегруженных грузовиков; xi) продвигать межведомственное сотрудничество на границе.			
АБР -168		РЕГ	АБР	Субрегиональное Экономическое Сотрудничество в Южной и Центральной Азии II	ТП 6299РЕГ	Отчеты по стратегии и плану действий: i) транспортная инфраструктура и услуги; ii) системы таможни и транзита; iii) трафик наркотиков и людей, отмывание денег, ВИЧ/СПИД; iv) торговля и инвестиции	2006	0.95	
АБР -169		РЕГ	АБР	Развитие Потенциала в Некоторых Развивающихся Станах Участницах по Реализации Соглашения Содействия Торговле Всемирной Таможенной Организации	ТП 6355РЕГ	i) Совещание Главных Уполномоченных Таможни по политическим аспектам Соглашения Содействия Торговле; ii) Интенсивные Курсы по Обязательствам Администрации Таможни в рамках Соглашения Содействия Торговле; iii) Интенсивные Курсы по Возможным Мерам и Изменениям Необходимым для Реализации Соглашения Содействия Торговле; iv) Интенсивные Курсы по Реализации Плана в отношении Соглашения Содействия Торговле	2006-	0.45	
АБР -170		РЕГ	АБР	Подготовительные Мероприятия для Форума ЦАРЭС по Развитию Бизнеса	ТП 6340РЕГ	i) улучшить бдительность региона и привлечь внимание на широкие возможности инвестиций; ii) создать эффективный механизм гсо-частного партнерства для регионального сотрудничества; iii) улучшить условия для бизнеса через принятие соответствующих политических реформ; iv) развивать потенциал коммерческой сферы для улучшения региональной коммерции и дать ему право голоса в регионе.	2006-2007	0.20	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
АБР-171		МОН	АБР Корея	Модернизация Таможни	3 2307МОН	i) Миграция и обновление системы GAMAS [Монгольская Таможенная Автоматизированная Система Обработки Базы Данных] для обеспечения электронной обработки данных на базе интернета и программы Windows; , ii) взаимодействие GAMAS с планируемой национальной системой SEW, как часть инициатив по электронному правительству, iii) удучшение коммуникационной и системной инфраструктуры iv) усовершенствование оснащения пограничной таможни, включая расширение грузового терминала на погранично-контрольном комплексе Замун-Ууд; v) обеспечение оборудования, такое как рентген-аппараты и поисковое оборудование на выборочных таможнях и пограничных постах, vi) обеспечение оборудования для повышения аналитического потенциала таможенных лабораторий, включая строительство центра данных в новом здании МСГА; vii) реализация дальнейшего улучшения бизнес-процессов, включая разработку руководства; viii) проведение тренинга по детальному плану, которые нужно сформулировать в начале проекта, с включением обучения тренеров и тренинг по содержанию оснащения;	2006-2010	5.00 0.50	1.26
АБР-171						ix) гос-частное партнерство, проведение тестов на качество и совместимость программного обеспечения используемое предпринимательским сообществом (включая предпринимателей, таможенных брокеров, операторов по логистике и банки) для взаимодействия с обновленной системой GAMAS при электронной обработке данных; x) реализация принципа "одного окна" для таможенной очистки, создание базы для межведомственной координации, xi) продвигать план Правительства по созданию электронного правительства и "электронной Монголии";			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
АБР-172		РЕГ	АБР	Содействие Интегрированной Торговле для Центрально-Азиатского Регионального Экономического Сотрудничества	ТП 6437РЕГ	i) Продвигать конкретные таможенные реформы и модернизацию, служить как региональный форум для решения общих вопросов и сосредоточиться на задачах: a. упорядочения гармонизации таможенных процедур и документации; b. таможенной автоматизации; c. обмена данных; d. совместном таможенном контроле; e. риск-менеджменте, аудите списка товаров подлежащих пошлине, таможенной информации; f. развития регионального транзита; g. по структуре тможенного сотрудничества; h) тренинга. ii) Поддержка подхода по интегрированной торговле через a. создание регионального механизма для содействия интегрированной торговле укрепляя работу КТК ; b. создание национальных комитетов по содействию транспорту и торговле; c. создание услуг по принципу электронного "одного окна"; d. улучшение сотрудничества в других сферах связанных с торговлей (таких как, карантина, санитарии и псевдо-санитарии), и не относящихся к пограничным (такие как, стандарты продуктов и другие технические препятствия в торговле) ;	2007-	3.00	
АБР-172						e. поддержка приоритетных торговых вопросов связанных с транспортными коррижорами ЦАРЭС; f. двусторонние инициативы по пилотному тестированию подходов к интегрированной торговле; g. вступление в международные конвенции для поддержки содействия интегрированной торговли; h. проведение форумов на техническом уровне для ряда учреждений вовлеченных в содействие торговле по региону, с тем чтобы улучшить координацию и разработать модель успешной практики; iii) Развивать эффективную индустрию региональной логистики a. создать региональный форум для гармонизации и планирования развития торговой логистики; b. поддержать оценку торговой логистики на национальном уровне;			

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
								Доноры	Страна
						с. оказать содействие ключевым финансовым инвестициям включая гос-частное партнерство.			
АБР-173		РЕГ	ЕС/ ТАСИС	Разработка Координационной Национальной Транспортной Политики	РЕГ ТП14	<p>i) Краткосрочные вопросы:</p> <p>а. коммерческие барьеры – тарифы, пограничные задержки;</p> <p>б. безопасность;</p> <p>с. упорядочение часов работы на ПП;</p> <p>д. единое окно;</p> <p>е. низкий прием и низкое использование TIR;</p> <p>ф. нарушение конвенций;</p> <p>г. недостаток таможенных перевозчиков;</p> <p>h. новый транспортный кодекс;</p> <p>и. инфраструктурные инвестиции (разрешить большее влияние рынка);</p> <p>j. готовность к ГЧП (адекватная нормативно-правовая база);</p> <p>к. национальные транспортные стратегии (следовать работе АБР);</p> <p>l. материальные барьеры (устаревший парк, плохое оснащение ПП, плохие автодороги, нехватка интермодальных портов);</p> <p>ii) Среднесрочные и долгосрочные вопросы:</p> <p>а. законодательные – все Центрально-Азиатские страны должны подписать 7 конвенций рекомендованных ЮНЕСКАП;</p> <p>б. Обязательства по движению трафика;</p> <p>с. общая, совместная площадь для Таможни .</p>	2007-2009	€ 1.25	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
АБР -174		КНР	АБР	Проект Улучшения Синьзяньской Региональной Автодороги	З 2393КНР	iii) улучшить операционную эффективность грузовых терминалов в Урумчи через внедрение системы транспортной логистики основанной на веб инструменте;	2007-2012	150.00 444.00
АБР -175		КНР	АБР	Развитие Логистики и Создание Потенциала Синьзянь-Уйгурского Автономного Округа	КНР ТП1	Стратегия для развития индустрии логистики в Синьзяне Генеральный план для реализации стратегии; Первичный список инвестиций для поддержки стратегии	2008	0.43 0.18
АБР -176		АЗЕ	АБР	Программа Развития Автодорожной Сети, Проект 1 – участок Масалы-Астара Северо-Южной Магистрали	2354АЗЕ	iii) установка станций по взвешиванию грузового транспорта вдоль автодороги по проекту;	2008-2009	190.00
АБР -177		МОН	АБР	Развитие Региональной Логистики	МОН ТП5	Подготовить национальную стратегию для продвижения мультимодального транспорта в Монголии Определить масштаб мультимодального оснащения для Замун Ууд	2008-2009	0.40 0.10
АБР -178		РЕГ	АБР	Развитие Потенциала по Региональному Сотрудничеству в Странах Участниках ЦАРЭС Фаза 1	ТП 6375РЕГ	i) Предложены следующие курсы: а. Государственная Политика по Региональному Сотрудничеству b. Практика и Политика по Торговле с. Трансграничная Инфраструктура d. Программа Развития Управления е. Продвинутая Программа Развития Управления для Высших Должностных Лиц f. Программа визита по изучению GMS: Показать Выгоды Регионального Сотрудничества g. Лидерство в Развитии h. Совершенствование Навыков Переговоров: Построение Устойчивых Соглашений i. Азиатское Экономическое Развитие j. Управление Энергией к. Глобальная Интеграция и Новая Повестка Дня по Торговле l. Закон и Нормативная База по Торговле ii) разработка материалов программы для обеспечения соответствия содержания тренингов.	2008-2010	0.49

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
АБР -179		КНР/КГЗ ТАДЖ	АБР	Подготовка Трансграничного Соглашения между Народной Республикой Китац, Кыргызской Республикой и Таджикистаном	РЕГ ТП18	Соглашение раскроет: содействие документации преи пересечении границы, трансграничное передвижение граждан, трансграничное пересечение товаров, требования для разрешения проезда автодорожного транспорта, обмен правами коммерческого трафика, инфраструктурные и институциональные вопросы и другие, заключительные положения.	2008-2010	0.50	0.05
АБР -180		РЕГ	АБР	Мониторинг и Отчетность Работы по Корридору	РЕГ ТП27	i) Разработка методологии оценки выполнения работ, системы сбора данных выполненных работ и отчетности; ii) поддержка работы системы первые 2 года	2008-2010	3.00	
АБР -181		РЕГ	ЕС ТРАСЕКА	Создание Центров Логистики и Мультимодальных Железнодорожных Хабов для Предоставления Услуг Регионй ЦАРЭС	РЕГ ТП29	i) анализ индустрии логистики и потока перевозок в регионе, гос оценка и анализ стоимости земли, строительства и рабочей силы для разных объектов. ii) рекомендуемая система включения различных видов оснащения для логистики: мультимодальные центры логистики, трансграничная торговля и центры логистики, сельскохозяйственные центры логистики и тд., с подробным описанием основных функций и операций для каждого оборудования, предпочтительное месторасположение, размер, ориентировочная сумма инвестиций и схема инвестиций, подсчитанная ЧПС (чистая приведенная стоимость) (NPV)/ ВНД (IRR- внутренняя норма доходности), и финансовые детали создания логистики (гос гранты и субсидии, налоговые льготы, правительственные гарантии, займы и гранты международных финансовых институтов) .	2008-2010	3.00	
АБР -182		МОН	АБР	Развитие Корридора Западной Региональной Автодороги Фаза 1	G 0107МОН	Развитие 748.4 км автодороги от Яранта в Моноголии и границы КНР с Уланбайшинт в Монголии и на границе с Россией будет проходить в два этапа . i) фаза I, е. Обеспечить сканирующий аппарат для автотранспорта и соответственное оборудование для пересечения в пункте Ярант на границе КНР для сокращения времени таможенных процедур	2008-2012	37.60	74.60

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
АБР -183		МОН	АБР	Проект Развития Региональной Логистики	ТП 7110МОН	i) Национальная стратегия для продвижения мультимодального транспорта в Монглии: а. инвестиционный план; б. рекомендовать мероприятия по политике, институту, реформам, законодательству и другим мероприятиям для принятия Правительством, с целью создания условий развития мультимодального транспорта; с. в финале консультационной ТП будет предложена схема для продвижения мультимодального транспорта ii) масштаб инвестиционного проекта для развития мультимодального оснащения в Замун Ууд ; iii) оценить возможность участия частного сектора, включая партнерство с ним, iv) поддержка проведения реформ предприятий и реструктуризацию транспортных предприятий, v) оценить возможности продвижения хорошего управления оперциями и процедурами для повышения эффективности и достижения финансовой самодостаточности в условиях рынка, vi) оценить инициативы по развитию потенциала достижения энергичной и устойчивой индустрии по логистике в Монголии.	2009-	0.40	
АБР -184		МОН	Определи ть	Генеральный План Развития Замун Ууд	МОН ТП4	Комплексный план развития Замун-Ууд Сум - i) урбангизационный план для города Замун-Ууд ii) совершенствование железнодорожной инфраструктуры, включая увеличение потенциала станции Замун-Ууд, развитие новых ж/д маршрутов; iii) совершенствование автодорожной инфраструктуры, включая дополнительные полосы на границе в участках для погрузки, увеличить полосы в пунктах таможенной инспекции, проложить промежуточные дороги ведущие к Замун-Ууд и обратно, создать свободные экономические зоны; iv) улучшение инфраструктуры таможенного и пограничного контроля; v) использование программируемых транспортных технологий при управлении трафиком; vi) оценка социального воздействия и воздействие на здоровье оокружающую среду.	2009	0.70	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
АБР -185		КНР	Определи ть	Региональное Таможенное Сотрудничество – Совместный Контроль и Принцип Проверки "Одна Остановка"	КНР ТП2	Упрощение таможенных процедур Сократить время на очистку	2009	0.40	
АБР -186		РЕГ	АБР	Развитие Инфраструктуры и Таможенная Модернизация II	РЕГ IP5	Инфраструктура таможенных ПП	2009-	35.00	
АБР -187		РЕГ	АБР	Упрощенные Транзитные Процедуры	РЕГ ТП9	i) обзор внедренных мер по сокращению торговой и транспортной документации, затрат, а также их эффективность, включая взаимный пропуск дорожного транспорта; ii) анализ причин затруднения реализации транзитных систем, используя результаты предыдущих исследований; iii) оценить другие модели транзитной торговли; iv) рекомендовать решения этих транзитных трудностей для эффективной реализации транзитных систем, включая координацию транзитных стран или создание ассоциации по реализации системы и разработки соответствующего законодательства; v) определить сопроводительные процедуры по транзитной торговле с пункта въезда в транзитную страну до выезда, включая электронную гарантию транзита; vi) определить техническое обоснование для реализации пилотной транзитной системы вдоль одного коридора, основанный на одноразовой таможенной гарантии.	2009	0.20	
АБР -188		РЕГ	АБР/ ВТамО	Содействие в Реализации Рекомендаций ВТО по Таможенному Развитию	РЕГ ТПА7	i) оценить прогамму улучшения таможни в странах ЦАРЭС; ii) предложить реализацию мероприятий по устранению недостатков определенных при выполнении программы диагностики Columbus, которые не были адресованы в рамках программы модернизации таможни; iii) Технические задания для новых программ совершенствования таможни; содействовать в реализации специальных инициатив по улучшению, совместные программы совершенствования с другими таможенными учреждениями, совместные программы с другими гос учреждениями, вовлеченными в	2009-2011	3.00	

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
								Доноры	Страна
						торговлю и транспортировку.			
АБР -189		КГЗ	АБР ИБР	Реабилитация Автомобильной Дороги Бишкек- Торугарт	КГЗ IP1	Улучшение: 60 км автомобильной Дороги Бишкек-Торугарт Улучшение таможенной и пограничной инфраструктуры	2009-2014	60 27	213.00
АБР -190		РЕГ	АБР	Улучшение Оснащения и Процесса на Пограничных Пунктах Пересечения	РЕГ ТПЗ	Подготовить инвестиционные портфели для улучшения проектов	2009-2015	2.00	
АБР -191		РЕГ	АБР	Улучшение Пограничных Постов и Совместный Пограничный Процесс Обработки	РЕГ ТП26	i) Создать Национальные Комитеты по Содействию Торговле и Транспорту (НКСТТ) куда войдут представители всех заинтересованных сторон из частного и гос секторов; ii) Сформулировать повестку дня НКСТТ и инициировать их деятельность : a.) рассмотреть политику и законодательство для определения и корректировки недостатков и отклонений от нормы в соответствии с лучшей мировой практикой; b. провести национальный форум для упорядочения процедур и документации, используемых при международной транспортировке; предложить для одобрения правительства нормативы связанные с вопросами торговли; c. улучшить ознакомление методов и выгод от содействия вопросам транспорта; d. реализовать другие проекты узко сфокусированные на содействии торговле и транспорту; e. мониторить выполнение работ по корридору. iii) Привести процедуры пересечения границы в соответствие с Приложением 8 Конвенции по Гармонизации Пограничного Контроля Товаров, и другие	2009-2016	Phase 1: 4М Phase 2: 2М	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
АБР -192		РЕГ	Определить	Улучшение Пограничных Постов и Совместный Пограничный Процесс Обработки	РЕГ IP3	Построить или сделать ремонт здания и обеспечить оснащением, требуемым на основании оценки совместной обработки, включая принцип «зона не для человека». Оценить потенциал ТАДЖ/КНР границы Кулма Пас ипревратить ее в совместную безошлинную зону и официальный канал для торговли жителями (включая бартер). Примером может быть пограничный КНР.КАЗ город Хоргос, где построены центра розничной торговли, выставочный комплекс и развлекательные центры.	2009-2017	200M (estimate)	
АБР -193		РЕГ	Определить	Улучшение Пограничных Постов и Совместный Пограничный Процесс Обработки	РЕГ IP3	Оценить нужды для – взвешивающего оборудования, инспекционного и сканирующего оборудования, оборудования для погрузочно-разгрузочных работ, камер хранения, включая холодильных камер, смотровых зон, оснащение для сквозного складирования, отдельных зон для граждан и груза, ИТ систем включая системы по электронной гарантии	2009-2017	200M (estimate)	
АБР-194		РЕГ	Определить	ПЧП в Развитиии Ртанспорта и Содействии Торговле	РЕГ ТП33	i) оценить правовую базу для ГЧП в развитии инфраструктуры по Перевозке и Логистике, обеспечить поддержку стран ЦАРЭС в укреплении правовой сиситемы, регулирующей участие частного сектора в долгосрочных инвестиционных проектах, обеспечить поддержку институционального развития гос-частного партнерства в странах ЦАРЭС; ii) рекомендации по развитию; iii) обеспечить содействие странам ЦАРЭС в устранении законодательных и институциональных барьеров в ГЧП.	2009-2017	3.00	
АБР -195		МОН	Определить	Технико-Экономическое Обоснование Парка Интермодальной Логистики в Улан Баторе	МОН ТП2	Технико-Экономиическое Обоснование	2010	0.85	
АБР -196		МОН	Определить	План Развития Свободной Торговой Зоны в Тсагануре	МОН ТП3	Технико-Экономиическое Обоснование	2010	0.30	
АБР -197		КНР	Частный сектор	Международный Центр Логистики в Коргасе	КНР IP8	Центр логистики в Коргасе с использованием последних технологий для устойчивого развития торговли в этой зоне.	-2010	100M (estimated)	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
АБР -198		РЕГ	Определи ть	Национальный Принцип "Одного Окна"	РЕГ ТП8	i) оценить системы в каждой стране – существование межведомственных комитетов по содействию торговле, какие необходимы распоряжения для введения принципа "одного окна", существование агентств вовлеченных в движение товара и транспорта через границу; ii) оценить требования необходимые для введения принципа "одного окна" в каждой стране и как их выполнить – законодательно-правовые, инфраструктурные, операционные; iii) определить обязательные данные необходимые для включения в форму при заполнении для "одного окна"; iv) подготовить рабочий план со сроками для создания "одного окна"; v) протестировать принцип "одного окна" на ПП с большим потоком груза.	2010	0.20
АБР -199		РЕГ	Определи ть	Стандартизированная Грузовая Декларация и Другие Упорядоченные требования	РЕГ ТП11	i) Оценить пограничные документы/формы и определить требования согласно стандартам Формуляра-Образца ООН для торговых документов или Единого Административного Документа ЕС; ii) оценить общие обязательные элементы для "одного окна" и согласовать последний вариант упорядоченного документа; iii) проверить систему классификации товаров, оценки таможи, коды происхождения товара, которые должны быть стандартизированы	2010	0.20

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
АБР -200		РЕГ	Определи ть	Обзор мер/практики влияющие на движение товара в странах ЦАРЭС	РЕГ ТП15	Периодически будут проводиться обзоры и будут охватывать меры влияющие на торговлю и транспорт, такие как политика, нормы, пошлины и требования, процедуры, практика: i) собирать, документировать, преобразовывать и классифицировать меры создающие потенциал каждого исполняющего учреждения, и способ исполнения этих мер ii) опубликовать все мероприятия на вебсайте ЦАРЭС; iii) оценить цели и воздействие на торговлю всех мероприятий , iv) определить излишние меры, возможность их устранения или замены более эффективной альтернативной мерой, меры которые нужно рационализировать, такие как, "оплата при пересечении", "оплата при перемещении" и др., и те, которые могут быть упрощены или упорядочены, например, технические стандарты; v) определить различия между этими мерами и стандартами международных конвенций, таких как, Обновленная Киотская Конвенция, технические стандарты, нормы по перевозкам и предложить сроки по приведению их в соответствие со стандартами; vi) Определить унифицирование требований на ПП.	2010	0.80	
АБР -201		РЕГ	Определи ть	Поддержка Управления Железнодорожных Трансграничных Операций	РЕГ ТП20	i) сделать обзор реформ ж/д сектора во всех странах ЦАРЭС и возможности для новых трансграничных ж/д услуг, включая ж/д операции вне границ ЦАРЭС; ii) определить необходимые реформы, включая законодательные реформы, по участию частного сектора в оказании услуг на трансграничных ж/д в странах ЦАРЭС; iii) рекомендовать план действий по обеспечени. Эффективных услуг на трансграничных железных дорогах.	2010	1.50	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
АБР -202		РЕГ	Определи ть	Технико- экономическое Обоснование для Ж/Д и Интермодального Транспорта в КНР/ КГЗ /УЗБ/	РЕГ ТП28	i) комплексный и детальный анализ существующего и потенциального трафика вдоль двух корридоров; ii) рассмотреть потенциал для привлечения дополнительного межрегионального, Евроазиатского и другого межрегионального трафика к мосту; iii) оценить потенциальный грузовой поток по другим сценариям макро-экономического развития, с лучшими инфраструктурными и нормативными условиями; iv) сделать обзор и оценить потенциальные сайты по логистике, оснащение, терминалы и оборудование, которые могут быть адаптированы для реализации интермодального моста a. пересечение границ и власти управляющие этим процессом; b. потенциал информационных и коммуникационных технологий (ИКТ); c. институциональные и нормативные системы управляющие возможной интермодальной операцией; d. потенциаольные коммерческие партнеры и другие заинтересованные стороны; e. планы по свободным торговым зонам вдоль корридора; v) определить возможности, ограничения и потребности в развитии для этих и других факторов: vi) рекомендовать наиболее обещающие коммерческие альтернативы для развития интермодальных мостов, оценить расходы на развитие и расходы/выгоды; vii) провести первичные социальные оценки и оценки по условиям; viii) предложить финансовые механизмы (гос сектор, ГЧП или совместное предприятие). Также оценить ограничения по отгрузкам и содействовать в осуществлении пилотных операций.	2010	0.60	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
АБР -203		РЕГ	Определи ть	Общий Подход ЦАРЭС к Стандартам Выбросов Автомобильного Транспорта и Меры по их Сокращению	РЕГ ТП35	Обзор: i) Настоящих и планируемых стандартов ЦАРЭС по выбросам (СНИП и GB, национальные и муниципальные постановления и др.); ii) институциональных структур и нормативно-правовых актов относящихся к стандартам по выбросам (национальные, муниципальные политики; законы и тд); iii) коммерческих транспортных парков, их происхождение и стандарты по которым они теоретически произведены без модификаций; iv) стандартов по выбросам коммерческого транспорта из источников ЦАРЭС, включая импорт транспорта вторичного использования; v) качества бензина и его влияние на выброс; vi) тестирующего оборудования и процедур используемых в регионе; vii) источников информации по региону в области происхождения транспортных средств делающих выбросы; их воздействия и обзор технологий смягчающих мер; viii) общего влияния на расходы в регионе использующих высокие Евро стандарты за какой-то промежуток времени; ix) возможного воздействия на здоровье с показателями результатов экономического эффекта, в виду применения тех или иных стандартов по выбросам; x) возможного воздействия в ЦАРЭС планов других регионов по ужесточению стандартов по выбросам (ЕС, Россия, Пакистан и др.).	2010	0.80
АБР -204		МОН	Финансир ование не получено	Улучшение Свободной Торговой Зоны Тсгангур	МОН IP8	Улучшить и расширить зону Тсгангур по корридору 4а ЦАРЭС с обеспечением дополнительных услуг	2010-2011	30M (estimate d)

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
АБР -205		РЕГ	Определить	Международные Автодорожные Транспортные Конвенции и Соглашения ЦАРЭС по Автодорожному Транспорту	РЕГ ТП17	i) оценить статус доступа ЦАРЭС к материалам международных конвенций посредством компьютера; ii) содействовать странам рассмотреть приоритеты и решить по ограничениям, которые они будут согласны убрать; iii) утвердить общие стандарты по взвешиванию и другим измерениям транспорта; iv) утвердить международные стандарты как образец регулирования трансграничными транспортными отношениями в ЦАРЭС; v) рассмотреть и адаптировать национальные нормативно-правовые базы принятым стандартам; vi) оценить потенциальную возможность применения "Т системы" ЕС или другие эквиваленты ЦАРЭС	2010-2011	1.00	
АБР -206		РЕГ	Часть финансирование не получено; часть АБР	Инфраструктура Пунктов Пересечения Границы и Инвестиции	РЕГ IP1	i) улучшить материальные функции ПП, включая инвестиции в транспортную инфраструктуру вдоль пограничных пунктов. ii) Совершенствование технологий	2010-2017	500M (estimate)	
АБР -208		МОН	Финансирование не получено	Создание Свободной Торговой Зона Алтанбулаг	МОН IP7	Развить зону Алтанбулаг по 4 корридору ЦАРЭС в зону основной торговли, коммерции, индустрии и услуг в Монголии	?-2011	90M (estimated)	
АБР -209		КАЗ	Определить	Изучение Сектора Транспортных Услуг	КАЗ ТП1	Оценить условия бизнеса в Казахстане для провайдеров транспортных услуг, выявить причины неконкурентоспособности и рекомендовать пути повышения конкурентоспособности.	2011	0.10	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
АБР -210		РЕГ	Финансирование не получено	Совершенствование Системы Информационных Технологий и Таможни	РЕГ IP2	i) обеспечить активный обмен данными между таможенными учреждениями, сообществами по торговле и логистике; ii) диагностика ИКТ стратегии стран-членов; iii) техническая оценка программного обеспечения, оборудования и коммуникаций, в сравнении со всемирными стандартами таможенной очистки и системы MIS; iv) оценить потенциал обмена данными между другими торговыми и транспортными учреждениями и таможнями и рассмотреть как можно применить модель Документов ООН; v) рекомендовать меры по улучшению связи; vi) рассмотреть возможность обновления существующих систем по принципу "Одного Окна" и декларационную форму для внедрения Единого Административного Документа; vii) установить систему базы данных для сбора данных по торговому и перевозочному транспорту; viii) позволить автоматизированную регистрацию декларантов, электронную оплату, автоматизированный пропуск груза и обработку товаров при транзите; ix) обеспечить сбор данных и анализ для риск-менеджмента и аудита списка товаров подлежащих оплате пошлиной.	2011	0.20	
АБР -211		РЕГ	Определить	Торговый Портал ЦАРЭС	РЕГ ТП6	i) собрать, документировать, переводить и публиковать импортные/экспортные торговые процедуры, правила и нормы таможни и других гос учреждений; ii) собрать, документировать, переводить и публиковать все другие национальные меры влияющие на торговлю – запреты, квоты, лицензирование, технические стандарты, налоги и пошлины, финансовые меры и правила обмена валюты; iii) распространение информации в надлежащей форме	2011	0.60	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
АБР -212		РЕГ	Определить	Усиление Таможенной Гарантийной Системы а регионе ЦАРЭС	РЕГ ТП12	i) оценить настоящие транзитные практики по ТИР карнет в содействии с Автодорожными Органами в странах ЦАРЭС, ii) проанализировать альтернативные таможенные гарантийные системы и системы затраты-выгоды iii) оценить воздействие электронной системы таможенной гарантии; iv) рекомендации по технической реализации альтернативных таможенных гарантийных систем и дальнейшее развитие альтернативных таможенных гарантийных систем, включая системы связанные с ТИР карнет.	2011	0.30	
АБР-213		РЕГ	Определить	Развитие Мультимодальных Транспортных Систем	РЕГ ТП30	i) проанализировать настоящий потенциал мультимодального транспорта по коридору ЦАРЭС и собрать требования для интермодального оснащения от внутренних портов; ii) оценить спрос для кадого типа по коридору ЦАРЭС, фктический объем транспортированного груза, вырученный доход, включая перспективу маршрутов ведущих к Европейским Е-40 и Е-30 ; iii) проанализировать грузовой трафик по типу товара, происхождение/место назначения в разных пунктах по коридору, и создать базу данных по спросу; iv) определить проблемы и ограничения для развития; v) создать систему регистрации и сертификации для торговой логистики, а также систему градации для операторов источниками и качеством услуг; vi) определить сферы где необходимо упорядочение стандартов, например лимиты нагрузок на транспорт, стандарты по выбросам и тд .	2011	0.20	
АБР-214						Подготовить проект программы улучшений в сферах: i) потенциал конкурентоспособности, управление, технологические, логистические и другие аспекты доставки груза транспортом, принимая во внимание лучшую практику; ii) дополнительные услуги в среднесрочном и долгосрочном периоде. Подготовить проект соглашения для упорядочения стандартов и нормативной базы для мультимодального транспорта в странах ЦАРЭС, включая использование унифицированного транспортного документа. .			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
АБР -215		РЕГ	Определи ть	Снабжение Связанных Тренинговых Институтов	РЕГ ТП31	i) определить точные потребности для снабжения связанных институтов в каждой стране для основных сфер; ii) определить необходимый тренинг в краткосрочном периоде, например, использование интерактивной технологии для программ в режиме "он-лайн", регулярные курсы с ротацией места проведения в регионе, и в долгосрочной перспективе помощь тренинговым институтам от провайдеров, таких как FIATA; iii) определить необходимые приготовления для проведения "он-лайн" тренингов; iv) определить предпосылки для создания тренингового института и подготовить смету для его деятельности; v) привлечь инвестиции для создания программы и института; vi) разработать программу тренинга и создать институт	2011	0.50	
АБР -216		РЕГ	Определи ть	Продвижение Контейнеризации	РЕГ ТП32	i) оценить, где использование контейнеров принесет наибольшую эффективность работе в каждом коридоре; ii) определить количество контейнеров необходимое в среднесрочном и долгосрочном периоде и его общую стоимость; iii) разработать план закупа контейнеров.	2011	1.00	
АБР -217		РЕГ	Определи ть	Финансирование Обновления Транспортного Парка и Оборудования для Операций Частного Сектора	РЕГ ТП34	Определить спрос на финансирование коммерческого парка, логистического оборудования, коммерческую окупаемость для региональных операторов и их способность выплатить заем. Рекомендовать схему финансирования.	2011	0.50	
АБР -218		РЕГ	Определи ть	Содействие Водителям, Предпринимателям и Рабочим Мигрантам при Пересечении Границ	РЕГ ТП39	Идентифицировать: i) основные препятствия трансграничного передвижения водителей, предпринимателей и рабочих эмигрантов; ii) анализ затрат/выгод для упрощения трансграничных режимов; iii) рекомендации для создания дружественной и безопасной транзитной системы для водителей, предпринимателей и рабочих эмигрантов	2011	0.50	
АБР -219		КАЗ	АБР	Национальный Координатор по ЦАРЭС	КАЗ ТП2	Анализ вопросов содействия транзиту, транспорту, торговле; концептуализация требований для развития транзита в соответствии со стратегией ЦАРЭС по Содействию	2011-2012	0.10	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
					Транспорта и Торговле ; Координация и другая поддержка комитету.			
АБР -220		РЕГ	Определи ть	Усиление Возможностей Национальных Органов Сертификации	РЕГ ТП4	Анализ недостатков нормативной базы, техническая и операционная способность сертификационных органов; Инвестиционные предложения для создания сертификационных лабораторий	2011-2012	1.00
АБР-221		РЕГ	Определи ть	Сертификация Продукции и и стандарты Взвешивающего Оборудования	РЕГ ТП5	Оценить способность по сертификации продукции каждой страны; Устранить недостатки через тренинг и другие кадровые интервенции, обеспечение оснащения; Предложить утверждение стандартных взвешивающих машин или сертификационной системы, которая обеспечит их точность; Разработать утверждение совместного признания сертификатов в тандеме с системой произвольного утверждения таких сертификатов международными органами	2011-2012	0.10 ТП 5.00 лаборато рий
АБР-222		РЕГ	Определи ть	Создание Страхового Режима Ответственности Автотранспорта перед Третьими Лицами	РЕГ ТП16	i) Проведение семинаров для гос служащих, страховых агентств и компаний в странах ЦАРЭС; ii) Определить сильные и слабые стороны существующего режима в сфере страхования автотранспорта и страховые индустрии в каждой стране; iii) Сформулировать рекомендации по созданию страхового режима ответственности автотранспорта перед третьими лицами в ЦАРЭС	2011-2012	0.30
АБР-223		РЕГ	Определи ть	Система Страхования Ответственности для транспортных операторов	РЕГ ТП19	i) рассмотреть и описать национальные политики по страхованию; ii) оценить существующую систему ответственности страхования в странах ЦАРЭС, в частности, условия, оплата, провайдеры страхования, клиенты; iii) оценить регистрирование по международным границам и сравнить с международной практикой в ЕС и других Азиатских странах; iv) оценить необходимость и пиемущества/недостатки обязательного страхования или необходимость одной страховой компании; v) сформулировать проект соглашения по обоюдному	2011-2012	0.10

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
								Доноры	Страна
						признанию страховой политики, который включает механизм урегулирования спора.			
АБР-224		РЕГ	Определить	Обзор Налогов и Пошлин для Операторов Транспорта	РЕГ ТП22	i) задокументировать все налоги, пошлины, оплаты затрагивающие перевозчиков в каждой стране ЦАРЭС и классифицировать их по типу и цели; ii) определить базовые или первичные налоги, пошлины, оплаты, а так же излишние оплаты; iii) определить принципы и правила налогообложения транспорта, которые упрощают налоговую администрацию ; iv) назвать аргументы для обоюдных соглашений, таких как, транзитные пошлины и тд. и рассмотреть политику конвоя/эскорта; v) опубликовать информацию по налогам, пошлинам, оплатам .	2011-2012	0.10	
АБР-225		РЕГ	Определить	Региональный Таможенный Тренинг и Региональное Развитие	РЕГ ТП10	i) Поддержка усиления региональных таможенных образовательных институтов, перевести и адаптировать тренинговые материалы ВТамО; ii) Обучающие программы для трейнеров; iii) развитие "он-лайн" библиотеки таможенных материалов; iv) финансовая поддержка обучающего таможенного персонала	2011-2013	2.00	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
АБР-226		РЕГ	Определи ть	Центры Торговой и Технической Логистики с Системой Информационного Обмена	РЕГ IP4	i) Изучить рыночный спрос с целью создания краткосрочных, среднесрочных и долгосрочных потребностей в оснащении существующих логистических центров, включая определение подходящего месторасположения, ii) оценить существующие планы для строительства логистических центров или другие аналогичные предложения: а. Рпланируемые логистические центры – Сары-Таш и Ат-Баши в КГЗ для таможенной очистки и перегрузки со сквозным складированием, услугами для автодорожных перевозчиков, а также для ж/д станций с потенциалом стать мультимодальными центрами, например, Аламедин, Балыкчи, Ош, Кара-Су или станция Джалал-Абад в КГЗ. b. Во Внутреннем Монгольском Автономном Округе КНР: 1. Ганкимаодао порт – строительство офисного здания и оснащение для инспекции, коммуникации, электронные инструменты (\$531,645), 2. Секе Порт – строительство центра хранения (\$5 million), 3. Эренхот Порт – улучшить оснащение таможенно-лицензионного склада открытого типа и построить площадку лоя хранения угля,	2011-2014	150M (оценено)	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
АБР-226					<p>4. Джининг – расширить ж/д терминал и добавить оборудование для логистического хаба с ж/д и автодорожным доступом,</p> <p>5. Баотоу ВТИСТ – кран и грузоподъемник для ж/д транспорта и сканирование контейнеров ,</p> <p>6. Линхе – центр распределения и склад хранения для фруктов и овощей,</p> <p>7. Транспортный терминал Эренхот – простое оснащение для одобрения продуктов животного происхождения из МОН;</p> <p>с. В Таджикистане:</p> <p>1. Душанбе, Хужанд или Хорог для склада или торгового центра, с визой, Таможня и оснащение для приема груза,</p> <p>2. Карамик – рентген-аппараты,</p> <p>3. Перевалы Айвад, Пахтаабад, Пенджекент, Чанаки, Фотехабод, Баткен, Кизил-Арт – оснащение по хранению</p> <p>d. В Синьзянь-Уйгурском Автономном Округе в КНР:</p> <p>1. Хорогос – терминал для контейнеров,</p> <p>2. Тугарт – транспортировочная сеть и оснащение для логистики,</p> <p>3. Урумчи – склады хранения</p> <p>iii) Подготовить список приоритетного оборудования, основываясь на требованиях по торговле, провайдеров и пользователей логистических услуг обрабатывающей сферы и написать бизнес план для них,</p>			
АБР-226					<p>iv) Проконсультировать заинтересованные стороны по лучшей логистической практике в горнодобывающей, сельскохозяйственной, обрабатывающей и других сферах, например, финансовой, технологической и распределительной;</p> <p>v) Содействовать в привлечении финансовой помощи, займов с благоприятными условиями и налоговыми концессиями с целью адресовать инвестиционные потребности и дорогое финансирование.</p> <p>vi) Разработать и построить Логистические Центры Категории 1 и Категории 2 в этих предложенных пунктах и в соответствующих коридорах. Категории 1 как основные хабы и Категории 2 как дополнительные узлы.</p>			
АБР-227		РЕГ	Определи	Стоимость	РЕГ ТП21	I) оценить ценовой компонент для различных видов	2012-2013	0.20

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
			ть	Транспортировки, Уровень, Структура и Направление Торговли		транспорта для каждого основного участка каждого корридора ЦАРЭС; ii) проанализировать затратно-ценовые отношения и как определяется цена для разных видов транспорта, включая ценовые рамки для транспортных услуг; iii) исследовать дисконтную тарифную политику; iv) предложить пути рационализации транспортных пошлин и устранить предвзятость к определенным товарам и типам транспорта; v) протестировать рыночное ценообразование для выборочного груза, например, стратегического товара, для справедливой организации оптимизации движения груза.		
АБР-228		РЕГ	Определи ть	Развитие Мультимодальной Транспортировки по Корридору ЦАРЭС	РЕГ ТП13	i) оценить национальные нормы, многосторонние и двусторонние соглашения в сфере мультимодального транспортировки; ii) оценить рынок транспортировки; iii) проверить материальную инфраструктуру, технологии по перевалке грузов через общение с транспортными пользователями и посещение объектов; iv) провести анализ затраты-выгоды для использования мультимодальной транспортировки по корридору ЦАРЭС; v) подготовить план действий (включая рекомендации) для мультимодальной транспортировки в странах ЦАРЭС.	2013	1.00
АБР-229		РЕГ	Определи ть	Развитие Межстрановых Автобусных Услуг в Странах ЦАРЭС	РЕГ ТП38	Рассмотреть: i) Причины ограничения международных автобусных услуг; ii) меры для решения причин; iii) предложение по реализации программы и план маркетинга для эффективной региональной автобусной службы.	2013	0.50
АБР-230		МОН	Unfunded	Создание Свободной Экономической Зоны в Замун-Ууд	МОН IP9	Зону Замун-Ууд в корридоре ЦАРЭС 4 b развить в зону основной коммерческой, предпринимательской деятельности, и туризма	?-2015	100M (estimate d)

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
BOMCA-1	BOMCA	КАЗ	BOMCA		<p>i) Были закончены строительные работы на железнодорожной ПП «Мерке», включая кровельные работы и «косметический» ремонт всех офисов, произведен закуп ИТ/офисного оборудования и был проведен тренинг для пограничной охраны профинансированный BOMCA / MOM/ UNHCR и ОБСЕ.</p> <p>ii) Успешно закуплены Детекторы Наркотиков и доставлены в ПП «Кордай» (Казахско-Кыргызская граница), закуплено ИТ оборудование для Министерства Сельского хозяйства, а также произведен закуп специального</p> <p>iii) Оборудования для Фито-санитарного Отдела Министерства Сельского хозяйства и было доставлено для использования на границах.</p>			
BOMCA-2		КГЗ	BOMCA		<p>i) Ремонт Межведомственной тренинговой комнаты в аэропорту г.Ош и Центра по Тренингу Пограничной Службы в г. Ош, а также обеспечение оборудованием обоих институтов;</p> <p>ii) Строительство полностью оборудованного Центра по Тренингу Пограничной Службы в Новопокровке. Оно включает офисы, классы и конференц-зал. В период 2008-2009 гг. Центр по Тренингу будет расширен за счет строительства помещения для отдыха обучающихся;</p> <p>iii) Тренинговый Центр для Собак был построен в г. Ош с полным ветеринарным обслуживанием, классной комнатой и зоной для тренинга собак;</p> <p>iv) Построены новые здания в двух международных ПП – Кыргызско-Казахской и Кыргызско-Узбекской, включая полностью оборудованные здания для всех учреждений, ответственных за управление границей и жилые здания для сотрудников Пограничных служб и Таможни. Оборудование включило: компьютеры, считыватели паспортов, офисную мебель, комплекты для обнаружения наркотических веществ и прекурсоров, комплекты для обыска автотранспорта, кухонное оборудование, кровати и замки;</p> <p>v) Считыватели паспортов, комплекты для обнаружения наркотических веществ и прекурсоров, комплекты для обыска автотранспорта и другое оборудование было доставлено в 16 пограничных постов в Ферганской Долине;</p>			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
BOMCA-3		ТАДЖ	BOMCA		<p>i) Новое оснащение в трех международных ПП на таджикско-афганской границе и Горно-Бадахшанской Автономной области. Оно включает полностью оборудованные совместные здания для всех учреждений, ответственных за управление границей, и жилые здания, включая душевые, туалеты, кухни/столовые комнаты для сотрудников Пограничных Служб и Таможни. Оборудование включило рентген-аппараты, генераторы, компьютеры, считыватели паспортов, офисную мебель, комплекты для обнаружения наркотических веществ и прекурсоров, комплекты для обыска автотранспорта, кухонное оборудование, кровати и замки;</p> <p>ii) Строительство международных рынков, примыкающих к трем ПП, открытых по субботам. Рынок привлекает от 350 до 1,000 афганцев, которые пересекают границу, чтобы купить или продать основные продукты питания, одежду, посуду, лесоматериалы и строительные материалы. Эти рынки были улучшены за счет обеспечения дополнительных крытых рыночных мест, воды и базового санитарного оснащения;</p>			
BOMCA-3					<p>iii) Строительство полностью оборудованного Тренинг-Центра в Душанбе для Офицеров-Кадетов Таджикской пограничной Службы. Оно включило жилое помещение для 300 военных, офисы, классы и ресурсный центр. В 2008 году этот комплекс будет расширен по схеме, спонсируемой США, которая была запланирована с программой BOMCA;</p> <p>iv) Ремонт здания Штаб-квартиры Пограничной Службы в Душанбе, включая кровельные работы и косметический ремонт всех офисов на последнем этаже;</p>			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
BOMCA-4		УЗБ	BOMCA			i) Строительство/ремонт помещений по тренингу для Пограничной Охраны (ПО). Центр Тренинга в Термезе был передан бенефициарам 30 мая 2008 г.;			
						ii) Обеспечение простым программным обеспечением и тренинг по анализу информации для представителей Органов Правопорядка;			
						iii) Строительство/ремонт пограничной инфраструктуры (пункты пересечения границы, пограничные посты) включая строительство и передачу Пограничных Постов Мамык и Сох Узбекской Пограничной Охране, и были отремонтированы Пограничные Пункты Пересечения (ППП) Вуадил, Маданият и Сариосио. Также запланировано закончить строительство ППП Тинчлик в Ферганской Долине в 2008 г. и строительство Даут-ота;			
						iv) Обеспечение оборудованием Пограничной Охраны и Таможни на границах (ППП Карасу, Сариосио, Гишт-Куприк, Ойбек, Айритом, Даут-ота, Ташкентский и Бухарский Международные Аэропорты);			
BOMCA-5		КАЗ, КГЗ, ТАДЖ, ТУРК, УЗБ	Управлен ие Границей в Централь ной Азии (BOMCA)	BOMCA 4	45524?	Разработка и/или утверждение нового законодательства и.или норм права по управлению границей в соответствии с лучшей практикой ЕС. Будет создана и/или укреплена Межведомственная рабочая группа;		EUR8.58	
						ii) Контроль в аэропортах :			
						а. оценить настоящую ситуацию в каждом аэропорту;			
						б. определить потребности в тренинге и оборудовании;			
						с. разработать проект руководства по управлению визами;			
						д. провести тренинг для офицеров границы и таможни в каждом аэропорту;			
						е. обеспечить специальным контрольным оборудованием пограничные службы.			
						iii) Создать мобильные службы в пограничных пилотных зонах – углубленное изучение зеленой границы; на базе этого изучения будут определены пилотные пограничные зоны. Эти пограничные зоны будут обеспечены оборудованием и тренингом для создания операционного мобильного потенциала контроля зеленой границы.			
						Таджикистан получит специальное внимание в связи с неизбежным снятием Российской Пограничной Охраны и растущим трафиком наркотиков;			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
BOMCA-5					iv) Ремонт и тренинг пограничных пунктов пересечения в пилотных регионах – совместный тренинг (Таможенне/Пограничные Службы) будет проведен в ППП и будет приглашена соседняя страна, с фокусом на КГЗ и ТАДЖ. v) Строительство местных помещений для собак в пилотных пограничных зонах – проект отремонтирует и оборудует местный центр для собак в пилотном регионе КГЗ и ТАДЖ; будут отремонтированы и оборудованы и тренинг-центры для собак в УЗБ и КАЗ; тренинг-центры Узбекистана и Казахстана организуют тренинги для Таджикских и Кыргызских коллег. vi) Координация содействия по границе и безопасности в Центральной Азии через «матрицу помощи» и создание базы данных для управления границей и безопасности в Центральной Азии.			
BOMCA-6		КАЗ, КГЗ, ТАДЖ, ТУРК, УЗБ	Управлен ие Границей в Централь ной Азии (BOMCA)	BOMCA 5	i) Пограничная инфраструктура восстановлена в каждом пилотном регионе ii) Оборудование пограничной безопасности доставлено в каждый пилотный регион			
BOMCA-7		РЕГ	BOMCA	BOMCA5	48507?	i) Тренинг для Пограничной охраны в Центральной Азии – 200 пограничных сотрудников получили тренинг в каждом регионе, 40 пограничных сотрудников получили тренинг по Интегрированному У правлению Границей; ii) Улучшены тренинг-центры в Туркменистане; iii) Укрепление пограничных пилотных зон: a. тренинг рядовых сотрудников границы; b. закуп пограничного контрольного оборудования; c. заключение договора на работы; d. реализация потенциала собак; e. создание местного аналитического потенциала, связанного с центральными национальными лабораториями ; f. создание трансграничного диалога; g. меры по созданию конфиденциальности в пограничных сообществах ; h. изучение торгового и транзитного коридора с целью определить оптимальные пункты пересечения для	EUR4.62	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
					пилотных интервенций BOMCA.			
BOMCA-8		КАЗ, КГЗ, ТАДЖ, ТУРК, УЗБ		BOMCA6	<ul style="list-style-type: none"> i) Строительство или ремонт ряда тренинговых центров, Пограничных Пунктов Пересечения на стратегических границах и пограничных застав; ii) поощрение перехода к совместному управлению ППП по европейской модели для содействия региональной торговле и транзиту, а также эффективному пресечению нелегальных товаров и людей 			
BOMCA-9		КАЗ, КГЗ, ТАДЖ, ТУРК, УЗБ	Управлен ие Границей в Централь ной Азии (BOMCA)	BOMCA 6	<ul style="list-style-type: none"> i) Целевые пограничные службы – тренинг по ознакомлению с Европейской Лучшей Практикой в Интегрированном Управлении Границей (IBM), IBM будет основным компонентом программы; ii) содействие в подготовке национального плана реформирования Служб Пограничной Охраны (основанный на плане реформирования Венгерской Пограничной Службы) iii) Развитие Двустороннего Плана Действий для реализации трансграничного сотрудничества, подписанного соответствующими госучреждениями Казахстана, Кыргызстана и Таджикистана – совместный тренинг, совместное оснащение пограничного пересечения, координация и упрощение процедур в пунктах пересечения границы iv) Детальная стратегия управления границей, подготовленная с помощью и для правительств Кыргызстана и Таджикистана; v) согласие властей Казахстана начать реформы своего 			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
					управления границей; vi) руководство IBM по Центральной Азии, одобренное Европейской комиссией и используемое ЦА-правительствами; vii) ознакомление Высшего Руководства Границы и Таможни с концепциями и практиками Европейского подхода IBM;			
BOMCA-9					viii) местные тренеры Границы и Таможни обучены по методологии IBM; ix) завершено строительство Кыргызского Центра по Тренингу Собак; x) 50 собак и собаководов обучены для работы на ЦА-границах; xi) в Таджикистане реализована долгосрочная межведомственная стратегия для выявления наркотиков собаками; xii) модернизированы три Пункта Пересечения Границы по торговым коридорам; xiii) отремонтированы и оборудованы три Пограничных Заставы вдоль таджикско-афганской границы;			
DFID-1	DFID	КАЗ	DFID	Упомянуты в Плане Регионального Содействия, ЮА, С Кавказ и Молдова	Поддержка вступления Казахстана (КАЗ/КГЗ сотрудничество)			
ЕБРР-22	ЕБРР	АЗЕ	ЕБРР	http://www.delaze.ec.europa.eu/pdfs/enp/EU_Azerbaijan_AP.pdf	Запланировано? i) повышение эффективности услуг по транспортировке груза (включая вопросы по процедурам пересечения границы). Продвижение мультимодальных услуг, решение вопроса по взаимодействию; ii) дальнейшее развитие OSJD/OTIF сотрудничества.			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
ЕБРР -38		АЗЕ	ЕБРР	http://www.delaze.ec.europa.eu/pdfs/enp/EU_Azerbaijan_AP.pdf	<ul style="list-style-type: none"> i) укрепление институтов, ответственных за стандартизацию, аккредитацию, оценку соответствия, метрологию и изучение рынка; по возможности интегрировать их в европейские и международные структуры ii) укрепить потенциал центрального координационного органа, ответственного за регулирование и сертификацию продуктов питания местного производства и других продуктов, обеспечивая соответствие местного качества и сертификации европейским стандартам; iii) упрощение процедур оценки соответствия промышленной продукции с целью избежания обязательной сертификации продуктов низкого риска и повторного тестирования; iv) развитие потенциала обзора рынка, основанное на лучшей практике членов-государств ЕС 			
ЕБРР -39		АЗЕ	ЕБРР	http://www.delaze.ec.europa.eu/pdfs/enp/EU_Azerbaijan_AP.pdf	<p>Улучшение функционирования таможен:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) Продолжать совершенствовать таможенное законодательство, упрощение процедур в соответствии с ЕС и международными стандартами, включая рассмотрение нового Таможенного Кодекса и утверждение новых норм в этой области; ii) продолжать реализацию требований Кодекса Чести/Достоинства, основанного на Декларации Аруша и изучение опыта ЕС по кодексам этики для таможенных служащих; iii) обеспечить информацию по новым утвержденным процедурам и нормам импорта и экспорта, а также проведение регулярных консультаций в этой области с бизнес-сообществами в этой области. Публичное обеспечение полной и регулярной информации по тарифам; iv) укрепление общего административного потенциала таможенной администрации, реализация оценки таможенных норм в соответствии с международными и ЕС стандартами; v) полностью реализовать существующие принципы таможенного контроля, основанного на риске, и постоочистного контроля 			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
ЕБРР -39					vi) обеспечить таможенные администрации соответствующей лабораторной компетенцией, а также достаточным техническим оснащением в ИТ сфере и другим операционным оснащением; vii) усилить тренинг таможенных сотрудников; viii) обмен опытом в реализации стандартов ЕС по модернизации таможенных процедур и обеспечить безопасность международной торговой цепи. ix) провести тренинг и обеспечить информацию для повышения профессионализма таможенных служащих основанного на лучшей практике ЕС .			
ЕБРР -40		АЗЕ	ЕБРР	http://www.delaze.ec.europa.eu/pdfs/enp/EU_Azerbaijan_AP.pdf	i) разработать комплексную стратегию образования и тренинга по управлению границей, включая улучшение понимания Шенгенских правил и стандартов; ii) повысить эффективность Азербайджанских органов правопорядка (Полиции, Службы Гос Границы, Таможни) через обеспечение современным оборудованием, адекватной инфраструктурой, тренингом для повышения, в частности, эффективности проверочных пунктов пересечения границы.			
ЕБРР -41		ТАДЖ	ЕБРР	Сообщено в Страновой стратегии МБРР	Содействие Торговле			
ЕКО-1	ЕКО	РЕГ	ЕКО ЭСКАП UNCTAD ИБР	Проект Мультимодального Транспорта	<u>LDSMD166/A:04.DOC/PI-10/RI</u> I) обзор существующих исследований/прогнозов ЕКО по движению товара и планы перевода будущих торговых потоков в потенциальные требования по контейнерным и мультимодальным перевозкам; ii) изучение мультимодальных транспортных коридоров для определения материальных инфраструктурных и нематериальных препятствий беспрепятственному потоку товаров; а. Изучение товаров через анализ импортного/экспортного баланса основных товаров, оценить их будущие потоки через направление и создания требований потенциала мультимодального транспорта по корридорам; б. определить состояние транспортной инфраструктуры в коридорах, включая взаимодействующие пункты, а также определить качество и количество транспортных средств и процедур содержания (автодорожные/ж/д/внутренних водных	1999-	0.27	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
					путей/воздушные); с. Проверить существующие документарные процедуры, сопоставить образцы экспортной и импортной документации, их количество и цель, содержание документа, формат и структура;			
ECO-1					d. Проверить существующий статус грузоперевозок и мультимодальных транспортных операций и существующие меры торгового и транспортного оснащения, включая меры международного транспортного регулирования; е. определить инфраструктурные и материальные препятствия беспрепятственного транспортного потока в отобранных коридорах, а также лучшую практику, которая может сформировать базу для технического содействия; основываясь на вышесказанном исследование будет f. рекомендовать улучшения , которые потребуют проведение изучения до начала инвестиций, операционные и институциональные решения, которые решат проблемы в транспорте, и таким образом внедрят наиболее экономичную Мультимодальную Транспортную Систему в регионе ECO. iii) региональный семинар по мультимодальному транспорту; iv) пять страновых обучающих семинаров по мультимодальному транспорту; v) восемь страновых семинаров по конвенциям наземного транспорта в восьми странах ECO.			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
ЕврАзЭС-1	Евроазиатское Экономическое Сообщество	КГЗ; ТАДЖ	ЕАЕС		Унифицированная автоматизированная информационная система для контроля транзитного транспорта стран членов ЕАЕС			
ЕврАзЭС - 2		КАЗ; КГЗ; ТАДЖ	Евроазиатское Экономическое Сообщество		Упрощение таможенных процедур и документации, стандартизация электронных форм, переход к единым административным записям, использование унифицированных таможенных баз данных и контроля транзитных грузов по пинципу одной остановки электронного окна			
ЕврАзЭС - 3		КАЗ; КГЗ; ТАДЖ	Евроазиатское Экономическое Сообщество		Упорядочение процедур на границах Таможенного Союза Только таможенная и пограничная охрана на границах – другие внутренние учреждения			
ЕС-7	ЕС	УЗБ	ЕС	Программа Действий Центральная Азия 2003: Узбекская Таможня	Поддержка Таможни	2003	EUR1.00	
ЕС-8		АЗЕ	ЕС	Укрепление Сотрудничества Региональной Энергетики в Восточной Европе и Кавказе	23010 i) Гармонизация Стандартов Газа и Нефти ЕС и Практики в Восточной Европе и Кавказе; а. Сотрудничество между Странами Бенефициарами и гос и независимые органы ЕС в секторе газа и нефти: 1. Объединение измерения объема и качества газа и соответствующее тестирование 2. Объединение измерения объема нефти, а также соответствующее тестирование и имеряющее оборудование 3. Стандартизация, тестирование, сертификация оборудования для сектора газа и нефти 4. Общие стандарты, правила и производственная практика для строительства и операций газо- и нефтепроводов, включая стандарты Качества, Здоровья, Безопасности и Окружающей среды (QHSE), практика EIA и концепция Лучшей Техники (BAT) 5. Общие стандарты, правила и производственная практика для оборудования и материалов, которые будут	2004-2006?	EUR6.00	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
					<p>использоваться в нефте-газовом секторе (эксплуатация, обработка, транспортировка, хранение).</p> <p>b. Развитие общих стандартов, правил и практики для нефте-газового сектора, сначала труб перекачки</p> <p>1. Классификация и сравнение стандартов в странах Бенефициарах и ЕС, Стратегия для окончательной гармонизации</p> <p>2. Реализация стандартов, правил и практики для преобразования их по совместимости с производственной практикой(оборудование, строительство и работа систем по трубам)</p> <p>3. Учебные примеры, оценивающие гармонизацию экономического воздействия, воздействия на окружающую среду конкретного инвестиционного/реабилитационного проекта</p> <p>c. Создание постоянной информационной платформы:</p> <p>1. Ориентир на опыт ЕС</p> <p>2. Создание легкодоступной информационной службы по гармонизации стандартов ЕС, норм, правил сертификации и аккредитации в нефте-газовом секторе</p> <p>ii) Техничко-экономическое обоснование для расширения Регионального Метрологического Центра Природного Газа Восточной Европы, включая Метрологию Нефти и Нефтепродуктов:</p> <p>a. Поддержка переговоров между странами бенефициарами по согласию расширения существующего Центра Метрологического Газа, включая метрологию нефти и нефтепродуктов</p> <p>b. Разработать технико-экономическое обоснование для расширения Центра</p> <p>c. Разрабтать дополнительные соответствующие исследования для строительных работ, лабораторий для метрологии по нефти и нефтепродуктов, и по бурованию</p> <p>d. Общй менеджмент исследований чтобы обеспечить их согласованность</p> <p>e. Подготовка тендерных документов для закупки необходимого оборудования, материалов и сторительных и механизированных электронных работ</p> <p>iii) Безопасность и охрана основных инфраструктур транзитного газа в Восточной Европе и Кавказе:</p> <p>a. обзор существвющего INOGATE и других</p>			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
					исследований, связанных со статусом сетей нефти и газа в странах Бенефициарах b. Обновить и обосновать информацию о потерях газа по основным транзитным линиям газа c. составить список приоритетных линий с потерями газа и утвердить аварийные мероприятия по устранению d. предпринять специфические исследования (включая базовый дизайн) для интервенций в приоритетных аварийных зонах по сокращению потерь газа и воздействию на окружающую среду e. На основании исследований подготовить полный пакет проектных документов, включая бюджетный/экономический анализ для привлечения средств f. Предложить проекты МИ для финансовой поддержки			
EC-8					1. Классификация и сравнение стандартов в странах Бенефициарах и ЕС, и рсразработать окончательную Стратегию гармонизации 2. Реализация стандартов, норм и практики, совместимые с производственной практикой (оборудование, строительство, операция систем трубопроводов) 3. Учебные примеры, оценивающие гармонизацию экономического воздействия, воздействия на окружающую среду конкретного инвестиционного/реабилитационного проекта c. Создание постоянной информационной платформы: 1. Ориентир на опыт ЕС 2. Создание легкодоступной информационной службы по гармонизации стандартов ЕС, норм, правил сертификации и аккредитации в нефте-газовом секторе ii) Техничко-экономическое обоснование для расширения Регионального Метрологического Центра Природного Газа Восточной Европы, включая Метрологию Нефти и Нефтепродуктов: a. Поддержка переговоров между странами бенефициарами по согласию расширения существующего Сентра Метрологического Газа, включая метрологию нефти и нефтепродуктов			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
ЕС-8					b. Разработать технико-экономическое обоснование для расширения Центра c. Разработать дополнительные соответствующие исследования для строительных работ, лабораторий для метрологии по нефти и нефтепродуктов, и по буроводованию d. Общий менеджмент исследований чтобы обеспечить их согласованность e. Подготовка тендерных документов для закупки необходимого оборудования, материалов и строительных и механизированных электронных работ iii) Безопасность и охрана основных инфраструктур транзитного газа в Восточной Европе и Кавказе: a. обзор существующего INOGATE и других исследований, связанных со статусом сетей нефти и газа в странах Бенефициарах b. Обновить и обосновать информацию о потерях газа по основным транзитным линиям газа c. составить список приоритетных линий с потерями газа и утвердить аварийные мероприятия по устранению d. предпринять специфические исследования (включая базовый дизайн) для интервенций в приоритетных аварийных зонах по сокращению потерь газа и воздействию на окружающую среду			
ЕС-8					e. На основании исследований подготовить полный пакет проектных документов, включая бюджетный/экономический анализ для привлечения средств f. Предложить проекты МИ для финансовой поддержки			
ЕС -9		АЗЕ	ЕС	Программа Технического Содействия Евро-Атлантик	Реализация Проекта Содействия Торговли по GUAM и Транспорту и Виртуальный Закон GUAM	2005		
ЕС -10		АФГ	ЕС	Трансграничное Оснащение Границы Пакистана и Таджикистана	Содействие легальной трансграничной торговле и пересечению граждан, противостояние нелегальной торговле/контрабанде, акцент на получение дохода в казну Афганистана [полиция, таможня, контроль, здания и транспортный коридор в Кабул и тд.].	2005	EUR20.00	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
ЕС -11		АФГ	ЕС	Оценка Потребностей в Торговле И Содействие в Вопросах Связанных с Тоговлей		Разработка согласованной стратегии по торговле, связанный со всеобщим планом развития Афганистана. Акцент на развитие торговли, систему региональной торговли и торговля ЕС с Афганистаном Меры по воздействию на реформы, внутри-государственная политика; координация доноров и содействие торговле.	2005	0.10	
ЕС -12		АФГ	ЕС	Северный и Северо-Западный Афганистан – Интегрированная Програма Управления Границей	NA-IBM	Окончание строительства Тохрамского ППП, строительство ППП Шир Хан Бандар (основной пункт пересечения с Таджикистаном) и ряда небольших пунктов пересечения в Бадахшане	2006	EUR22.2	
ЕС -13		АФГ	ЕС	Поддержка Таможенной Администрации в Афганистане	DCI-ASIE/2007/019068	i) Построить и содержать необходимую инфраструктуру в Хайратане и Андхой/Акена ППП;	2007-2011	EUR19.7	
ЕС -14		КАЗ	ЕС	Экономическое Развитие в Казахстане – Совершенствование Экономической Диверсификации и Конкурентоспособности в Казахстане	2007/019-246	i) поддержка Министерства индустрии и торговли и Центра развития торговой политики в вопросе присоединения к ВТО, обеспечение помощи в эффективной реализации мероприятий в соответствии с требованиями ВТО ii) Создание потенциала Министерства индустрии и торговли и Центра развития торговой политики в вопросе разработки и реализации торговой политики; iii) Выявить отрасли с высоким потенциалом ГЧП; iv) Разработать для внедрения модель ГЧП; v) Разработать образцы документов для технической подготовки проектов	2007-2011	6.00	
ЕС -15		КАЗ	ЕС		Буз Ален	Разработать правила внутреннего распорядка			
ЕС -16		КАЗ	ЕС	Исследование по нетарифным барьерам в торговле и развитие конкуренции	Из Отчета Программы ЕС в КАЗ 2007г.				
ЕС -17		КГЗ	ЕС			Поддержка институциональных, законодательных и административных реформ			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
ЕС -18		КГЗ; ТАДЖ	ЕС /ПРООН		Информации нет			
ЕвроТ-1	Евро- таможня	Неопред елено	Евро- таможня	Проект Модернизации и Реформирования Таможни	Документа ция не была предоставле на	Законодательное совершенствование, оценка риска, аудит списка товаров подлежащих оплате пошлиной, тренинг, управление человеческими ресурсами, содействие центрам тренировки собак	2006	EUR0.73
ЕвроТ-2		КАЗ, КГЗ; ТАДЖ	Евро- таможня			Разработать и реализовать стратегию контроля пост- очистки, разработать базу данных по мошенничеству, разработать процедуры по анализу финансового мошенничества, тренинг для управленцев высшего и среднего звена по методологии контроля пост-очистки, обеспечить изучающие туры для управленцев среднего звена, обеспечить модель комплексной проверки, с тем чтобы Таможня могла обеспечить бизнес-сообщество всей необходимой информацией	2006	
ЕвроТ-3		КАЗ	Евро- таможня	Реформирование и Модернизация Комитета Таможенного Контроля		Содействие в развитии системы управления рисками груза, обеспечивающей упрощенные процедуры для импортеров низкого риска, реализация проверки выборочных пассажиров, начать годичный проект по развитию и реализации стратегии риск-менеджмента, создать центр по анализу и информации рисков, и разработать базу данных по оценке, происхождению, классификации товара и по мошенничеству.		
ЕвроТ -4		КАЗ	Евро- таможня			Информации нет		
ЕвроТ -5		КАЗ	Евро- таможня		Буз	ТП по разработке политики и процедур современного управления человеческими ресурсами		
ЕвроТ -6		КАЗ, КГЗ; ТАДЖ	Евро- таможня			Информации нет		
ЕвроТ -7		КАЗ, КГЗ; ТАДЖ	Евро- таможня			Информации нет		
ЕвроТ -8		КАЗ, КГЗ; ТАДЖ	Евро- таможня			Информации нет		

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
ЕвроТ -9		КАЗ, КГЗ; ТАДЖ	Евро- таможня		Информации нет			
ЕвроТ -10		КАЗ, КГЗ; ТАДЖ	Евро- таможня		Развитие тренинг-центра; Управление тренинг-центром; Модель базового и продвинутого курса по приоритетной тематике; Тренинг групп офицеров			
ЕвроТ -11		0	Евро- таможня		Информации нет			
ЕвроТ -12		0	Евро- таможня		По оценке, присхождению, классификации и мошенничеству			
ЕС-19	ЕС-ТАСИС	КАЗ	ЕС-ТАСИС	Поддержка Развития Политики по Транзитным Корридорам в Республике Казахстан		i) обзор нормативно-правовой базы; ii) разработать проект закона по совместной транспортировке; iii) подготовить обзор нынешних таможенных процедур, тарифов, страхования, механизмов налогообложения и контроля относящихся к транзитному трафику; iv) оценка ситуации экспедитерского бизнеса в Казахстане; v) выявить необходимые тренинги и подготовить курсы в соответствии с требованиями FIATA; vi) содействие в создании стандартной информационной системы и национальной транспортной базы данных для Министерства транспорта и коммуникаций.	2000-2002	1.88
ЕС -20		КГЗ	ЕС-ТАСИС	(ТРАСЕКА) программа транспортного коридора		Оборудование для 3 пограничных постов (Ак-Джол, Кордай, Ош), такие как поисковое и сканирующее оборудование, весы, фонари, компьютеры и телекоммуникационное оборудование.	2001-2003	0.80
ЕС -21		КАЗ	ЕС-ТАСИС	Совершенствование и Исследование (Тренинг-Центр для Собак)		Тренинг-курсы в тренинг-центре для собак в Германии	2001-2003	0.20
ЕС -22		РЕГ	ЕС-ТАСИС	Унифицированная Политика по Транзитным Пошлинам и Тарифам (во всех 12 странах		Предложить рациональную, транспарентную шкалу пошлин и тарифов, с целью улучшения конкурентоспособность ТРАСЕКА от одного до другого конца.	2001-2003	2.50

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
				участниках ТРАСЕКА)				
ЕС -23		КАЗ, КГЗ, ТАДЖ, ТКМ, УЗБ	ЕС- ТАСИС	Центрально- Азиатские пересечения границ		Совершенствование таможенного оснащения в 5 Центрально-Азиатских пунктах пересечения, включая по проекту АБР, трансграничную автодорогу Алматы-Бишкек .	2001-2005	2.50
ЕС -24		КАЗ	ЕС- ТАСИС	Казахстанский Транзитный Корridor ТАСИС		Информации нет	2002	
ЕС -25		КАЗ	ЕС- ТАСИС	Тренинг (Поддержка Таможенного Тренинг-Центра)		i) опросник, ii) оценка нужд, iii) консультация по созданию различных структур, iv) обучающий визит, v) семинар для трейнеров	2002	0.15
ЕС -26		КАЗ	ЕС- ТАСИС	Таможенный Контроль (Партнерство Аэропортов Мадрид- Астана)		i) обучающие туры, ii) консультация / оценка нужд, iii) тренинговые курсы.	2002	0.14
ЕС -28		УЗБ	ЕС/ ТАСИС	Информации нет	69434	?	2003-2004	
ЕС -29		УЗБ	ЕС/ ТАСИС	Развитие Таможенный Администратий в Центральной Азии	TACIS/2004/ 016-770/1	Информации нет	2004	EUR1.242
ЕС -30		КАЗ	ЕС/ ТАСИС	Вступление в ВТО в Казахстане: Проект Закона о Техническом Регулировании		i) упорядочить соответствующее Казахское законодательство по техническому регулированию в соответствии с соглашением по ВТО и Европейскими стандартами по законодательству и техническому регулированию. Этот проект обеспечит подготовку для национального проекта "Поддержка Казахстана по вступлению в ВТО" в рамках АР 2003.	2004	0.26

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
ЕС -31		КАЗ	ЕС/ ТАСИС	Механизм Поддержки Развития Инфраструктуры Автомобильных Услуг по Транзитным Маршрутам Казахстана		i) создать эффективный механизм поддержки государства по привлечению частных инвестиций для создания сети услуг вдоль международных транзитных магистралей ii) привлечь международных перевозчиков, оказывающих услуги интегрированной информации по этим маршрутам	2004-2005	0.22
ЕС -32		КАЗ	ЕС/ ТАСИС	Информации нет	2004/097- 168	?	2004-2005	
ЕС -33								
ЕС -34		УЗБ	ЕС/ ТАСИС	Информации нет	2005/099- 158	Узбекистан 2	2005-2006	
ЕС -35		ТАДЖ	ЕС/ ТАСИС	Информации нет	2005/099- 147		2005-2006	
ЕС -36		КГЗ	ЕС/ ТАСИС	Информации нет	2005/099- 110		2005-2006	
ЕС -37		КАЗ	ЕС/ ТАСИС	Информации нет	2005/099- 146	Казахстан II ?	2005-2006	
ЕС -38		КАЗ	ЕС/ ТАСИС	Поддержка Казахстана по Вступлению в ВТО		i) Поддержка Казахстана по вступлению в ВТО через упорядочение соответствующего Казахстанского законодательства по техническому регулированию и стандартизации в соответствии с соглашением по ВТО по Техническим Барьерам в Торговле и соответствующему Европейскому законодательству, ii) Поддержка Правительства Казахстана в эффективной реализации мероприятий в соответствии с требованиями ВТО. iii) гармонизация законодательства, iv) развитие человеческих ресурсов и создание институционального потенциала, v) продвижение членства Казахстанского Комитета Стандартизации в органы международной и Европейской стандартизации и аккредитации.	2005-2007	1.37

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
ЕС -39		КАЗ	ЕС/ ТАСИС /Евротам жня	Реформирование и Модернизаци Комитета Таможенного Контроля		Помощь Литовских экспертов в области таможенного законодательства и тренинге	2006	
ЕС -40		КАЗ	ЕС/ ТАСИС	Реформирование и Модернизаци Комитета Таможенного Контроля Республики Казахстан		i) обзор нормативно-правовой базы по таможенным вопросам; ii) улучшить реализацию "Анализа Риска и Отбор Контроля" в соответствии с международными стандартами в международных аэропортах страны; iii) улучшить "Пост-Очистой Аудит" и связанное с эти вопросом законодательство; iv) разработать стратегию "Управления Человеческими Ресурсами"; v) расширить потенциал по тренингу и методам Тренинг- Центра КТК vi) оборудование не внесенное в спецификацию	2006	EUR0.73 EUR0.34
ЕС -41		КГЗ	ЕС/ ТАСИС / Евротам жня	Реформирование и Модернизаци Департамента Таможенных Служб Республики Кыргызстан		Содействие Литовским экспертам в области апелляционных процедур, и возможно других вопросах таможенного законодательства.	2006	
ЕС -42		ТАДЖ	ЕС/ ТАСИС / Евротам жня	Реформирование и Модернизаци Департамента Таможенных Служб Республики Таджикистан		Тренинг	2006	
ЕС -43		УЗБ	ЕС/ ТАСИС / Евротам жня	Реформирование и Модернизаци Департамента Таможенных Служб Республики Узбекистан		Запланированное содействие Литовским экспертам в области таможенного законодательства, международного сотрудничества и антикоррупции	2006	
ЕС -44		УЗБ	ЕС/ ТАСИС	Информации нет	2006/099- 168	Узбекистан 3	2006-2007	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
ЕС -45		КАЗ	ЕС/ ТАСИС		Из ТЭО Проекта ТРАСЕКА по Гармонизац ии Процедур Пограничног о Пересечени я	Национальный проект ТАСИС в Казахстане "Поддержка развития Политики Транзитных Корридоров в Республике Казахстан" рассмотрит специфические аспекты транзитного транспорта, включая обзор статистики потока товаров и пассажиров. Рассмотрит и систему управления транспортом в режиме "он-лайн"		
ЕС -46		КГЗ	ЕС/ ТАСИС	Тренинг по Техническому Регулированию и Стандартам				
GTZ-1	GTZ		GTZ		i) изучение рынка транспортных услуг для доставки товаров в места назначения ii) изучение системы гос легального контроля за трафиком между Бишкеком и Ош по доставке товара, а также неофициальные оплаты , которые выставляют гос структуры. iii) изучение инфраструктуры магистрали Бишкек-Ош	2003		
GTZ-2		КАЗ	GTZ	Поддержка Региональному Экономическому Сотрудничеству в Центральной Азии, Фаза II	i) Административные барьеры в торговле: а. Согласие ведущих министерств; b. Разработать ТЭО. с. Организовать пилотный проект по Одному Окну основываясь на существующих Центрах Услуг Населению. d. Внедрение этих мер, как приоритет в развитии национальной повестки дня с адекватным финансированием. е. Вместе с международными партнерами развития, такими как, ЮСАИД, ВтамО, ВБ и ЦАРЭС и компаниями частного сектора снабдить Казахские реализующие учреждения знаниями международной практики, с тем чтобы они смогли взять все полезное и эффективно реализовать планы. f. Распространить инновации по содействию торговле, которые были разработаны и реализованы в Казахстане, другим странам региона, инновации в интегрированном управлении границей и системе регионального транзита. g. Создание потенциала и поддержка обзоров касательно роли женщин в челночной и международной	2008-2010		

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
					торговле.			
GTZ-2					ii) Технические барьеры в торговле: а. Усовершенствовать структуры экономического сотрудничества и торговли в Центральной Азии через меры по развитию потенциала по качеству Казахстанских институтов, с тем чтобы они могли оказать адекватные услуги предпринимательству и вывести работу на международный уровень. б. Помочь Казахстану стать ключевой страной по развитию NQI в регионе. с. Организовать тренинги для специалистов из ЦА региона в Казахстане (с использованием иностранных экспертов и Казахстанским со-финансированием в материальном плане) д. Создание Казахстанских Пилотных групп с поддержкой Центрально-Европейских экспертов по гармонизации стандартов и сертификации (пригласить участников с ЦА стран) е. Поддержка Казахстанского NQI для продвижения ISO 9000 в Казахстанских компаниях			
GTZ-3		КГЗ	GTZ	Поддержка Региональному Экономическому Сотрудничеству в Центральной Азии	Административные барьеры в торговле: i) Схематизировать все административные процедуры по экспорту и импорту (сбор информации, данных и документация форм) ii) разработать рекомендации и предложения			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
					Правительству по возможному сокращению количества документов, сроков и подписей; iii) разработка Концепции Одного Окна с вовлечением ответственных министерств и частного сектора Технические барьеры в торговле: i) Поддержка институтов NQI по требованию ii) определить сферы сотрудничества с основными партнерами iii) координация ТВТ проектов в КГЗ			
GTZ-5		КГЗ	GTZ	Поддержка Региональному Экономическому Сотрудничеству в Центральной Азии, Фаза II	i) Административные барьеры в торговле: а. Реализация Проекта Одного Окна и начать выполнение этой системы с помощью АБР и государства. Содействовать внедрению при-таможенных процедур по Одному Окну как часть интегрированной системы. Рассмотреть таможенную гарантийную систему и электронные оплаты для включения их в последнюю стадию реализации проекта Одного Окна; b. Продвигать идею Одного Окна на региональном, национальном и местном уровнях между гос учреждениями, частным сектором и НПО через тренинги и информационные семинары по Кыргызскому проекту Одного Окна в качестве модели. с. Введение интегрированного и совместного пограничного контроля на пилотных проверочных пунктах с целью сокращения числа проверок товара, времени, процедур. d. Лоббировать и разрабатывать законодательную базу для малого груза на двусторонней основе и учитывая гендерный аспект. е. Сократить до минимума количество документов по экспорту	2008-2010		
GTZ-5					ii) Технические барьеры в торговле: а. Поддержка инситутов Инфраструктуры Национального Качества (NQI) для реализации утвержденной концепции NQI и его международного признания b. Поддержка инситутов NQI для эффективного участия и сотрудничества в соответствующих международных организациях (ISO, IEC, Конвенция по Метрике, OIML, ILAC, IAF и тд.) с. Поддержка работы национальных и технических			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
					комитетов по стандартизации в развитии национальных стандартов упорядоченных в соответствии с международными стандартами на экспортные товары d. Создание потенциала специалистов по NQI для соответствия их квалификации международным стандартам через участие на встречах и тренингах международных организаций; Метрология: a. подготовить NISM для подписания MRA CIPM, присоединяясь к Конвенции по Метрике (например, через PTB тренинги, в сравнении с NMI) Стандартизация: a. увеличить потенциал 3-4 национальных технических комитетов по стандартизации (товары ориентированные на экспорт) гармонизированные с международными стандартами b. обучить специалистов с высоким потенциалом по NISM повышающие NTCs Аккредитация: a. споддержка КСА в создании и работы региональной организации по аккредитации b. обеспечить поддержку сккредитации обеспечением международного эксперта iii) Создать веб-сайт, который: a. обеспечит информацией Экспортеров/импортеров по торговым (экспорт/импорт) формам (документам), по контактам (учреждений, адреса, стоимости, кто за что ответственный, какое министерство обеспечивает те или иные документы) b. Информация о проекте c. Обеспечить информацию или ссылки по законам или тарифам			
GTZ-6		TAJ	GTZ	Поддержка Региональному Экономическому Сотрудничеству в Центральной Азии	Изучение по упрощению экспортных и импортных процедур в Республике Таджикистан Схематизировать существующие процедуры и выработать рекомендации для Правительства	2007		
GTZ-7		TAJ	GTZ	Поддержка Региональному Экономическому Сотрудничеству в Центральной Азии.	i) Административные барьеры в торговле: a. Разработать и утвердить ТЭО по проекту Одного Окна и обеспечить финансовую поддержку (АБР, гос или частные средства) и начать работу системы Одного Окна. b. Продвигать идею Одного Окна через тренинги и	2008-2010		

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
				Фаза II	<p>информационные семинары по экспортным и импортным процедурам в гос учреждениях и частном секторе;</p> <p>с. Работать по мерам сокращения административных барьеров в торговле и поддержать Правительственную Декларацию по упрощению адм процедур по экспорту и импорту.</p> <p>d. Участвовать в разработке Узбекского проекта закона по транзиту, обеспечить реализацию этого закона и оценить воздействие и выгоды для Таджикиских границ.</p> <p>ii) Технические барьеры в торговле:</p> <p>а. Поддержка Таджикистандарта во введении ISO 9000-9001 стандартов в свои процедуры</p> <p>b. Содействие в Разработке Стратегии по NQI</p> <p>с. Поддержка участия Таджикистана в Технических Комитетах по ISO</p> <p>d. Поддержка разработки законов и норм NQI для принятия нового закона</p> <p>e. Создание потенциала</p>			
GTZ-8		УЗБ	GTZ	Поддержка Региональному Экономическому Сотрудничеству в Центральной Азии, Фаза II	<p>i) Административные барьеры в торговле:</p> <p>а. Поддержка деятельности Рабочей Группы в подготовке Транзитного Закона и дальнейшая поддержка в реализации и мониторинге этого закона (после принятия).</p> <p>b. Поддержка Региональной Ассоциации Грузоперевозчиков (RFFA) по вовлечению в мероприятия ЦАРЭС.</p> <p>с. Поддержка MFERIT и Таможни в развитии концепции Одного Окна. Сотрудничество Таможни с Торговой и Индустриальной Палатой в разработке рамочных стандартов ВТО по Безопасности Бизнеса.</p> <p>d. Сотрудничество с Ассоциацией Деловых Женщин Узбекистана в оценке неиспользованного потенциала женщин в Узбекистане.</p>	2008-2010		

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
GTZ-8					ii) Технические барьеры в торговле: а. улучшить стандартизацию и сертификацию через утверждение ISO стандартов для регионального и международного признания и достижения ориентированного на клиента NQI б. Поддержка активного участия Узбекстандарта в технических комитетах ISO; с. Поддержка реализации нового Закона по Техническому Регулированию, который соответствует требованиям ВТО по TBT; д. Улучшить международные стандарты NQI в вопросе экспортных товаров; е. Создание потенциала специалистов по NQI для соответствия их квалификации международным стандартам; ф. Поддержка регионального сотрудничества в сфере NQI через членство в PAC, ILAC, IAF, IML, для всемирного признания; г. Поддержка сотрудничестваУзбекстандарта с похожими международными органами NQI;				
INO-1	INOGATE	A3E; KA3	INOGATE	Следующие Этапы по Институциональным Вопросам (Фаза В) – Система Мультимодального Нефтяного Транспорта и Создание Общего Оператора	98.01	i) Оценить, дальше доработать и проанализировать результаты работы предшествующие техническому обоснованию (96.07; 97.04) и провести изучение потенциала системы; ii) Проанализировать условия непрерывного и эффективного потока нефти и нефтепродуктов с регионов по углеводородному производству, Каспийского Моря и Центральной Азии, на международные рынки; iii) Определить технические иуправленческие требования и ограничения для реализации Мультимодальной Системы Транспортировки Нефти, с пропускной способностью до 10 млн тонн нефти или нефтепродуктов в год, с использованиеь ж/д, морских портов в Актау и Дубенди (включая Экспортный Терминал Супса Маин); iv) Создать институциональный механизм , слыжащий всем целям проектв и создание Общего Коммерческого Оператора.	2000-2001	1 MEUR	
INO-2			INOGATE	Межгосударственная Транспортировка Нефти и Газа в Европу (INOGATE)		Информации нет	2002-2004	8.36	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
INO-3		АЗЕ	INOGATE	Финансирование маломасштабных инвестиций в региональную инфраструктуру нефти и газа в Азербайджане, Грузии и Армении	На сайте INOGATE		2004-2007	
INO-4		Центральная Азия	INOGATE	Финансирование маломасштабных инвестиций в региональную инфраструктуру нефти и газа в Центральной Азии	На сайте INOGATE		2004-2007	
INO-5		КАЗ, КГЗ, УЗБ	INOGATE	Гармонизация стандартов и практики в газовом секторе в Центральной Азии		i) Введение новых стандартов, практики и надежной концепции для газового сектора и по возможности соответствия их Европейским и международным стандартам. ii) Установить рабочую базу для безопасной внутренней доставки, безопасного экспорта и улучшенного доступа к рынку бенефициарами. iii) Доступ к опыту ЕС по адаптации и введению лучшей практики для газовых операторов, развитие инфраструктуры, использования ноу хау в модернизации и управлении газового производства, оснащение по перевозке, создание регионального потенциала на долгосрочную перспективу.	2008-2009	EUR1.5
MOM-1	MOM	АЗЕ	Международная Организация по Миграции	Интегрированное Управление Границей		i) создать воспроизводимую интегрированную систему управления границей на южной границе Азербайджана, ii) создание потенциала границы, таможни и других вовлеченных органов, и укрепление их сотрудничества; iii) создать школу тренинга Пограничной Охраны, привести ее в рабочее состояние и передать государственным органам; iv) разработать специальное расписание и провести тренинг для Пограничной Охраны; v) закупить поисковое оборудование для Зеленой Границы, которое будет использоваться Пограничной Охраной.		

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
MOM -2		КАЗ	MOM	Создание Потенциала в Управлении Границей на Южных Границах Казахстана	i) тренинг для офицеров пограничного контроля, ii) поставка оборудования на пункты проверки южных границ Казахстана			
MOM -3		КГЗ	MOM	Техническая Помощь Международным Проверочным Пунктам в Кыргызской Республике	Отремонтировать пограничные пересечения Достук и Бекабад			
MOM -4		КГЗ	MOM	Программа Модернизации Кыргызского Паспорта / Повышение Иммиграционной Инспекции и Пограничного Контроля	Проведение антикоррупционных мероприятий и создание потенциала для Кыргызского Национального Паспортного Агентства и Кыргызского Полицейского Паспортного Департамента.	2003-		
MOM -5		ТАДЖ	MOM	Увеличение Тренинга-Центра Таджикской Пограничной Охраны до Хорога, Таджикистан; Дополнительное содействие Тренинг-Центру в Душанбе	i) Тренинг и оборудование для Международного Аэропорта в Душанбе и пограничного пересечения Братство, ii) создать тренинг-центр Хорог для инспекционных служб пограничного пересечения. iii) создать Центр Анализа Документации и информационную систему для управления границей.	?		
IOM-6		ТАJ	IOM	Создание Потенциала по Программе Миграционного Управления	i) Комплексная оценка пограничного управления ii) рекомендации по институциональным, политическим и процедурным реформам, увеличить количество тренингов для пограничной охраны iii) техническая поддержка повышения компетенции инспекций	2002		
IOM-7		UZB	IOM	Улучшение иммиграционной инспекции и пограничного контроля наземных границ с Казахстаном	?	Запланиро вано		

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
								Доноры	Страна
IRU-1	IRU	KAZ	IRU			Семинар-тренинг по Международному Транзитному Маршруту, проведенный Отделом Международного Автодорожного Транспорта			
IRU-2		TAJ	IRU			Гармонизация грузовых манифестов; одна остановка и услуга электронного окна			
IRU-3			Международный Союз Автодорожного Транспорта (КНР не является членом, Афганистан не операционная страна)			Обязательный тренинг для каждого нового члена – представителя транспортных ассоциаций, таможни и Министерства Транспорта, которые занимаются вопросами ТИР на операционном и управленческом уровне. Обученные люди должны обучать людей в своей стране. Тренинг включает: а. Ознакомление с системой ТИР, Конвенцией ТИР, принципами и выгодами системы ТИР сторонами, которые подписали Конвенцию ТИР; роль и обязательства, вовлеченных сторон, обзор гарантийной цепочки ТИР, описание операций ТИР; б. Пошаговое объяснение, как заполнять ТИР Карнет, включая роль Ассоциации, Держателя ТИР Карнет и таможенных органов. с. Задачи, компоненты и данные безопасной системы ТИР, включая передачу данных безопасной ТИР и сводные процедуры. Обзор программного обеспечения IRU по риск-менеджменту и упражнения на сообразительность; д. Меры в случае инцидентов и происшествий во время транспортировки ТИР. Пошаговое объяснение, как заполнять сертифицированный отчет ТИР Карнет; е. Принципы, запрос, заблаговременное уведомление и уведомление о невыпуске, требования оплаты, административное управление жалобами и процедуры оплаты. Пошаговые сценарии возможных случаев жалоб. Участники имеют доступ к дистанционному обучению ТИР.			
ITC-1	Международный Торговый Центр (ИТС)	ТАДЖ	Международный Торговый Центр	Рекомендации по улучшению Качества Национальной Инфраструктуры в Таджикистане		Обзор NQI	2007		

ID	Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
								Доноры	Страна
JICA-12	Япония	АФГ	Япония		Из отчета ЕС по поддержке Таможенной Администрации в Афганистане	Пограничное пересечение Ай-Ханум с Таджикистаном		5.00	
JICA-13		УЗБ	Японская Организация по Торговле и Индустрии		из отчета ВБ CAS	Потенциальные транспортные проекты в рамках деятельности ЦАРЭС			
JICA-14		РЕГ	Япония		из отчета ЕС по Индикативной Программе Центральной Азии 2007-2010	v) Тренинг-курсы в поддержку вступления в ВТО			
JICA-15		РЕГ	Япония		из отчета ЕС по Индикативной Программе Центральной Азии 2007-2010	i) Проект Развития Потенциала Железнодорожного Транспорта, предназначенный для ремонта транзитного оснащения и т.д. (Казахстан); ii) Проект Реконструкции Аэропорта Астана, ремонт аэропорта Астаны (строительство пассажирского и грузового терминала и т.д.); iii) Проект Реабилитации Западно-Казахстанской Автодорожной Сети – Ремонтные работы устаревших автодорог в Западном Казахстане; iv) Проект Реабилитации Автодороги Бишкек-Ош, ремонт автострады между столицей Бишкеком и вторым по величине городом Ош; v) Тренинг-курсы в поддержку вступления в ВТО; vi) Проект Модернизации Международного Аэропорта Манас в Бишкеке, ремонт и модернизация международного аэропорта Манас в Бишкеке; vii) Проект Модернизации Трех Местных Аэропортов, Ремонт и Модернизация Трех Местных Аэропортов			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
					(Самарканд-Бухара-Ургенч).			
ОБСЕ-1	OSCE	ТАДЖ; АФГ	ОБСЕ		открыт центр для продвижения трансграничной торговли между Таджикистаном и Афганистаном для обеспечения предпринимателей по обе стороны границы информацией по таможене и рынкам.	2007-		
ОБСЕ -2		УЗБ	ОБСЕ		Изучение узбекистанского транспортного сектора	2007		
ОБСЕ -3		УЗБ	ОБСЕ	из отчета ВБ CAS	Обзоры по неофициальным оплатам на таможене.			
ОБСЕ -4		УЗБ	ОБСЕ		Повышение эффективности движения товаров и грузов внутри и за пределами Узбекистана через базовое изучение существующего законодательства в Узбекистане и его международных обязательств, и через техническую помощь.	2008-		
КНР-3	КНР	КАЗ; КГЗ; ТАДЖ	КНР	нет информации				
СЭКО-1	SECO	УЗБ	СЭКО IFC	Проект по Созданию Условий для Бизнеса в Узбекистане	i) работа с регулирующими учреждениями, такими как Пожарные и Санитарные Инспекции, которые сфокусированы на изменении политики, регулирующей инспекционный процесс, а также на обеспечении тренинга и консультаций инспекторов для упорядочения их работы. ii) провести государственную разъяснительную кампанию для малого и среднего бизнеса об их правах через масс-медиа и публикации, изложенные доступным языком. iii) Помочь правительству ознакомиться с Оценкой Регулирующего Воздействия (RIA), чтобы помочь мониторить и оценить ожидаемые результаты такого	2002-		

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
					регулирования.			
СЭКО -2		КГЗ	СЭКО		От \$3 до \$5 миллионов выделено на компьютеризацию таможни и техническую помощь (из 31997ТАДЖ]			
СЭКО -3		КГЗ	СЭКО /ITS	Инициатива Продвижения Торговл и	Нет информации			
СЭКО -4		КГЗ	Швейцария:		Содействие в продвижении регионального торговли через устойчивое расширение и диверсификацию экспорта, и решение экспортных проблем. Поддержка повышения качества человеческого капитала, работающего по вопросам ВТО в частном секторе, в правительстве и в научной среде.			
СЭКО -5		ТАДЖ	СЭКО		3 2113 РЕГ Тренинг, участие на встречах, связанных с ВТО, поддержка мероприятий по вступлению в ВТО реализуются Институтом ООН по Тренингу и Исследованиям.	Ongoing		
СЭКО -6		ТАДЖ	СЭКО		3 2113 РЕГ Поддержка разработки стратегий по торговле, услуг по торговле, услуг предпринимательству, управление доставкой в частный сектор, госзакупки и управление качеством экспорта.	Ongoing		
СЭКО -7		РЕГ	Швеция		из отчета ЕС по Индикативной Программе Центрально й Азии 2007-2010 Автоматизированная Система для Программы по Таможенным Данным – модернизация административных процедур таможенной очистки и содействие в антикоррупционных мероприятиях			
СПЕКА-5	СПЕКА	АЗЕ, КАЗ, КГЗ, УЗБ	СПЕКА		Техническая помощь по тренинг-курсам в Праге и Женеве по реализации стандартов и инструментов содействия торговле в Центральноазиатских странах.	Continuous	0.05	

Доно- р	Страна	Доно- ры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доно- ры	Страна
СПЕКА -6		РЕГ	СПЕКА	Техническая Помощь Развитию Межправительствен- ного Соглашения Государств Шанхайской Организации Сотрудничества по содействию международного автомобильного транспорта		Нет информации	2005-2009	0.63
СПЕКА -7		РЕГ	СПЕКА			Инициативы UNECE-ЕвразЭС по гармонизации данных (первый семинар состоялся в Москве в октябре 2006 года, финансировался из 4-го транша Проекта Развития ООН)	2006-2008	0.01
СПЕКА -8		РЕГ	СПЕКА			Создание потенциала в поддержку интеграции торговли с акцентом на управление информационным потоком по интегрированной торговле и содействие торговле в регионе СПЕКА	2006-2010	0.39
СПЕКА -9		РЕГ	СПЕКА			Гармонизация торговой и транспортной документации и процедур по документации в странах-участницах СПЕКА: интегрирование управления потоком торговой информации	2008	0.60
СПЕКА -10		РЕГ	СПЕКА			Продвижение региональной торговой интеграции через регулируемую и стандартизированную конвергенцию.	2008	0.30
СПЕКА -11		РЕГ	СПЕКА	Развитие Инфраструктуры Азиатского Наземного Транспорта (ALTID)		Операционализация международных коридоров интермодального транспорта, ведущие к или от стран СПЕКА – Межправительственное Соглашение по Сети Азиатской Магистрали – Афганистан, Азербайджан, Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан, часть СПЕКА – КНР, Казахстан, Монголия с правом подписи.	2008-2009	0.20
СПЕКА -12		РЕГ	СПЕКА			Создание потенциала стран-членов СПЕКА по их вступлению в ВТО, пост-вступительные переговоры и реализация соглашений и обязательств по ВТО, а также создание неофициального Форума ВТО внутри СПЕКА.	2008-2009	0.80

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
								Доноры	Страна
ТРАС-1	ТРАСЭКА	РЕГ	ТРАСЕКА	Развитие Потенциала Высших Должностных Лиц по Транспорту		i) Анализ настоящей ситуации на пограничных пересечениях, в портах, ж/д станциях и офисах таможенной очистки по коридору ТРАСЕКА. ii) Оценка потребностей тренинга, как для топ-менеджмента, принимающего решения в Министерствах транспорта (или других органах, исполняющих их задачи), железных дорог, таможни и органах портов (целевые группы – уровень А), так и для руководителей границы и таможни, министерских департаментов, ж/д департаментов, операторов портов и заинтересованных сторон в автодорожной индустрии (целевые группы - уровень В), основанной на стандартных опросниках. iii) разработка тренинговых материалов для каждой группы (целевые группы – уровень А и В). iv) Реализация программы тренинга для уровня А, 65 участников, 5 для каждой страны ТРАСЕКА v) Реализация программы тренинга для уровня В, 260 участников, 20 для каждой страны ТРАСЕКА. vi) Изучающие туры, 3 группы, для 52 участников, по 4 из каждой страны ТРАСЕКА.	2003-2005	EUR1.8	
ТРАС-4		КАЗ, КГЗ, ТАДЖ, УЗБ	ТРАСЕКА	Разработка Координационной Транспортной Политики	EUROPEAID /122076/C/S ER/Multi	i) разработать принципы для Политики Национального Транспорта, согласованные на региональном уровне; ii) разработать краткосрочную, среднесрочную и долгосрочную программы законодательных действий iii) разработать законодательные принципы и предложения, отражающие ТРАСЕКА MLA, Стратегию, а также международные/ЕС стандарты iv) разработать законодательные принципы упорядочения для создания регионального рынка в автодорожном транспортном секторе в Центральной Азии v) первичный качественный анализ существующих логистических центров, оценка нужд и каталог лучшей практики как предтеча для следующего проекта ТРАСЕКА по «Международным Логистическим Центрам Системы Узлов в Центральной Азии»).	2007-2008	EUR2.00	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
TPAC-5		РЕГ	TPACEKA	Усиление Потенциала Транспртного Тренинга в Странах NIS	EUROPEAID /113181/C/S V/MULTI	i) обеспечить, чтобы обучающий персонал по транспорту в высших учебных транспортных институтах был ознакомлен с последней техникой транспортного планирования; ii) обеспечить, чтобы обучающий персонал по транспортному тренингу в высших учебных транспортных институтах был ознакомлен с последней техникой оценки инвестиций, включая анализ инвестиций в транспортный сектор; iii) улучшить транспортный тренинг чесрез совершенствование педагогических навыков? Техники и развитие методики преподавания; iv) комнаты/стулья для мультимодельного транспорта и взаимодействие были еще дальше развиты по последней слову техники; v) углубленная оценка для создания регионального тренинг-центра по продвинутому транспортному тренингу.	2008-	EUR2.00	
TPAC-18		РЕГ	TPACEKA	Обзор Реабилитации Железных Дорог в Центральной Азии		i) Рекомендации по мультимодальному транспорту; ii) Рекомендации по гармонизации стандартов, операционных процедур и взаимодействию; iii) Рекомендации по улучшению процедур пограничного пересечения; iv) прогнозы по трафику и предварительная приоритизация рекомендованных действий; v) ТЭО по следующим участкам: a. Джалал-Абад – Кара-Су – Андижан (79 km); b. Ош – Кара-Су – Андижан (72 km); c. Луговое – Бишкек – Балыкчи (322 km); d. Актау – Бейнеу – Кунград (700 km).	2004-2006	EUR2.00	
TPAC-19			TPACEKA	Проект Содействия Торговле		Рекомендации i) В отношении Таможенных Пограничных Контрольных Пунктов a. Должны существовать равные возможности на всех границах для использования любым международным транспортером. b. Таможенные посты должны быть отремонтированы, чтобы создать позитивный имидж. c. Пограничное оснащение должно быть основано на принципах «Функций Потока Форм». d. Выделить первоочередные нужды для ремонта.	1996-1997		

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
								Доноры	Страна
						<p>е. Посты с низким объемом трафика должны быть обновлены или переведены в посты грузового трафика. Как вариант совместное оснащение.</p> <p>ф. Таможенные посты на ж/д пересечениях должны быть отремонтированы и обеспечены долгосрочными соглашениями аренды.</p> <p>г. Таможенные посты и порты должны быть улучшены и в некоторых случаях нужно осуществить их переезд.</p> <p>h. Подъездные дороги на основных границах пересечения должны быть расширены.</p> <p>і. Контроль коммерческой деятельности вокруг таможенных постов должен быть усилен.</p> <p>j. Должен быть ограничен доступ в Зоны Пограничного Контроля.</p> <p>к. Дорожные знаки должны быть обновлены с возможной установкой знаков с маршрутом ТРАСЕКА по формату ООН.</p> <p>l. Нормативы должны продвигать использование улучшенных таможенных терминалов и бондовых складов для сокращения пограничной работы.</p>			
TPAC-19						<p>m. Компьютеризированная система управления информацией (MIS) должна быть внедрена для планирования.</p> <p>n. Удержание персонала также важно как их найм.</p> <p>o. По-возможности, ввести смены с короткими часами работы.</p> <p>p. Требуется специализированный тренинг.</p> <p>q. Ключевые границы должны иметь спутниковую телефонную связь.</p> <p>г. Таможенные пограничные посты должны иметь аварийные генераторы.</p> <p>s. Требуется больше поискового оборудования, тренинга и систем.</p> <p>t. Проверка небольшого количества документов должно служить достижению 5–минутного рассмотрения на каждое автотранспортное средство.</p> <p>u. Все учреждения, находящиеся на пограничных постах, должны сотрудничать для достижения быстрого оказания услуг.</p> <p>v. Должны быть инициированы приоритетные инвестиционные программы..</p>			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
					<p>w. Должно привлекаться внешнее финансирование и оно должно быть оправданным;</p> <p>ii) В отношении таможенной компьютеризации</p> <p>а. Отчет ERMIS должен служить базовым источником для деталей.</p>			
TPAC-19					<p>b. Должно быть проведено исследование энергетической и коммуникационной систем с тем, чтобы принять практические и экономичные решения по развитию компьютеризации.</p> <p>с. Должны быть организованы семинары по EDI и компьютеризации таможенников и предпринимателей для ознакомления с потенциальной выгодой.</p> <p>d. По-возможности, на ранних стадиях должны быть введены детальные данные по грузу. Должно быть установлено программное обеспечение, которое выдавало бы специфическую детальную информацию.</p> <p>е. Совершенствование компьютеров должно быть сделано для создания Национальной Системы Передачи Данных по Торговле (NTDTS).</p> <p>f. Страны TPACEKA должны сотрудничать для достижения упорядоченной NTDTS для экономичности и региональной совместимости.</p> <p>g. Должна быть рассмотрена система ASYCUDA, где вообще нет сети и где выбрана другая система, должно быть сделано с системой ASYCUDA.</p> <p>h. На таможне должен быть создан независимый Департамент Информационных Технологий для определения нужд таможни, ее клиентов и предпринимателей.</p>			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
TPAC-19					<p>i. Должен быть проведен обзор по методу сбора данных для статистики в связи с интегрированной системой NTDS и нужно сравнить требования для этой информации от получающих учреждений.</p> <p>j. При разработке схемы NTDS должно быть рассмотрено создание пилотной схемы в основном центре очистки в столице, где она будет применена и, возможно, в одном из региональных офисов. После этого должна последовать реализация на региональном уровне и затем на ключевых границах.</p> <p>к. Очень важно соответствие международным стандартам в заполнении деклараций и в компьютерных системах.</p> <p>l. ВтамО должно оказать содействие в развитии этой программы.</p> <p>iii) В отношении Процедур по Торговой и Таможенной Документации.</p> <p>a. Декларация груза должна оставаться ключевым таможенным документом в существующей форме.</p>			
TPAC-19					<p>b. Сертификат Происхождения должен быть стандартизирован и должно быть рассмотрено использование этой формы только по необходимости .</p> <p>c. Все страны должны работать в направлении реализации конвенции ТИР 1995 и Безопасности ТИР.</p> <p>d. Второй вид системы «Транзит Сообщества» должен быть разработан и рассмотрен для движения трафика, который пересекает одну или две границы.</p> <p>e. Должно быть поощрено использование коммерческой документации по ООН, в частности, соответствующими торговыми ассоциациями.</p> <p>f. Все страны должны подписать Конвенцию CMR и рассмотреть подписание Конвенции COTIF, так как эти действия формализуют широкое использование соответствующей документации в регионе.</p> <p>g. Все ключевые международные торговые документы должны быть на двух языках, одним из которых должен быть английский. Второй язык должен быть национальным или русским.</p> <p>h. Национальные планы должны быть разработаны, признавая различные стадии развития в разных странах для достижения общей цели.</p>			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
TPAC-19					<p>i. Должна быть разработана дополнительная программа технической помощи, в частности, в отношении тренинга.</p> <p>j. Должен быть создан Комитет Таможенной Координации ТРАСЕКА для координации и продвижения стандартизации таможенной документации и гармонизации процедур, определенных в этом отчете. Высшие таможенные должностные лица каждой администрации должны быть включены.</p> <p>k. Должен быть сделан обзор каждой Таможенной администрацией по требованиям к документации с целью упрощения и сокращения количества документов, требуемых для процедур таможенного транзита.</p> <p>l. Аналогичные внутренние обзоры должны быть проведены с целью сокращения требования для подачи технических сертификатов, документов на границах и документов, связанных с очисткой.</p> <p>m. Там, где используется безопасная транзитная система, требования по пограничной документации должны быть сведены к выдаче транзитного документа.</p>			
TPAC-19					<p>n. Должна продолжаться работа по системе региональной очистки, таким образом уменьшая роль пограничных постов к роли проверочного пункта.</p> <p>o. Провести обзор роли внутренних таможенных контрольных пунктов вдоль дорог и на границах городов с целью сокращения или устранения этого действия.</p> <p>p. Таможни должны оценить потенциал введения системы очистки до въезда, чтобы очистить товар до того, как он прибывает.</p> <p>q. Таможня должна ввести систему «маршрута» с очисткой без проверки определенного трафика, основываясь на принципе оценки риска. Эта система в некоторых странах может потребовать усиления штрафов для поддержки этой системы.</p> <p>r. Случаи с конвоем должны быть сокращены до существенного трафика, и транспортные средства из региона СНГ и не из региона СНГ должны обслуживаться одинаково.</p> <p>s. Таможни должны продвигать создание или улучшение таможенных брокерских услуг и выдавать лицензии соответствующим гражданам и организациям.</p>			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
TPAC-19					t. Должен быть проведен обзор требований и формата таможенной статистики, и в какую организацию идет информация, для сокращения ненужной отчетности. и. Когда будет согласована Система Транзитного Сообщества, дальше должны быть налажены контакты с банками и страховыми компаниями для определения их способности обеспечить гарантию транзита и трансферта.			
TPAC-20		КАЗ, КГЗ, УЗБ	TPACEKA	Таможенное Оснащение на Пограничном Пересечении Автомобильной Дороги С. Азиян	SCR- E/110622/C/ SV/WW	i) разработать современную интегрированную систему пограничного пересечения в сотрудничестве с национальными властями и согласно международным стандартам; ii) дизайн содействия между пограничными постами и другими необходимыми центрами (например, администрация SAFETIR в Женеве, внутренние терминалы очистки, национальные центры по статистике и мониторингу); разработка удаленных терминалов по необходимости; iii) связаться с ЕБРР и бенефициарами касательно оснащения таможни в Порту Туркменбаши и возможного автомобильного инвестирования ЕБРР, в настоящее время приостановлен; iv) сделать спецификацию и закупить необходимое ИТ и телекоммуникационное оборудование для оснащения пересечения границ по проведению современных процедур согласно правилам ТАСИС по поставочным контрактам; v) установить оборудование и научить бенефициаров пользоваться им; vi) ТЭО автомобильного коридора в Узбекистане	2001-	EUR2.00

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
TPAC-21		РЕГ	ТРАСЕКА	Гармонизация Процедур Пересечения Границы	01-0167	i) подготовить модель документов на двух языках, один из которых должен быть английский и другой, основанный на рекомендациях, содержащихся в ключевом пакете документов по Проекту Содействия Торговле; ii) предложить упорядоченный список контрольных документов касательно транзитного трафика, соответствующий международным нормам и удовлетворяющий национальным и региональным целям. iii) выставить цели по предложенному контролю, которые являются специфическими, измеряемыми, достижимыми и реалистичными, в сроки этого проекта; iv) от страны к стране реализовать программу с согласия национальных властей (юридическая база, модель поправок к законам, документы, которые должны быть аннулированы, публикация процедур для информирования служащих и пользователей новых правил). v) выпустить Руководство для Таможенных Офицеров и Руководство для транспортных операторов и предпринимателей. vi) провести тренинг без отрыва производства с учетом реорганизации, которая может быть нужна для введения новых процедур и документации.	2001	EUR2.00	
TPAC-21						vii) В соответствии с MLA создать в каждом государстве Институт Таможенных Брокеров с близкой связью с Ассоциациями Перевозчиков Груза, созданных в рамках предыдущих проектов по Содействию Торговле и Законодательным Системам. viii) Оценить техническое обоснование создания системы общих транзитных процедур в регионе, адаптированных к Конвенции по Общим Транзитным Процедурам от 20.5.87.			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
TPAC-22		РЕГ	ТРАСЕКА	Унифицированная Политика по Транзитным Пошлинам и Тарифам	01-0181	i) Определить справедливую унифицированную политику для введения законных транзитных автодорожных пошлин с привлечением к участию Национальных Комиссий, Ассоциаций Грузоперевозчиков и выделить из них неоправданные; ii) Провести исследование позитивных и негативных сторон существующей железнодорожной тарифной схемы МТТ с тем чтобы сравнить их с новыми предложениями; iii) улучшить контакт между предпринимателями ж/д компаниями через легкий доступ ко всем перевозчикам грузов для того, чтобы выработать конкурентоспособные тарифы для нового бизнеса; iv) уточнить по существующей методологии, кроме ж/д тарифов, и обеспечить внешнее содействие на региональной основе для продвижения экономической методологии, сделать коммерческий и анализ регионального сотрудничества; v) оценить морские и портовые ставки и пошлины, и предложить основу, на которой можно создать более рациональную коммерческую шкалу ставок.	2001-	EUR2.00	
TPAC-23		A3E	ТРАСЕКА	Ж/Д Логистический Центр по Транзиту Нефти	EUROPEAID 113200/C/SV /Multi	i) Улучшение Управления Логистикой для транспортировки нефти и нефтепродуктов между Баку и Батуми: а. Исследовать и описать полную цепочку транспортировки нефти от места производства через весь путь транспортировки к месту назначения, определить каждый стык, потенциал каждого стыка, потенциал для его улучшения/увеличения, все заинтересованные лица и лица, принимающие решения, существующие операционные системы. б. Изучить и описать транспортное оснащение и условия хранения (локомотивы, вагоны, танкеры, насосы, очистные сооружения и т.д.), их характеристика и пропускная способность. с. Изучить и описать состав количества и частоту нефтяных грузов по железной дороге д. Изучить и описать организационную структуру всех вовлеченных сторон, коммуникационных связей, системы сотрудничества и системы отслеживания вагонов (если таковая имеется). е. Провести исследование рынка по транспортировке нефти по железной дороге	2002-2003	EUR0.40	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
					f. Обновить прогноз трафика нефтяной транспортировки; g. Определить проблемы в каждом из исследованных секторов, учитывая прогнозируемый рост.			
TPAC-23					h. Разработать и сделать спецификацию нефтяного транспорта, который специально заказывается и будет идти по железной дороге, включая, но не ограничиваясь этим: 1. Организационная структура 2. Организационное и операционное взаимодействие 3. Коммуникационные связи и требования 4. Обязательства 5. "одна остановка – одна покупка" для клиентов 6. логистические центры; отделы по логистике 7. потребности в персонале и деятельность по развитию человеческих ресурсов 8. маркетинговая концепция			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
TPAC-24		РЕГ	ТРАСЕКА	Общая Нормативная База для Транзитной Перевозки	2002/027-526	i) составить каталог существующих двусторонних и многосторонних транспортных транзитных соглашений, относящихся к государствам ТРАСЕКА с анализом их воздействия на Базовое Многостороннее Соглашение (MLA), и рекомендовать действия по адаптации или модификации их в тех пунктах, где есть конфликт между ними: а. местные многосторонние соглашения по автодорожным, железнодорожным и водным транспортам, таких как Соглашение Сарахс 1996 года, по которому 2 и более страны достигают соглашения в вопросе транзитного трафика; б. двусторонние соглашения по автодорожному транспорту, по которым грузовой транспорт, имеющий годовичную квоту, может заезжать в страны при наличии соответствующего разрешения; с. двусторонние соглашения, по которым администрация одной железной дороги приходит к соглашению с другой ж/д по обмену вагонами и следованию дальше и т.д.; d. двусторонние соглашения, по которым одно государство договаривается с другим, чтобы их грузовой флот имел доступ в их территориальные воды и порты.	2002-2004	EUR2.00	
TPAC-24						ii) помощь государствам ТРАСЕКА вступить и реализовать приоритетные международные конвенции, как было ранее определено в резолюции ЕСКАП 48/11 , рекомендованной проектом ТРАСЕКА по Правовой Системе и утвержден IGC на конференции в Тбилиси. iii) разработать Руководство по Международным Конвенциям и Соглашениям, основываясь на работе прежнего проекта по Правовой Системе. iv) предложить проект закона по мультимодальному транзиту и аналогичные акты, которые могут быть использовать в законодательстве других стран, основываясь на модели, предложенной проектом ТРАСЕКА по Правовой Системе, и действующим проектом ТАСИС по казахстанским транзитным коридорам, а также сделать техническую оценку по введению системы регионального разрешения.			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
TPAC-24					v) предложить технические стандарты для автодороги, которая будет построена и использована грузовым транспортом с тем, чтобы они были инкорпорированы в Приложение MLA по автодорожному транспорту и разбить на фазы по годам. Предложить, как ЕС-стандарты Оператора по Выдаче Лицензий и Водительских прав могут быть адаптированы для использования в регионе, основываясь на работе недавно законченного проекта по Международному Содействию Автодорожному Транспорту.				
TPAC-25		КГЗ, ТАДЖ	TPACEKA		3 2113РЕГ	Обеспечить компьютерами и таможенным оборудованием соответствующие пограничные посты и провести тренинг для таможенных офицеров	-2003		
TPAC-26		РЕГ	TPACEKA	Институциональная Поддержка и Содействие Торговле	81324	i) оценить воздействие на местное законодательство всех стран ТРАСЕКА и соответствующих вопросов на предмет соответствия требованиям по Визе и Грузовой Документации; ii) составить отчет по нормативно-правовым процессам, по движению граждан и грузов в каждой стране ТРАСЕКА; iii) разработать и реализовать пилотную схему проекта по упрощению правил движения грузов; iv) разработать график и согласовать со всеми странами ТРАСЕКА мероприятия по гармонизации инициатив в вопросах Визовой и Грузовой Документации ТРАСЕКА. v) оценочный отчет по воздействию реализации Горячей Линии для местных Администраций, включая рекомендации по обработке. vi) разработка законченной концепции, включая практические проблемы и ограничения системы Горячей Линии. Концепция должна включить детальную смету расходов и стратегию развития. vii) . Обеспечить техническую и финансовую поддержку в создании, работе и регулярном обновлении веб-центра по Часто Задаваемым Вопросам (FAQ's).	2004-2006	EUR2.00	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
TPAC-26					viii) ТЭО по использованию системы WEB CAM в странах ТРАСЕКА. ix) обеспечить техническую поддержку и действовать как веб-мастер по веб-сайту ТРАСЕКА, обновляя: a. веб-сайт по основным событиям ТРАСЕКА b. базу данных, внося отчеты проекта ТРАСЕКА x) обновить базу данных по трафику ТРАСЕКА.				
TPAC-27		РЕГ	ТРАСЕКА	Тренинг для Грузовых Перевозчиков	EUROPEAID /120540/C/S V/MULTI	i) комплексный анализ существующей ситуации относительно законодательной системы и ситуации транспортной индустрии и перевозчиков в каждой стране ТРАСЕКА. ii) рекомендации к документам, используемым в перевозке, улучшение ограничительной практики, улучшение нормативной системы в каждой стране ТРАСЕКА. iii) подготовить базу для создания 3 Ассоциаций перевозчиков в Кыргызской Республике, Туркменистане и Таджикистане iv) анализ позиции ассоциаций перевозчиков и стратегии для укрепления этой позиции. v) Тренинговые материалы в соответствии с FIATA (Международная Федерация Ассоциаций Перевозчиков), минимальные стандарты на английском и русском языках. vi) 6 региональных тренингов - каждый минимум по одной неделе.	2005-2007	EUR2.00	
TPAC-28		КАЗ, КГЗ, ТАДЖ, УЗБ	ТРАСЕКА	Развитие Центров Сертификации Оборудования для Перевозки Скоропортящихся Продуктов в Казахстане, Кыргызской Республике, Таджикистане, Узбекистане и Туркменистане в рамках АТР Соглашения	EUROPEAID /123761/C/S ER/Multi	i) развить и/или укрепить центры тестирования и сертификации транспорта и специального оборудования для перевозки скоропортящихся продуктов в ЦА странах, в рамках Соглашения АТР, и улучшить работу по транспортировке скоропортящихся продуктов на региональном и национальном уровнях,, ii) развить систему лицензирования транспортных операторов для перевозки скоропортящегося товара в рамках Соглашения по АТР iii) укрепить потенциал основных заинтересованных сторон, вовлеченных в перевозку скоропортящегося товара; iv) подготовка Руководства АТР для центров тестирования АТР v) определение технической спецификации оборудования для тестирующих лабораторий АТР	2007-2009	EUR1.80	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
TPAC-29		РЕГ	TPACEKA	Анализ и прогноз потока трафика	121627 EuropeAid / 122883/C/SE R/Multi	i) обзор системы сбора данных и информации по транспорту, обзор методологий в странах ТРАСЕКА; ii) создать центры по сбору данных в странах ТРАСЕКА в координации с Национальными Секретариатами; iii) выработать спецификации ИТ требований для закупки необходимого оборудования (оборудования и программного обеспечения) для центров по сбору данных в начальной стадии и подобрать сотрудников для работы в центре; iv) разработать стратегию сбора данных для стран ТРАСЕКА; v) собрать транспортные данные, провести анализ и обзоры, обновить важные места системы ТРАСЕКА; vi) тщательно рассмотреть существующие данные и разработать содержание, онлайн-доступ к Руководству по Использованию базы данных трафика ТРАСЕКА GIS; vii) организовать тренинг для сотрудников, работающих на проекте и сотрудников со стороны правительства по сбору данных, обновить базу данных, сделать анализ данных и транспортные прогнозы;	2007-2009	EUR3.50	
TPAC-29						viii) разработать модель прогноза, которая будет работать с помощью программного обеспечения и оборудования, указанным в спецификации, с целью легкого доступа и использования странами ТРАСЕКА; ix) организовать тренинги и семинары с целью презентации и использования сбора данных по трафику, базы данных GIS и прогноза по трафику, чтобы обеспечить их эффективное использование для регионального диалога по транспорту и планирования проектов.			
TPAC-31		РЕГ	TPACEKA	Сеть логистических центров для всех стран ТРАСЕКА: Центральная Азия		Определенная цель этого проекта состоит в том, чтобы развить финансовые, технические, экологические и институциональные условия и исследования для сети логистических центров вдоль коридора ТРАСЕКА. Результаты этой задачи состоят в том, чтобы определить техническую выполнимость и экономическую жизнеспособность проектов. Ожидаемые результаты - следующие: i) детальная оценка на соответствующих транспортных потоках и условий инфраструктуры главных транспортных соединений и узлов ТРАСЕКА (см. карты), и способностей	2008-2010	EUR2.0	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
					<p>существующих учреждений (порты, железные дороги, частные компании), чтобы выполнить все возможные логистические операции, необходимые в сети;</p> <p>а. Обеспечение и обсуждение со странами-бенефициарами для дальнейшего выполнения короткой и среднесрочной программы действий для усовершенствования условий выполнения логистической деятельности (адаптация правовых рамок, вопросы связанные с таможной, технические стандарты, публичные порядки, обучение и наращивание потенциала);</p> <p>b. Предоставлены рекомендации для оптимизации степени и природы наиболее соответствующей общественной схемы грантов, покрывающие прямые (в инфраструктуре, оборудовании) и не прямые инвестиции (содействие в приобретении земли, обеспечение специализированного штата государственных служащих для таможни, безопасности, санитарных услуг);</p> <p>ii) Ряд соответствующих логистических проектов идентифицирован, оценен посредством анализа мультикритериев и одобрен странами-бенефициарами;</p> <p>а. Идентификация приоритетных проектов приведет к сильному координационному процессу с заинтересованными лицами сектора, инвесторами и финансовыми институтами;</p> <p>iii) Разработаны и реализованы потенциальные и институциональные стратегии наращивания потенциала, предварительные ТЭО или ТЭО для каждого одобренного проекта согласно его этапу разработки. Предварительный проект для современных областей инфраструктуры, описание связанной административной поддержки необходимы с высококвалифицированным штатом включая эффективные таможенные услуги очистки, сеть информационной системы для организации и оптимизации отправления вагона и транспорта (экспорт, импорт и транзитные товары), услуги транспортной обработки груза, места, подготовленные для создания складирования, и, в случае необходимости, обработка товаров, транспортируемых на специальных условиях (скоропортящиеся, опасные, тяжелые, большого размера, и т.д.). Эти логистические зоны должны быть разработаны, чтобы гарантировать эффективную деловую среду и привлечь мультимодальных</p>			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
					транспортных операторов. а. Если необходимо, будут предоставлены оценки воздействия на среду и исследования их воздействия на местные рынки труда для определенных проектов. б. Проанализировано коммерческое соответствие отобранных вариантов, детализируя ожидаемые выгоды в пределах срока проекта, включая бизнес-план управляющей компании и анализ выгоды стоимости каждого проекта, подчеркивая социо-экономическое воздействие работ. Необходима координация с частными инвесторами и международными финансовыми институтами. с. Предоставлены рекомендации для синергистических действий потенциальных логистических центров в сети ТРАСЕКА в странах Кавказа и Черного моря, чтобы скоординировать с параллельным проектом, осуществленным на Кавказе.			
					Результаты этого назначения состоят в том, чтобы определить техническую выполнимость и экономическую жизнеспособность проектов. Ожидаемые результаты - следующие: і) детальная оценка на соответствующих транспортных потоках и условий инфраструктуры главных транспортных соединений и узлов ТРАСЕКА (см. карты), и способности существующих учреждений (порты, железные дороги, частные компании), выполнить все возможные логистические операции, необходимые в сети; а. Обеспечение и обсуждение со странами-бенефициарами для дальнейшего выполнения короткой и среднесрочной программы действий для усовершенствования условий выполнения логистической деятельности (адаптация правовых рамок, вопросы связанные с таможней, технические стандарты, публичные порядки, обучение и наращивание потенциала); б. Предоставлены рекомендации для оптимизации степени и природы наиболее соответствующей общественной схемы грантов, покрывающие прямые (в инфраструктуре, оборудовании) и не прямые инвестиции (содействие в приобретении земли, обеспечение специализированного штата государственных служащих для таможни, безопасности, санитарных услуг);			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
					<p>ii) Ряд соответствующих логистических проектов идентифицирован, оценен посредством анализа мультикритериев и одобрен странами-бенефициарами, а также установлены приоритеты;</p> <p>iii) Разработаны и реализованы потенциальные и институциональные стратегии наращивания потенциала, предварительные ТЭО или ТЭО для каждого одобренного проекта согласно его этапу разработки. Предварительный проект для современных областей инфраструктуры, описание связанной административной поддержки необходимы с высококвалифицированным штатом включая эффективные таможенные услуги очистки, сеть информационной системы для организации и оптимизации отправления вагона и транспорта (экспорт, импорт и транзитные товары), услуги транспортной обработки груза, места, подготовленные для создания складирования, и, в случае необходимости, обработка товаров, транспортируемых на специальных условиях (скоропортящиеся, опасные, тяжелые, большого размера, и т.д.). Эти логистические зоны должны быть разработаны, чтобы гарантировать эффективную деловую среду и привлечь мультимодальных транспортных операторов.</p> <p>а. Если необходимо, будут предоставлены оценки воздействия на среду и исследования их воздействия на местные рынки труда для определенных проектов.</p> <p>б. Коммерческое соответствие отобранных вариантов проанализировано, детализируя ожидаемые выгоды в пределах срока проекта, включая бизнес-план управляющей компании и анализ выгоды стоимости каждого проекта, подчеркивая социо-экономическое воздействие работ. Необходима координация с частными инвесторами и международными финансовыми институтами.</p> <p>с. Предоставлены рекомендации для синергистических действий потенциальных логистических центров в сети ТРАСЕКА в странах Кавказа и Черного моря, чтобы скоординировать с параллельным проектом, осуществленным в Центральной Азии.</p>			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
ЮНКТАД-1	ЮНКТАД	АФГ	ЮНКТАД ВБ	Модернизация таможенного пункта по чрезвычайным ситуациям и проект содействия торговле	AFG0T4CE	i) создание более эффективной таможни и транзитного режима в стране посредством реализации ASYCUDA и соответствующих мер по содействию торговле для совершенствования сбора данных, документации, тарифной обработки и риск-менеджмента. ii) Установка систем на приграничных постах Хайратона и Акина в 2007.	2004-2008	4.90
ЮНКТАД-2		Глобаль но	ЮНКТАД			i) ЮНКТАД развил компьютеризированную таможенную систему управления, Автоматизированную систему для таможенных данных (ASYCUDA), который установлен в более чем в 70 странах. ii) Реализация проекта включает всесторонний учебный пакет, который позволяет передачу ноу-хау ASYCUDA и навыков национальному штату.		
ПРООН-1	ПРООН	КАЗ	ПРООН	Поддержка Казахстана по вступлению в ВТО	KAZ / 98 / 001	i) помощь Казахстанским чиновникам в дополнении стратегии и тактики для проведения двусторонних / многосторонних переговоров в процессе вступления в ВТО; ii) углубление знаний чиновников по методам многосторонних переговоров и тактикам для улучшения способности ведения переговоров; iii) обеспечение консультаций в формулировке торговой политики, в частности касающейся вступления в ВТО и торговой политики главных торговых партнеров Казахстана; iv) укрепление технического и информационного потенциалов Казахстана для проведения многосторонних торговых переговоров - на протяжении всего обучения Казахстанских чиновников по торговле, подготовка аналитических отчетов, приобретение необходимого оборудования и современных технологий.	1998-2001	0.11
ПРООН-2		КАЗ, КГЗ, КНР, ТАДЖ, УЗБ	ПРООН	Проект развития по региону Шелкового Пути	RAS/99/062 KAZ / 02 / 001	Укрепление сотрудничества через содействие: а. региональному сотрудничеству в целях установления механизмов координирования на национальных уровнях для проектного выполнения и долгосрочного сотрудничества; б. транспорту и транзиту для сокращения трансграничных барьеров; с. торговле и таможне с целью рассмотрения существующей торговли и таможенных методов, совершенствования сборов и использования торговой	2002-2004	0.10

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
					статистики и таможенных систем автоматизации; d. продвижению лучших методов в регионе по вступлению в ВТО и применение автоматизированных системам управления в соседних странах; Достижения: a. Тренинг по вступлению в ВТО и Семинар по транспорту и транзиту, проводился в Астане, июнь 2002; b. Проведено два исследования национальными экспертами по проблемам регионального экономического сотрудничества и транспорта и по вопросам транзита в регионе Шелкового пути, октябрь 2002; c. Конференция по торговым вопросам: улучшение таможенного сотрудничества и строительство транспортных коридоров по региону Шелкового пути, проводилась в Душанбе, сентябрь 2002; d. учреждение сети центров информационных технологий между КГЗ и ТАДЖ			
ПРООН-3		РЕГ	ПРООН	Программа развития региона Шелкового Пути: Наращивание потенциала для регионального сотрудничества и развития	i) Тренинг по вступлению в ВТО и Семинар по транспорту и транзиту, проводился в Астане, июнь 2002; b. Проведено два исследования национальными экспертами по проблемам регионального экономического сотрудничества и транспорта и по вопросам транзита в регионе Шелкового пути, октябрь 2002; c. Конференция по торговым вопросам: улучшение таможенного сотрудничества и строительство транспортных коридоров по региону Шелкового пути, проводилась в Душанбе, сентябрь 2002;	2002-2004		
ПРООН-4		КАЗ, КГЗ, КНР, ТАДЖ, УЗБ	ПРООН	Региональная программа Шелкового Пути	i) Через рабочие группы Шанхайской Организации Сотрудничества по торговле, транспорту и транзиту, подготовлены анализ политики и рекомендации по политике (включая всесторонний отчет о статусе, узких мест и рекомендаций по статусу ТТФА/ТТА) приводящие к проекту плана действий, для распространения и одобрения ШОС и Национальными правительствами; ii) Поддержка институционального механизма по ШОС, Деловому Совету, для поддержки государственно/частных партнерств и увеличения региональных деловых сетей; iii) Программы по наращиванию потенциала, обучению и семинары по торговле/транзиту для бизнеса, поддержке профессиональных деловых ассоциаций по региону и связь бизнеса с Инвестиционным Форумом через параллельные торговые семинары по развитию;	2004-2006	1.00	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
					iv) Улучшенная коммуникация и доступ к информации как средство продвижения торговли и транзита в регионе Шелкового пути.			
ПРООН-5		КНР	ПРООН	34283	i) исследование возможных областей трансграничного экономического сотрудничества между КНР, КАЗ, КГЗ и ТАДЖ и прокладка основы для подготовки дорожной карты; ii) укрепление учебного центра в Шиане через формирование бизнес-планов; iii) создание информационного центра в Ляньюнганг посредством формирования бизнес-плана, который будет включать стратегию коммуникации	2004-2008	0.55	0.63
ПРООН-6		УЗБ	ПРООН	45910	i) Публикация ряда руководств и каталогов для зарубежных инвесторов и национальных экспортеров; ii) Подготовка исследования политики и политических рекомендаций по содействию внешней торговле и иностранным инвестициям, одно из которых является исследованием подхода универсального магазина; iii) Поддержка переговоров по вступлению Узбекистана в ВТО, предоставляя лицам, принимающим решения, запрошенную информацию и исследования; iv) Будет организовано более широкое обсуждение среди национальных заинтересованных лиц о перспективах Узбекистана, присоединяющегося к международным экономическим организациям, таким как ЕврАзЭС и ВТО;	2005-2009	0.35	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
ПРООН-7		УЗБ	ПРООН	Укрепление системы таможенного администрирования в Республике Узбекистан	53569	i) Методологическая помощь правительственной рабочей группе в составлении, принятии и осуществлении пересмотренного Таможенного Кодекса; ii) Выполнение обширного исследования существующей системы таможенного администрирования и обзоров соответствующих международных стандартов для облегчения подготовки пересмотренного Таможенного Кодекса; iii) Анализ юридических учреждений таможенного администрирования и методы с последовательным развитием рекомендаций по усовершенствованию соответствующих процедур; iv) Анализ воздействия изменений в таможенном законодательстве на всю экономическую ситуацию и разработка рекомендаций для дальнейшего усовершенствования таможенного законодательства; v) Активное участие всех заинтересованных лиц – законодательные органы, фирмы, НПО, и ведущие эксперты - в процессе составления и обсуждения пересмотренного Таможенного Кодекса; vi) Оказание помощи в разработке комментариев к новому пересмотру Таможенного Кодекса и новым формам таможенной декларации; vii) Проведение ряда учебных сессий для персонала Государственного таможенного комитета как часть стратегии развития человеческих ресурсов.	2006-2008	0.25	
ПРООН-8		РЕГ	ПРООН	Содействие торговле в Центральной Азии		Разработка 3-5 летней программы (с полным анализом ситуации, идентифицирующей нишу/точки входа, описывая подробно стратегию с набором конкретных действий, оценки требуемого ресурса) для включения ПРООН в содействие торговле в Центральной Азии включая стратегию мобилизации ресурса	2007-2008	0.08	
ПРООН-9		КАЗ	ПРООН		38718				

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
ПРООН-10		КГЗ	ПРООН	ЕСЕ/GC/2009/005	i) сбор форм, используемых в сделках международной торговли в Кыргызской Республике (бланки и заполненные образцы деклараций, сертификатов, товарных накладных, разрешений, и т.д.); информация по документальным процедурам; необходимы элементы данных в формах (названия коробок, их определения и семантические специфические особенности, если необходимы); руководящие принципы заполнения коробки; и законодательные акты, регулирующие документальные процедуры и бизнес-процесс; ii) скоординировать подготовительные работы со всеми агентствами, вовлеченными во внешнюю торговлю для участия в осуществлении, так, чтобы конечный продукт (архив форм, который будет загружен на вебсайте Министерства или Таможни) использовался и поддерживался; iii) разработка от 8 до 15 форм в электронном формате, архива форм, и регионального веб-устройства для обмена информацией по электронным торговым формам с другими странами СПЕКА;	2009	0.02	
ПРООН-10					iv) подготовка: а. разработка регионального веб-устройства для сбора форм документов и обмена информацией по документарным процедурам в странах СПЕКА (Кыргызский архив форм будет пилотным проектом, который может быть реализован в других Центральном-Азиатских странах к дополнению к Кыргызской Республике). б. проект документа (при заключении назначения) описывая опыт Кыргызской Республики, который будет использоваться как модель для применения опыта в других странах			
ПРООН-11		УЗБ	ПРООН	Наращивание потенциала и укрепление внешней торговли институты по продвижению инвестиций в Узбекистане	ii) Подготовка исследований по политике и рекомендация по политике по содействию внешней торговле и иностранным инвестициям, одна из которых является исследование подхода универсального магазина;			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
ПРООН-12		ТАДЖ. АФГ	ПРООН	Надежные границы через задействованные пограничные сообщества		i) Разработка инфраструктуры для совместного пользования между приграничными силами и соседствующими сообществами с акцентом на экономическую и природоохранную устойчивость. ii) Укрепление сотрудничества между местными и международными законодательными органами для остановки международной торговли наркотиками. iii) Увеличение потенциала занятости пограничных районов, особенно через трансграничную торговлю и лучшее использование местных ресурсов и существующей инфраструктуры, следственно продвигая стабильность и уменьшая нестабильность		
ПРООН-13		ЦАР	ПРООН			Создание пограничного управления базы данных и безопасности в Центральной Азии для помощи координации		
ПРООН-14		РЕГ	ПРООН ЮНЭП ЕЭК ООН		Дан отчет в Индикативную программу ЕС в Центральной Азии 2007-2010	i) Специальная Программа для Экономических систем в Центральной Азии (СПЕКА) - усиливает субрегиональное торговое сотрудничество и содействует экономической интеграции государств - членов с Европой и Азией; ii) Инициатива по Центрально-Азиатской внешней торговле и транзитному транспорту: восстановление Шелкового пути - идентифицировать субрегиональные транспортные учреждения для обеспечения устойчивости действий по транзитному транспорту; iii) Международные мульти-модальные транспортные операции в регионе ЕСО: Компонент содействия торговле – оказывает помощь государствам - членам ЕСО для закладки хорошего основания для мульти-модального транспорта, включая меры по содействию торговле; iv) Поддержка Казахстана по вступлению в ВТО		
ПРООН-15		РЕГ	ПРООН	Различные проекты		Новая стратегия по развитию Шелкового пути: а. Развитие ключевых городов вдоль линий железнодорожной сети, которые станут ключевыми исследовательскими центрами, такими как Шиань, Урумчи, Ляньянганг и Ланьчжоу		
ПРООН-16		РЕГ	ПРООН	Различные проекты (отчет в документации по проекту Шелкового пути)		Всестороннее исследование международных контейнерных станций перегрузки для продвижения развития мульти-модальной транспортной системы в Китае		

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
ПРООН -17		РЕГ	ПРООН		Наращивание потенциала в Центральной Азии используя торговую политику для человеческого развития.	Углубление понимания политиками, гражданским обществом и научно-исследовательскими институтами в Центральной Азии о том, какое воздействие торговой политики будет на развитие человека. Проект дал следующие инструменты знания и публикации: а. Торговля и человеческое развитие: как провести оценку торговых нужд в странах с переходной экономикой; б. Пилотная помощь для оценки торговых нужд в Казахстане, Кыргызстане и Узбекистане	2007-2008	0.18
ПРООН -18		АЗЕ	ПРООН		Модернизация таможенных услуг в Азербайджане	Краткий обзор и модернизация таможенного законодательства и процедур с непосредственным фокусом на введении и/или пересмотре первичного законодательства, чтобы оно было согласовано с таможенным законодательством ЕС и международными стандартами. Разработка проекта осуществления статей для дополнения нового Кодекса. Среди действий далее усиливаются технологические способности государственного Таможенного Комитета и развиваются и поводятся программы обучения с целью развития понимания таможенниками изменений, внесенных в новый таможенный Кодекс.	2006-2007	1.69
ПРООН -19		АЗЕ	ПРООН		Наращивание потенциала и реализация сети перевода данных для Государственного таможенного комитета	Увеличение технического потенциала и эксплуатационной эффективности Государственного таможенного комитета.	1999-2007	2.98
ЕЭК ООН - 1	ЕЭК ООН	РЕГ	ЕЭК ООН		i) Семинар по Рекомендации 33 UN/CEFACT (Единое окно) и различные кодексы и другие рекомендации UN/CEFACT; ii) обеспечение обучения по содействию торговле и национальной торговле и органов по содействию торговле (Рекомендация 4 UN/CEFACT); iii) Семинар по наращиванию потенциала в поддержку торговой интеграции с акцентом на управление информационным потоком интегрированной торговли	2007-2008		

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
					Центральной Азии			
ЕЭК ООН - 2		АЗЕ/ КГЗ	ЕЭК ООН		i) Содействие в подготовке стратегий по содействию торговле и реализация электронной коммерции, которые цитируют стандарты и инструменты UN/CEFACT; ii) Семинары по наращиванию потенциала по содействию торговым переговорам в ВТО (которые предоставили аналитические исследования и укрепили сеть посредников по содействию торговле в этих странах),	2007-2008		
ЕЭК ООН - 3		РЕГ	ЕЭК ООН		Семинар по единому окну и гармонизации данных в Центральной Азии а. развитие, учреждение и работа единого окна для международной торговли, б. международные стандарты и инструменты для упрощения и согласования торговых данных для использования единого окна, с. истории успеха в осуществлении и действии услуг единого окна в Азии и Европе	2008		
ЕСКАП-2	ЮНЕСКАП	РЕГ	ЮНЕСКА П		Межправительственные соглашения по Азиатскому Шоссе и Трансазиатским Железнодорожным Сетям			
ЕСКАП -3		РЕГ	ЮНЕСКА П		Увеличение институционального и человеческого потенциала стран, не имеющих выхода к морю, с переходной экономикой для развития условий единого окна	2009		
ЕСКАП -4		РЕГ	ЮНЕСКА П	Наращивание потенциала в поддержке торговой интеграции с акцентом на управление информационным потоком по интегрированной торговле и содействие торговле в Центральной Азии (UNDA 5th)	а. Семинар по единому окну и гармонизации данных в Центральной Азии б. Учебный материал: справочник по анализу бизнес-процессов для упрощения торговых процедур и документов; с. Семинар по содействию торговле на границе в Центральной Азии	2006-2009		

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
ЕСКАП -5		РЕГ	ЮНЕСКА П	Увеличивая торговую конкурентоспособность наименее развитых стран, стран с переходной экономикой, транзитных стран через реализацию услуг единого окна		а. Симпозиум высокого уровня по наращиванию регионального потенциала для безбумажной торговли в Азии и Тихоокеанском регионе, Бангкок, 24-25 марта 2009; b. Учреждение сети ООН по экспертам для безбумажной торговли в Азии и Тихоокеанском регионе; с. Четыре национальных семинара по наращиванию потенциала; d. Три субрегиональных ознакомительных семинара (Центральная Азия, Южная Азия и Юго-Восточная Азия); е. Четыре страновых ТЭО по единому окну и гармонизации данных f. Исследование лучших методов по единому окну в Азиатско-Тихоокеанском регионе g. Панель инструментов электронных документов.	2008-2011	0.76	
ЕСКАП-22		АЗЕ, КАЗ, КГЗ, МОН, КНР, ТАДЖ, УЗБ	ЮНЕСКА П	Продвижение роли Азиатского шоссе и трансазиатской железной дороги: меж-модальные интерфейсы как фокус для развития	ROK06005	Цель данного проекта состоит в том, чтобы улучшить транспортные и логистические услуги автодороги и железной дороги вдоль Азиатского шоссе и Трансазиатских железнодорожных сетей, чтобы облегчить внутрирегиональную торговлю и продвинуть экономическое и социальное развитие, особенно во внутренних областях. Проект рассмотрит существующие услуги и операционные методы вдоль отобранной международной дороги и железнодорожных коридоров и сформулирует политические рекомендации, основанные на лучших методах. Результаты обзора обеспечат основание для обсуждения среди проектных целевых групп на региональных и национальных семинарах, разработанных, чтобы увеличить понимание и продвинуть действия политики при улучшении меж-модальных транспортных интерфейсов. Проект также установит партнерство с общественными и частными заинтересованными лицами, а так же с соответствующими субрегиональными организациями.	2006-2008	0.06	
ЕСКАП-23		АФГ, АЗЕ, КАЗ, КГЗ, МОН, КНР, ТАДЖ,	ЮНЕСКА П	Региональное меж-модальное транспортное планирование (Фазы I и II)	ROK05003	Признавая важность отгрузки и портов в страны и регионы, ЮНЕСКАП прогнозирует периодическое морское контейнерное движение, используя модель морского планирования политики (МРРМ), для обеспечения контекст планирования по созданию обоснованного решения правительствами, судоходными линиями и властями порта. Существует увеличивающаяся потребность в	2005-2008	0.07	

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
								Доноры	Страна
		УЗБ				продвижении беспрепятственного меж-модального транспорта, который объединяет железные дороги, автодороги и морскую отгрузку, чтобы облегчить плавное течение торговли. i. Первая фаза проекта сосредоточится на обширном обзоре и исследовании/изучении, чтобы разработать интегрированную модель планирования транспорта (ITPM) и свою базу данных, расширяя MPPM и базу данных, для включения меж-модальных аспектов. ii. Вторая фаза проекта включает: a. исследование регионального меж-модального контейнерного транспортного прогноза, который будет предпринят через применение ITPM; b. организация ряда семинаров по страновому наращиванию потенциала, чтобы помочь странам в использовании ITPM на национальном уровне			
ЕСКАП-24		КАЗ, КГЗ, КНР	ЮНЕСКА П	Транспортная оценка и взимания за продвижение устойчивого развития (99/TCTID-Z/008/NET-8)	NET99728	Намеченные воздействия проекта включают: i. укрепление эффективности, с которой используются транспортная инфраструктура и услуги; ii. увеличение внутренних источников фондов для финансирования развития и обслуживания транспортных услуг и услуг инфраструктуры; iii. создание среды, которая более способствует привлечению интереса частного сектора в обеспечении и работы транспортных услуг и услуг инфраструктуры; iv. предоставление транспортным пользователям комплектом цен, которые отражают стоимость ресурса обеспечения услуг и услуг различных альтернативных видов транспорта; и v. использование цены, как одного из инструментов для интернализования внешних факторов произведенных транспортным сектором. vi. продвижение большего равноправного распределения деловой деятельности и более легкого доступа к социальным удобствам с целью сокращения бедности в регионе	-2001	0.07	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
ЕСКАП-25		АЗЕ, КАЗ, КГЗ, МОН, КНР, ТАДЖ, УЗБ	ЮНЕСКА П	Transit Transport Issues of Landlocked and Transit Developing Countries	JPN02935	Среди неудобств, стоящих перед развивающимися странами не имеющими выхода к морю, относительно высокие затраты на транспортировку, являющиеся результатом их географического положения, одни из самых серьезных. Эти затраты, вследствие не только больших расстояний, но также из-за нехватки согласованной политики по транзитному транспорту между странами. Недавно считалось, что средняя стоимость транспорта для экспорта от развивающихся стран не имеющих выхода к морю приблизительно удваивает стоимость транспорта для развивающихся стран как группы, в то время как отдельное экономическое исследование Всемирным банком утверждает, что страны не имеющие выхода к морю платят приблизительно на 50 процентов больше транспортных расходов, чем прибрежные страны, и имеют до 60 процентов более низких объемов торговли. Эти ограничения оказывают значительное влияние на образцы экономического развития, и с точки зрения масштаба для диверсификации производства, и с точки зрения географического распределения деловой деятельности.	2002-2004	0.10	
ЕСКАП -26		АФГ, АЗЕ, КАЗ, КГЗ, КНР, ТАДЖ, УЗБ	ЮНЕСКА П	Содействие международному транзитному автотранспорту	CPR03004 , CPR03N04	Международный автодорожный транспорт в значительной степени стимулирует торговлю и экономическое развитие в развивающихся странах и в странах в переходных экономиках. Тем не менее, этому препятствуют сложная и отнимающая много времени документация и ненужная перегрузка в пунктах пограничного контроля, которая увеличивает стоимость и время транспортировки, а также наносит грузовое повреждение. Международная конвенция по транзитному транспорту (Конвенция ТИР) предоставляет транспортным операторам и Таможенным властям простой, рентабельный и безопасный режим для международного транзитного транспорта. Принятие системы ТИР могло бы облегчить международную транзитную транспортную систему в регионе ЕСКАП. Две страны-участницы этого проекта все еще не являются контрактными сторонами Конвенции ТИР, а шесть из них недавно приняли Конвенцию и находятся на стадии реализации первоначального этапа системы ТИР. Полные системы транзита во всех участвующих странах этого проекта не последовательны и хорошо скоординированы.	2003-2006	0.02 + 0.01	

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
								Доноры	Страна
						Семинар, будучи организованный по этому проекту, рассмотрит ключевые вопросы в транзитном транспорте включая координацию транзитных систем между Центральнo-Азиатскими и смежными странами. Ожидается, что другие страны примут меры для согласования и упрощения своих процедур и документаций для трансграничного транзитного транспорта через вступление в конвенцию ТИР или через другие мероприятия в результате проекта. Также ожидается, что все сотрудничающие агентства предпримут коллективные усилия чтобы помочь участвующим странам в облегчении трансграничного транспорта в этом регионе.			
ЕСКАП -27		КАЗ, КГЗ, КНР, ТАДЖ, УЗБ	ЮНЕСКА П	Заседание группы экспертов по содействию международному наземному транспорту среди членов Шанхайской Организации Сотрудничества	CPR04002, CPR04N02	Четыре из Центральнo-Азиатских стран, не имеющих выхода к морю, а именно, Казахстан, Кыргызская Республика, Таджикистан и Узбекистан, подписали двусторонние или трехсторонние трансграничные соглашения на транзитный транспорт с Китаем и Российской Федерацией соответственно. Тем не менее, соглашения не могут быть эффективно осуществлены из-за недостаточного опыта в формулировке сложных подготовительных работ и, вследствие того, что эти соглашения не принимают во внимание региональные и субрегиональные проблемы. Члены Шанхайской Организации Сотрудничества недавно предложили принять более субрегиональную и региональную перспективу. По этой работе страны Шанхайской Организации Сотрудничества требуют хорошего понимания правовых режимов, в настоящее время примененных в государствах - членах Организации и лучших методов в других субрегионах. Секретариат предпринимает исследовательские работы, чтобы сопоставить и рассмотреть элементы существующих и предложенных соглашений в пределах региона и соответствующих международных конвенций по содействию транспорту и составить предложения по региональной гармонизации. Этот проект применит результаты исследования и осуществит предложения по региональной гармонизации. Основная деятельность этого проекта - 3-дневное заседание экспертной группы для ознакомления правительственных чиновников с глобальными, региональными и	2004-2006	0.03 + 0.02	

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
								Доноры	Страна
						субрегиональными правовыми режимами и с практикой по международному наземному транспорту. Основываясь на информации, предоставленной во время заседания экспертной группы и рекомендациях заседания экспертной группы, соответствующие субрегиональные правовые режимы для содействия международному наземному транспорту будут далее сформулированы и приняты членами Шанхайской Организации Сотрудничества.			
ЕСКАП -28		КАЗ, КГЗ, МОН, КНР, ТАДЖ	ЮНЕСКА П	Институциональное наращивание потенциала для содействия международной торговли и транспорту в странах не имеющих выхода к морю и транзитных странах	NET04001	i. увеличить национальную способность в установлении эффективной координации и сотрудничества среди всех заинтересованных лиц в содействии торговле и транспорту через учреждение или укрепление национальных комитетов по содействию торговле и транспорту; ii. разработать руководящие принципы по правовым рамкам для содействия странам в согласовании противоречивых соглашений; iii. разработать руководящие принципы по учреждению междействующей системы информационной и коммуникационной технологии (ICT), чтобы помочь странам в упрощении формальностей перехода границы и процедур с нормами, установленными соответствующими международными организациями; iv. применить Структуру содействия торговле ЮНЕСКАП и модель стоимость/время-расстояние для содействия странам в идентификации, оценке и сокращении узких мест в международной торговле и транспорте; v. разработать комплексные государственные планы действия для шести участвующих стран не имеющих выхода к морю, включая все элементы проекта.	2005-2006	0.12	
ЕСКАП -29		КАЗ, КГЗ, КНР, ТАДЖ, УЗБ	ЮНЕСКА П	Помощь формулировке межправительственно го соглашения государств-членов ШОС по содействию международного автомобильного транспорта	CPR05005, CPR05N05	ЮНЕСКАП, Шанхайская Организация Сотрудничества (ШОС) и Министерство Коммуникаций Китая, при финансовой поддержке Правительства Китая, со-организовали Заседание экспертной группы (ЗЭГ) в Урумчи, Китай, в июне 2004, для обсуждения перспектив многостороннего соглашения по содействию международного автомобильного транспорта. Основываясь на рекомендациях ЗЭГ и по требованию соответствующих стран, ЮНЕСКАП и ШОС, при финансовой поддержке Правительства Китая, организовали первое заседание в	2005-2006	0.02 + 0.02	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
					Урумчи, Китай в августе 2004 г. и, при поддержке Азиатского банка развития (АБР), 2-ое заседание в Пекине, Китай, в марте 2005 г. Соглашение ШОС примет Таможенную конвенцию Организации Объединенных Наций по Международному Транспорту Товаров под Покрытием Таможенных лицензий ТИР (Конвенция ТИР) для Таможенного управления транзитным транспортом. Этот проект обеспечит возможность участников ШОС обсудить соответствующее применение системы ТИР согласно соглашения ШОС.				
ЕСКАП -30		КАЗ, КГЗ, КНР, ТАДЖ, УЗБ	ЮНЕСКА П	Техническая помощь для Формулировки и Осуществления Межправительственн ого Соглашения государств-членов Шанхайской Организации Сотрудничества по содействию международному автодорожному транспорту	AD106002	Существующий проект облегчит принятие межправительственного соглашения, чтобы устранить нефизические барьеры в международном автодорожном транспорте. Это будет осуществлено совместно с ЮНЕСКАП, ШОС и АБР. ЮНЕСКАП будет ответственен за подготовку протоколов проекта и окажет услуги секретариата и техническую поддержку на заседаниях соглашения и протоколов а так же на учебных мероприятиях. АБР обеспечит вклады для подготовки проекта протоколов, учебных материалов и заседаний. АБР и ЮНЕСКАП будут совместно ответственны за со-поддержку проектных мероприятий, в то время как ШОС будет содействовать организации заседаний и учебных курсов, а также подписанию соглашения и его протоколов.	2006-2008	0.14	
ЕСКАП -31		АФГ, КАЗ, МОН, КНР, ТАДЖ, УЗБ	ЮНЕСКА П	Семинар по содействию международному автодорожному транспорту	CPR06008	Международный автодорожный транспорт играет важную роль в межрегиональной торговле между не имеющими выхода к морю Афганистаном, Синьзянь-Уйгурским автономным регионом Китая, Кыргызской Республикой, Монголией, Таджикистаном и Узбекистаном, и их сокращенной связи к морю через Пакистан. Большинство этих стран подписало соглашения по международному автодорожному транспорту в 1990-ых. Однако, выгоды от соглашений полностью не эксплуатировались из-за неадекватного понимания обязательств и нехватки опыта в выполнении соглашений. Под проектом, тур семинара включая исследование, будет организован для обеспечения возможности участвующих стран обменяться опытом в формулировке и выполнении соглашений по международному автодорожному транспорту. Секретариат обеспечит анализ существующих проблем, и	2006-2008	0.03	

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
								Доноры	Страна
						ограничений, касающиеся эффективного выполнения и ввода исследования правовых рамок для содействия транспорту. Посещение перехода границы и объезд по определенному транспортному маршруту будут организованы для увеличения понимания проблем и возможных решений. Этот процесс поможет сформулировать рекомендации по улучшению выполнения соглашений.			
ЕСКАП Р-32		АЗЕ, КАЗ, КГЗ, МОН, КНР, ТАДЖ, УЗБ	ЮНЕСКА П	Модели планирования логистики для предприятий и групп логистики	AG306001	Сеульская Министерская Конференция 2001 по Инфраструктуре подчеркнула важность развития межмодального транспорта и мульти-модального транспорта, и в 2003 г. Алматинская программа действия выделила первоочередность учреждению сухих портов в не имеющем выхода к морю транзитных развивающихся странах. Сегодня важная проблема в транспортном секторе - глобализация систем логистики, вызванных увеличенной потребностью уменьшить затраты и время выполнения заказа, поддерживая экономию за счет роста производства. Клиенты теперь требуют срочной доставки и изготовленных на заказ продуктов. Чтобы остаться конкурентоспособными, изготовители должны стратегически организовать международную сеть ветвей, субсидий, а так же центров консолидации и/или распределения. С этой целью, группы логистики (или парки распределения) были установлены во многих морских странах. Эти группы логистики хорошо развили инфраструктуры логистики и соответствующие предприятия поддержки, включая поставщиков услуг логистики и администрирования и поставщиков материалов. Есть теперь недостаток информации относительно развития логистики, мешая правительствам принимать соответствующую политику для того, чтобы развить логистические группы. Существующий проект стремится улучшать логистические группы, использующие мульти-модальный транспорт во внутренних местоположениях в регионе UNESCAP. Он произведет исследование ключевых групп логистики в регионе и совместной модели бизнеса логистики Северо-восточной Азии, разработанный Республикой Кореи. Проект будет предпринят с целью приспособливания и использования понятия группы логистики в установлении и укреплении сухих портов, которые могут быть стратегически	2006-2008	0.04	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
					расположены в ключевых межмодальных транспортных пересечениях. Проект предоставит правительствам ясное понимание систем логистики в пределах цепи поставок, а так же основным факторам, которые ведут к решению местоположения компании. Кроме того, проект определит модели планирования логистики как для формирования групп логистики вокруг морских портов, так и во внутренних местоположениях.			
ЮСАИД-5	ЮСАИД	РЕГ	ЮСАИД	Содействие торговле и инвестиционный проект	Очертит главные коридоры транзита, как автодорог, так и железных дорог в Центральной Азии, включая Афганистан, и показывает расстояние, время и стоимость, связанная с перемещением грузовика по каждому маршруту. Используется как инструмент для работы с транспортными ассоциациями и национальными регуляторами, чтобы сократить количество и природу ограничений, а так же источник ценных данных экспортерам	2007-2011		
ЮСАИД -8		КАЗ / Россия	ЮСАИД	Содействие торговле и инвестиционный проект	i) Составление начального соглашения между Казахстаном и Россией по учреждению мероприятий Государственной границы в ключевых переходах границы ii) Комиссии государственных границ сформированных в Актобе/Оренбург, Уральске и Петропавловске, основанные на Таможенных Консультативных Советах	2001-2006		
ЮСАИД -9		КАЗ	ЮСАИД	Содействие торговле и инвестиционный проект – Интеллектуальная собственность	Оказал помощь в: i) Укрепление пограничных мер по интеллектуальной собственности и соответствие с Соглашением по торговым аспектам прав на интеллектуальную собственность ii) Удаление Казахстана из обзорного Списка IP USTR	2001-2006		
ЮСАИД -10		КАЗ	ЮСАИД	Содействие торговле и инвестиционный проект – Бизнес ассоциации	i) Учреждение устойчивой сети деловых ассоциаций с финансовой и технической способностью продолжить устойчиво улучшать бизнес среду для ее участников и общего сообщества малого и среднего предпринимательства.	2001-2006		

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
ЮСАИД - 11		КАЗ	ЮСАИД	Содействие торговле и инвестиционный проект - Законодательство 1		Законодательство: i) Развитие таможенного кодекса - с 2004 - отвечало требованиям Пересмотренного Киотского Соглашения и основным требованиям ВТО: а. изменения 2005 включают: 1. сертифицирование импортированных товаров после таможенной очистки, 2. ускоренные процедуры складирования, 3. новые меры для того, чтобы провести таможенной пост-граничный контрольный аудит 4. создание новой классификации трейдеров "низкого риска", которые не подвергаются грузовым осмотрам во время импорта или экспорта ii) Принят Закон по Частному Предпринимательству (2006), который устанавливает общие принципы для правительственного взаимодействия и бизнеса; ii) Внесены поправки в Закон о закупках, понижающий финансовый лимит для тендера и создания более тяжелых условий для менее - уважаемых фирм при получении контрактов через тендеры, которые ниже рыночной стоимости. iii) Постановление, ясно формулирующее определенные крайние сроки выполнения правительственными органами рассмотрения постройки и реконструкции, а также проведения осмотров помещения.	2001-2006		
ЮСАИД - 12				Содействие торговле и инвестиционный проект - Законодательство 2		iv) составление Закона о технических инструкциях (2005), для соответствия требованиям ТБТ (технические барьеры в торговле) и SPS Соглашениям и в работе непосредственно с ГОСТ для обучения их реформам, необходимым для осуществления закона и установления всемирно признанной системы MAS-Q. Еще не завершен.			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
ЮСАИД - 13		КАЗ	ЮСАИД	Содействие торговле и инвестиционный проект - Лицензирование		<p>i) Сократить количество действий связанных с лицензированием, поскольку 246 различных категорий действий в настоящее время обеспечены, устранение дублирования с другими формами регулирования, такими как сертификация и аккредитация, и упрощение правил для выпуска, продления и отзыва лицензии в пользу получающих лицензии.</p> <p>ii) Устранено 197 лицензий и сублицензий для частных услуг здравоохранения; 112 лицензий и сублицензий для действий связанных со строительством; и полное лицензирование для 7 других категорий деловой деятельности. Эти действия теперь требуют только общую лицензию.</p> <p>iii) лицензирующий орган для туризма; сестринского и медицинского обслуживания; фармацевтической деятельности; физической учебной и спортивной деятельности; услуг образования; и архитектуры, городского планирования & строительства, делегирован от национального до местного органа власти.</p>	2001-2006	
ЮСАИД - 14		КАЗ	ЮСАИД	Содействие торговле и инвестиционный проект		<p>Оказал помощь в:</p> <p>i) обучении частного сектора по вопросам международной торговли и влияний от вступления в ВТО.</p>	2001-2006	
ЮСАИД - 15		КАЗ	ЮСАИД	Содействие торговле и инвестиционный проект – Управление рисками		<p>i) Система риск-менеджмента для дальнейшего упрощения установленных процедур импорта</p> <p>ii) Специальный отдел риск-менеджмента в Таможенном Комитете;</p> <p>iii) трейдеры "низкого риска", начинают получать упрощенные таможенные документы, позволяющие им:</p> <p>а. обеспечить и предоставить сертификационные документы на импортированные товары после таможенной очистки, а не во время процесса очистки;</p> <p>б. хранить товары на собственных складах, а не на временных таможенных складах</p> <p>с. разместить периодические декларации без обеспечения гарантии оплаты таможенных пошлин и налогов. Таможенные пошлины и налоги оплачиваются при размещении полной таможенной грузовой декларации</p> <p>iv) специальные отделы риск-менеджмента и пост-граничного контроля установлены во всех областях таможенных отделов.</p>	2001-2006	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
ЮСАИД - 16		КАЗ	ЮСАИД	Содействие торговле и инвестиционный проект		30 стандартов, не связанных со здоровьем и безопасностью туристов, были устранены от принудительного сертифицирования.	2001-2006	
ЮСАИД - 17		КАЗ	ЮСАИД	Содействие торговле и инвестиционный проект		Разработать методологию для оценки регулирующей среды областей и городов по Казахстану	2001-2006	
ЮСАИД - 18		КАЗ	ЮСАИД	Содействие торговле и инвестиционный проект - Законодательство 1		<p>i) Разработать таможенный кодекс - с 2005 г. - включено юридическое признание обеспечителей торговых услуг в частном секторе, включая их права и обязательства по мероприятиям лицензирования</p> <p>ii) Закон «об основных принципах технического регулирования» в Кыргызской Республике (2004) приносит те аспекты продуктов и процессов, имеющих прямое воздействие на здоровье и безопасность, которые могут стать техническими инструкциями; все другие спецификации продукта становятся добровольными;</p> <p>iii) Устав "о продуктах подлежащих обязательной оценке соответствия" (2006) был одобрен, что сократило количество регламентируемых продуктов от более чем 5 500 до 2 000</p> <p>iv) Законопроект об инспекциях, повторяющий фундаментальные защиты включая презумпцию невиновности и правительственные бремена доказывания, но также и обеспечивает, что все несоответствия в законе решены в пользу предпринимателя;</p> <p>v) Поправки к Закону "о лицензировании" были представлены Парламенту и находятся на стадии рассмотрения (2006);</p>		
ЮСАИД - 19		КАЗ	ЮСАИД	Содействие торговле и инвестиционный проект - Законодательство 2		vi) Унифицированный список разрешений для деловой деятельности принят в феврале 2004, обеспечивая единый список всех разрешающих документов для установления законности требования в среде, где юридическую информацию зачастую трудно получить	2001-2006	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
ЮСАИД - 20		КГЗ	ЮСАИД	Содействие торговле и инвестиционный проект - Другие		i) Учреждение Межведомственной Комиссии по соответствию ВТО ii) Учреждение Ассоциации таможенных брокеров iii) Реорганизация Киргизской государственной инспекции по Стандартам и Метрологии (КыргызСтандарт) в Национальный Институт Стандартов и Метрологии (НИСМ), для обеспечения технических услуг промышленности и правительству в соответствии с международной практикой.	2001-2006	
ЮСАИД - 21		КГЗ	ЮСАИД	Содействие торговле и инвестиционный проект – Управление рисками		Определение трейдера "низкого риска" и введены процедуры	2001-2006	
ЮСАИД - 22		ТАДЖ	ЮСАИД	Содействие торговле и инвестиционный проект		i) наращивание потенциала через обучение правительственных чиновников, фирм и деловых ассоциаций по вопросам вступления в ВТО, ii) совет специалиста и поддержка во время процесса вступления, iii) помощь в анализе и ввод Таджикского законодательства о внешней торговли в соответствие с правилами ВТО и установление информационного центра ВТО; iv) среди прочего, помощь была также обеспечена в областях стандартов, интеллектуальной собственности, налоговой реформы и таможни; v) помощь в подготовке Меморандума по режиму внешней торговли; vi) Единая объединенная регистрационная форма для деловой регистрации, перерегистрации и регистрации филиалов	2001-2006	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
ЮСАИД - 23		ТАДЖ	ЮСАИД	Содействие торговле и инвестиционный проект - Законодательство 1		i) подготовка списка законов и постановлений, которые будут составлены и предписаны наряду со ссылками к соответствующим статьям различных соглашений ВТО чтобы быть основанием для плана действий соответствия законодательства Таджикского правительства с ВТО, который был официально представлен в Секретариат ВТО; ii) составление и обзор законов и постановлений, требуемых для осуществления плана действий, приводящие к Таможенному и Налоговому кодексам, Закону об изобретениях, и Закону о промышленных дизайнах; iii) разработка таможенного кодекса - с 2005 г. - включая соответствующие с ВТО Таможенные инструкции оценки, и процедуры осуществления системы прав интеллектуальной собственности (в конце проекта, его части не завершены) iv) установлении закон по Лицензированию отдельных видов деятельности (2004): a. единый набор процедур для выпуска, приостановки и отзыва лицензий (будет позже одобрен правительством), b. установить сроки и стоимость лицензий, c. составлен детальный список действий, требующих лицензии	2001-2006		
ЮСАИД - 24		ТАДЖ	ЮСАИД	Содействие торговле и инвестиционный проект - Законодательство 2		v) Поддержка Постановления (2006) обеспечивает: a. детальные процедуры по лицензированию, которые обеспечат прозрачность; b. детальные процедуры по оплате сборов за лицензию; c. определенные права и обязательства лицензирующих органов d. Детальные процедуры контроля, e. детальный список требований лицензирования и условий по каждому типу лицензирования вида деятельности vi) Поправки к более чем 20 законам были приняты Парламентом и еще 20 на стадии рассмотрения в Парламенте	2001-2006		

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
ЮСАИД - 25		УЗБ	ЮСАИД	Содействие торговле и инвестиционный проект		i) оказал помощь в подготовке законопроектов "о технических инструкциях" и "об оценке соответствия" ii) рекомендации к поправкам к различным законам и другим юридическим актам для приведения их в согласие с Соглашением по торговым аспектам прав на интеллектуальную собственность, включая Гражданский кодекс, Уголовный кодекс, Административный Кодекс, Экономический Кодекс, Закон об авторском праве, Патентное право и Закон о торговой марке	2001-2006	
ЮСАИД - 26		КАЗ/ КГЗ	ЮСАИД	Содействие торговле и инвестиционный проект		i) собраны вместе деловые представители и члены Прокуратуры в пяти областях Кыргызской Республики, для определения и обсуждения незаконных и несоответствующих действиях органов. ii) аннулированные инструкции и оспариваемые действия включают: незаконные автодорожные контрольно-пропускные пункты; принудительные правительственные сборы для общественных фондов; требуется чрезмерная документация для торговых сделок; избыточные инспекционные органы; официально провозглашенные инспекционные сборы; незаконно ограничительные разрешения; и, незаконная реквизиция частных активов для правительственного использования; iii) Подобная рабочая группа сформирована в Астане, КАЗ	2001-2006	
ЮСАИД - 27		РЕГ	ЮСАИД	Содействие торговле и инвестиционный проект		i) 28 Консультативных Таможенных Советов в Казахстане, 2 в Кыргызской Республике и 3 в Таджикистане; ii) три местных совета КАЗ установили трансграничные советы со своими представителями в Российской Федерации	2001-2006	
ЮСАИД - 28		РЕГ	ЮСАИД	Содействие торговле и инвестиционный проект		i) Разработана таможенная страховая схема, но существует маленький интерес до тех пор, пока продукт полностью не будет разработан и не введен и механизм требований не будет хорошо установлен ii) Сокращение инвестиционной методологии ограничений - обеспечивает эксплуатационный подход к идентификации, диагнозу и реформе проблематичных юридических и регулирующих процессов. Методология - общественно-частная совместная стратегия для приведения изменений в любой среде	2001-2006	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
ЮСАИД - 29		РЕГ	ЮСАИД	Содействие торговле и инвестиционный проект		Разработка гида международной торговли онлайн для КАЗ, КГЗ и ТАДЖ	2001-2006	
ЮСАИД - 30		РЕГ	ЮСАИД	Содействие торговле и инвестиционный проект		i) Учреждение Центрально-Азиатского Сотрудничества по Метрологии, Аккредитации, Стандартизации и Качеству ii) Современная научная инструментовка и электронное испытательное оборудование Национальным Институтам Метрологии (ГОСТ) КАЗ, КГЗ и ТАДЖ	2001-2006	
ЮСАИД - 31		РЕГ	ЮСАИД	Содействие торговле и инвестиционный проект		Исследование использования Системы ТИР (ТИР) в Центральной Азии в сентябре 2004 Предоставляет информацию для анализа транспортных расходов	2001-2006	
ЮСАИД - 32		МОН	ЮСАИД	Экономическая политическая реформа и проект конкурентоспособности		i) подготовка национальной программы для установления единого электронного окна (ЕЭО) для содействия торговле ii) помощь Национальному комитету по Торговле и Транспорту с развитием национальной программы совершенствования транзита и транспортировки iii) исследование на свободных торговых зонах iv) учреждение нескольких информационных центров туризма, v) поправка закона о туризме Монголии, vi) развитие и принятие национальной стратегии туризма, vii) учреждение веб-сайта для туризма в Монголии	2003-2008	
ЮСАИД - 33		АЗЕ	ЮСАИД	Торговая и инвестиционная программа поддержки		i) Запуск усилий по вступлению в ВТО ii) поддержка соответствующего развития по принятию законодательного акта стратегической политики, постановления, и административных реформ, требуемых для соответствия с основными обязательствами для вступления ВТО. iii) поддержка разработки и выполнения ключевой торговли и инвестиций, способствующие среде реформ	2007-	
ЮСАИД - 34		КГЗ	ЮСАИД	Содействие торговле и инвестиционный проект		i) Закон по нормативным юридическим законам включает обязательную публикацию и обзор и периоды для комментариев для законов и актов, затрагивающих деловую деятельность; ii) местные процедуры теперь устанавливают публикацию и статьи общественной причастности.	2007-2011	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
ЮСАИД - 35		КАЗ, КГЗ, ТАДЖ	ЮСАИД	Либерализация региональной торговли и таможенный проект		i) Либерализация торговли: а. Упрощение тарифов на импорт, преференций и правительственных пред-экспортируемых барьеров; 1. помощь в стандартизации продукта и барьеры в сертификации; 2. рационализация существующих тарифных структур и региональных торговых соглашений; 3. помощь общественным и частным секторам развивать способность оценить торговые ограничения и провести анализ экономического воздействия на варианты торговой политики б. Продвижение КАЗ/ТАДЖ к вступлению в ВТО и КГЗ в большее соответствие; 1. КАЗ – соответствие таможенного кодекса пересмотренной Киотской Конвенции; 2. Содействие в санитарных и фитосанитарных мероприятиях; 3. Модернизация методологии, аккредитация и стандартизация режимов; 4. Постановления и Regulations and процедуры осуществления, для достижения полного соответствия с Соглашением по торговым аспектам прав на интеллектуальную собственность; 5. Развитие потенциала в КГЗ для гарантирования агентствам соответствия своих обязательств ВТО;	2007-2011		
ЮСАИД - 35						6. В ТАДЖ: помощь с юридическими и регулируемыми реформами - Таможенный Закон, Закон о Стандартизации, Аккредитации, Метрологии и Закон оо Технических Инструкциих. 7. Помощь таможенным агентствам выполнить аудит и анализ нарушений; ii) Содействие торговле и интеграция: а. Улучшение таможенных процедур для сокращение задержек и затрат для торговцев: 1. Улучшенные механизмы реформы политики по интегрированному управлению границей (КАЗ); 2. Усовершенствованная оценка (КАЗ, КГЗ, ТАДЖ); 3. Усовершенствованная оценка рисков, АЕО, SAFE, аудит (КАЗ) и пост-граничный аудит; 4. Поддержка рабочей группы единого окна включая развитие, и введение SAD (КГЗ, ТАДЖ) и помощь			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
					<p>в установке единого окна;</p> <p>5. Гармонизация таможенной документации и транспортных постановлений и упрощение таможенных и транзитных процедур</p> <p>6. помощь в соответствующем выполнении, и полное осуществлении Таможенных Кодексов и помощь в упрощении постановлений и инструкций;</p>			
ЮСАИД - 35					<p>7. Пилотное испытание таможенного контроля между КАЗ и КГЗ и между ТАДЖ и АФГ</p> <p>b. Улучшить эффективность транспортировки товаров и торговцев, включая транзит через прошедшую юрисдикцию</p> <p>1. Улучшенный транзит через новую компьютеризированную систему транзита и таможни и гарантирующую транзит систему (КАЗ, КГЗ, ТАДЖ);</p> <p>2. Поддержка региональных грузовых экспедиторов через объединенный транспорт и складирование (КАЗ, КГЗ, ТАДЖ);</p> <p>3. Улучшить выполнение системы ТИР или подобных систем для содействия транзитной торговле;</p> <p>4. Помощь в проектировании и введение схемы транзита и гарантирование или страхование механизмов, соответствующих Центральной Азии и ее главных торговых партнеров;</p> <p>5. Гармонизация стандартов транспортных средств и пределов веса, систем измерения и общих стандартов для регистрации транспортного средства и документации;</p> <p>6. Вопросы многочисленных и частых придорожных проверок и осмотров на каждой стороне переходов границы.</p> <p>c. Улучшенный доступ частного сектора к рыночной информации:</p> <p>1. Развитие обмена информацией и механизмы консолидации данных для таможенных операций;</p>			
ЮСАИД - 35					<p>2. Помощь с учреждением протоколов передачи данных, процессов пересмотра согласно лучшей международной практике и разработка общих стандартов выполнения;</p> <p>3. Поддержка Центрально-Азиатского Сотрудничества по Метрологии, Аккредитации и Стандартизации (ЦАС-МАС) и других региональных организаций для гарантирования гармонизации</p>			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
					процедурных и документальных требований; 4. помощь в распространении связанной с торговлей/таможней юридической и регулирующей информации.			
ЮСАИД - 37		АФГ	ЮСАИД	Содействие торговле и либерализация проекта	i) Вступление в ВТО ii) Региональные торговые соглашения iii) Торговая политика iv) Содействие торговле v) Система единого окна vi) Региональные торговые и транспортные коридоры vii) Работа с общественностью viii) Продвижение региональной торговли ix) Продвижение региональной интеграции x) Реализация системы TIR xi) Риск модуль в ASYCUDA	2009-		
ЮСАИД - 38		АФГ	ЮСАИД	Совершенствование экономической политики и бизнес среды	i) Усовершенствованные таможенные системы ii) наращивание потенциала для сбора таможенных пошлин iii) Тарифные группы сокращенные от 30 до 5; iv) реализация единого административного документа для импортов; v введение мобильных таможенных единиц; vi) принятие согласованной системы по классификации таможенных товаров; vii) выполнение общенациональной программы обучения брокеров; viii) расширение и реконструкция таможенных постов		38.90	
ЮСАИД - 39		АФГ	ЮСАИД	Отчитываться при поддержке ЕС Администрации и Таможне в Афганистане	Основная перестройка организации, включая существенные меры при принятии нового штата, рассматривая структуру и управление всеми Таможенными органами, обучение существующего и нового штата, включая практические компоненты, необходимые для того, чтобы контролировать переход границы эффективно. Также проблемы управления бюджетом, управляющей компании и плана капиталовложения			
ЮСАИД - 40		КГЗ	ЮСАИД		Обучение по оценке			
ЮСАИД -		КГЗ	ЮСАИД	Малое и среднее	3 2113РЕГ	i) устранение инвестиционных ограничений;	?	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
41			торговое предпринимательство и инвестиции		ii) поддержка реализации соглашения Всемирной торговой организации (ВТО); iii) поддержка реализации пересмотренного Таможенного Кодекса.			
ЮСАИД - 42		ТАДЖ	ЮСАИД		Система для связи всех пограничных станций			
USG-1	Правительство США	КГЗ; ТАДЖ	USDOS		i) восстановление пограничного контрольно-пропускного пункта в Бекабаде, около южного города Джелалабада ii) два человека участвующие на Конференции по интеллектуальной собственности в Венгрии, финансировались Министерством юстиции США	2006		
USG-2		ТАДЖ	Армейский Корпус США Япония Норвегия ЕС	Мост Нижний Пяндж и приграничные установки	672 метровый стальной мост, таможенные здания, инспекционные заливы, контрольные точки, оборудование для сканирования художественных произведений и дороги, которые соединяют этот мост	2007	27.00	
USG-3		АФГ	США		Отчитываться при поддержке ЕС Администрации и Таможне в Афганистане	Инфраструктура и обученная пограничная полиция осуществлены вооруженными силами США		
USG-4		АФГ/ Пакистан	США		Установлено 100 пограничных постов на границе			
USG-6		КГЗ	USG	Таможенный контроль и пограничная безопасность	3 2113РЕГ	Обеспечило обучение таможенникам и пограничникам, и предоставило оборудование для определения контрабанды, по контролю оружия, и определения радиоактивных веществ.	?	
USG-7		КГЗ	USG	Customs control and border security	3 2113РЕГ	Организовало обучение таможенникам и пограничникам, и предоставило оборудование для определения контрабанды, по контролю оружия, и определения радиоактивных веществ.	?	
USG-8		МОН	Агентство США по вопросам торговли и развития		Разработка стандартов		0.22	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
USG-15		АФГ	Армейский Корпус США	Датчик наркотиков и строительная программа Афганской полиции		Продолжается планирование для постройки сооружений для пограничной полиции		
ВБ-22	Всемирный банк	КГЗ	ВБ		3 2113РЕГ	Предоставлена техническая помощь для покупки компьютеров и серверов, установленных в штаб-квартире CSD	2000-2002	
ВБ-23		АЗЕ, КАЗ	ВБ	Вопросы по содействию транспорту и торговле в семерке СНГ, а также Казахстане и Туркменистане	33879	Рекомендации: i) Соблюдение и осуществление Конвенции ТИР для создания более безопасной и надежной среды и отмены таможенных эскортов нормального, неподозрительного груза. ii) Гармонизация сборов транзита, учитывая интерес как и транзита, так и транзитных стран (см. текущую работу в пределах ТРАСЕКА). iii) Гармонизация пограничных процедур на автодороге и железной дороге через страны. iv) Внедрение индикаторов работы, которые систематически проверяют исполнение на главных международных транспортных коридорах и на обеих сторонах границы. v) Укрепление общественно-частного диалога и сотрудничества (прокомитеты и т.д.). vi) Публикация обновленных правил перехода границы и их интерпретации. vii) Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ) призвана для рассмотрения членства ЦАР и их участия в Многосторонней дорожной системе квот ЕКМТ. viii) Всемирный банк в сотрудничестве с АБР и другими донорами также подготовит Примечания Политики с определенными стратегическими предложениями и рекомендует краткосрочные и среднесрочные действия.	2003	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
ВБ-24		АФГ	ВБ	Модернизация таможенного пункта по чрезвычайным ситуациям и проект содействия торговле	P083906	i) усовершенствование и развитие физической инфраструктуры (включая оборудование) на семи приграничных станциях: Торхам, Спинболдак, Зарандж, Ислам Килах, Торгунди, Хайратон и Шер Хан Бандер, четырех внутренних складах разрешения в Джалалабаде, Мазар-и-Шарифе, Кандагаре и Кондозе, внутреннем таможенном складе Кабульской таможни, пяти контрольно-пропускных пунктах транзита, таможенных сооружениях в Кабульском аэропорту, и учебное оборудование в Кабуле [\$23 миллиона], ii) усовершенствование таможенных систем коммуникации [\$2 миллиона], iii) техническая помощь [\$5 миллионов]: a. управление и реализация помощи для поддержания таможенной модернизации и комитета по управлению реформами; b. автоматизированные таможенные системы данных / Управленческая информационная система (УИС); c. Процедуры и документы по торговле и транспорту; d. Законодательство для экспедирования грузов; e. Финансовый и страховой потенциал связанный с транзитом; f. технико-экономические обоснования для разработки вариантов таких как транзит хранящийся на таможенных складах или системы конвоя; g. Наращивание потенциала и тренинг	2004-	31.00	
ВБ-25		КАЗ	ВБ	Вступление в ВТО (документация не рассмотрена)	JERP FY04-07	i) оценка общей стратегии; ii) телекоммуникационный сектор; iii) дискуссии и видеоконференции по применению международных стандартов для максимизации транзитного потенциала в ключевых кластерах (железная дорога, автодороги, воздушные дороги), а также политики поддержки сельского хозяйства	2004-	0.15	
ВБ-26		УЗБ	ВБ	Реформация системы контроля в Узбекистане	35785	i) Разработан план действий по совершенствованию контроля МСБ контролирующими органами; ii) Разработан кодекс норм поведения для контролирующих органов; iii) Разработана система риска основанная на осмотрах санитарными органами; iv) Произведена информационная брошюра для МСБ при производстве контроля	2005		

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
ВБ-27		АЗЕ	ВБ	Торговля, транспорт и телекоммуникации на Южном Кавказе: текущие препятствия регионального сотрудничества		Есть установленные бюрократические и структурные барьеры в торговле, которая должна будет подняться прежде, чем торговля расширится, и страны могут пожинать любую существенную экономическую выгоду от повторного открытия границ.	2005	
ВБ-28		КГЗ	ВБ	Сокращение технических барьеров для предпринимательства и проекта торговли	P087811	<p>i) Техническое регулирование:</p> <p>а. развитие плана действий по выполнению Закона об основных принципах технического регулирования;</p> <p>б. разработка технических инструкций в критических секторах с высоким вкладом в ВВП и потенциала замены экспорта/импорта, таких как торговля сельскохозяйственными продуктами и пищевая промышленность;</p> <p>с. проект и учреждение интегрированной информационной системы объединяющий Министерства индустрии, торговли и туризма, NISM [не в акронимах] и различных линий министерств и регулирующих агентств, ответственных за разработку секторальных специфических технических инструкций;</p> <p>d. учреждение необходимого пункта запроса ВТО для обработки запросов и для уведомления о принятых технических инструкциях и связанных с ними регулирующих документов ВТО и ее участников;</p> <p>е. обеспечение оборудования для экспериментальных лабораторий для обеспечения соответствия санитарными и фитосанитарным требованиям</p>	2006-2010	5.00
ВБ-28						<p>ii) Метрология и стандарты - условие критических эталонов, инструментовка и электронно-испытательное оборудование измерения для Национального института стандартов и метрологии</p> <p>iii) содействие в структурировании и построении намеченного органа аккредитации в соответствии с международными стандартами;</p> <p>iv) поддержка на пилотной основе для модернизации и аккредитации отобранных лабораторий, действующих в секторах торговли сельскохозяйственными продуктами и пищевой промышленности, а так же как отобранные органы сертификации в системах менеджмента качества и продуктов;</p>		

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
ВБ-29		КАЗ	ВБ	Модернизация таможни	Р096998	Проект, основанный на методологии и структуре наращивания потенциала Всемирной Таможенной организации, с каждой секцией методологии, представляющей проектный субкомпонент: i) институциональное развитие и гос.управление; a. прогрессивно осуществлены всесторонний обзор организационной структуры КТК включая анализ рабочей нагрузки и будущие требования укомплектования персоналом как новые системы и процедуры; b. детальный обзор стратегической методологии планирования КТК и поставка программ обучения для осуществления помощи вновь созданного отдела по модернизации и стратегического развития; c. развитие стандартов обслуживания и учреждение современной информационной системы управления (ИСУ); d. обзор, модернизация, развитие, и выполнение национального плана развития целостности в пределах эффективной антикоррупционной структуры; e. развитие и выполнение стратегии управления человеческими ресурсами включая исполнение заслуженной системы управления человеческими ресурсами для обеспечения устойчивого продвижения более профессионального таможенного обслуживания с соответствующими навыками, вознаграждения и других стимулов и объективных индикаторов работы, действующие в удобной для пользования манере; f. развитие всесторонней учебной стратегии и учебного плана, основанного на оценке компетентности, а также поддержка учреждения таможенной академии;	2008-2013	18.50	43.50

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
ВБ-29					<p>g. подготовка всестороннего управления изменениями и непрерывной стратегии усовершенствования;</p> <p>h. реализация структуры управления финансовой деятельностью на основе издержек, которая может использоваться для контроля стоимости таможенных услуг, требование для вступления в ВТО включая учет издержек, основанный на Информационную систему управления финансовой деятельностью (FMIS);</p> <p>ii) деятельность таможи;</p> <p>а. всесторонний обзор законодательства, приводящего к рационализации всего импорта, экспорта, и транзитных процедур и документации через правительственные учреждения;</p> <p>б. Действия для согласования кодекса и вторичного законодательства с главными международными инструментами и мировой практикой;</p> <p>с. учреждение специальной единицы, укомплектованной тарифом, юридическими и системными специалистами для построения и выполнения интегрированной тарифной системы и развития программного обеспечения систем электронного документа;</p>			
ВБ-29					<p>d. поддержка в осуществлении новых мер грузового контроля и обработки декларации, основанной на риск-менеджменте включая переработку и автоматизацию ключевых бизнес-процессов грузового контроля, транзита, а также обработка декларации, и выполнение системы риск-менеджмента, объединенной с TAIS для построения опыта с операциями основанными на риск-менеджменте, и получение и разработка программной лицензии для осуществления аналитической системы таможенной информации;</p> <p>е. укрепление конечных функций проверки пост-граничной очистки и аудит посредством разработки и выполнения системы риск-менеджмента для пост-граничной очистки и пост-граничного аудита и тренинга;</p> <p>ф. укрепление функций законов посредством обучения и улучшения поддерживающего оборудования;</p> <p>г. развитие всесторонней стратегии контроля и осуществления для усиления потенциала КТК управлять соответствующими рисками;</p>			

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
ВБ-29					<p>h. действия связанные с укреплением взаимодействия и сотрудничества в пределах таможни с другими агентствами пограничного контроля как в пределах Казахстана, так и в пределах соседних стран, и с региональными и международными учреждениями, развитие и выполнение процедур для упрощения и интегрирования действий пограничного контроля в "единое окно" и принципы одной остановки посредством учреждения унифицированной информационной базы данных, совместно используемой регулирующими органами и разработка совместного проекта модели государственной границы, которая введет оборудование, инфраструктуру, и возможное трансграничное сотрудничество</p> <p>iii) информационные и коммуникационные технологии:</p> <p>a. действия для усиления организационного потенциала КТК для эффективного планирования и управления системами ИКТ;</p> <p>b. развитие и повышение интегрированных систем ИКТ, основанных на доказанных технологиях, используемых в современных таможенных органах, и адаптированные к условиям Казахстана, которые поддержат интегрированную тарифную систему, повторно спроектированную таможенную обработку, риск-менеджмент, межведомственный обмен данными, трансграничный информационный обмен, контроль за транзитом, и предоставление соответствующего обучения;</p> <p>c. укрепление архивирования, складирования данных и потенциала безопасности КТК.</p>			
ВБ-30		АЗЕ	ВБ	Стратегия содействия торговле 2003 Техническая помощь по содействию торговле на Южном Кавказе /Политические примечания 2004	Не найдено			
ВБ-31		КАЗ	ВБ		Нет информации	Исследования, нацеленные на неточности в экономической реформе в инструкциях о конкурентоспособности и законах об анти монополиях, а		

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет		
							Доноры	Страна	
					также подчеркнуть потребность в тарифной реформе.				
ВБ-32		ТАДЖ	ВБ	Второй Кредит по структурному изменению	3 2113РЕГ	i) пересмотр Таможенного кодекса	В процессе		
ВБ-33		ТАДЖ	ВБ	Отчет в ВБ CPS		Исследования по торговой диагностике			
ВБ-35		ТАДЖ	ВБ	Не финансируемый отчет в ВБ CPS		Работа по торговле и транспорту	2003-2005		
ВБ-36		ТАДЖ	ВБ	Исследование по торговой диагностике	3 2113РЕГ	Обеспечить оценки сектора содействия торговли и транспорту, а также торговли и связанных с торговлей политики реформ как это требуется для вступления в ВТО	В процессе		
ВБ-37		РЕГ	ВБ ЮСАИД	Региональная торговля и исследования по содействию транспорту	P103073	Оценка результатов работы по содействию торговле и транспорту отобранных транспортных коридоров, связывающих Среднюю Азию через Афганистан к морским портам Пакистана, включая: контроль таможенных постов, интервью водителей и дневников поездки. Оценка результатов работы содействует определению главных причин плохой работы, оценки количества воздействий этих барьеров и сравнению работы этих коридоров против международных точек отсчета. Оценка определяет ключевую торговую помощь и транспортные узкие места и предлагает меры по устранению таких барьеров. Некоторые из результатов следующие: i) учреждение надежных основных данных и индикаторов выполнения для работы управления границей и внутренней таможенной работы по очистке; ii) повысилось понимание и знание физических и нефизических барьеров по торговле и транспорту, включая требования инфраструктуры и проблемы управления; iii) инструменты, такие как контрольная методология коридора обеспечены, для содействия политикам в упрощении местных процедур и оптимизации работы в целях содействия торговле (предназначены в основном для приграничных органов и автодорожных политиков); iv) приоритетные области определены для усовершенствования политики и инвестиционных	2006-в процессе	0.10 0.35	0.00

Донор		Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
								Доноры	Страна
						решений в содействии торговле и транспорту посредством использования этих инструментов, включая гармонизацию инструкций перехода границы и законодательства по региону; v) наращивание местного потенциала для выполнения частых обновлений, продвижение контроля в течение долгого времени, и использования современных методологических инструментов для увеличения прозрачности в связанных с торговлей процессах и процедурах.			
WCO-1	Всемирная таможенная организация	A3E	ВТамО	Фаза I Программа Колумбус		Оценка потребностей	2007		
WCO-2		A3E	ВТамО	Согласованная Система		Региональный семинар по согласованной системе классификации и связанных с ней рекомендаций и инструментов ВТамО	2008		
WCO-3		A3E	ВБ ВТамО	Оценочная миссия по экономике и торговле		Оценены таможенная система ИТ, таможенные процедуры, транзитные процедуры, процесс аккредитации брокера. Технический отчет Правительству с рекомендациями по облегчению экономической и торговой диверсификации/уменьшению стоимости таможенного процесса и перестройке таможенной системы ИТ	2009		
WCO-4		КНР	ВТамО	Фаза I Программа Колумбус		Диагностическая миссия по оценке потребностей	2006		
WCO-5		КНР	ВТамО	Фаза II Программа Колумбус		Региональный Семинар по SAFE Структуре Стандартов и Стратегического Планирования	2006		
WCO-6		КНР	ВТамО	Фаза II Программа Колумбус		3 офицера на обучающем семинаре по плану действий для реализации SAFE FoS	2006		
WCO-7		КНР	ВТамО	Фаза II Программа Колумбус		1 офицер на региональном семинаре по SAFE структуре стандартов	2007		
WCO-8		КНР	ВТамО	Фаза II Программа Колумбус		1 высокопоставленный управляющий с повышенным знанием из Регионального семинара высокопоставленного руководства по развитию проектного плана для осуществления диагностических	2007		

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
					рекомендаций, получению политической и финансовой поддержки и управлению реформами			
WCO-9		КНР	ВТамО	Фаза II Программа Колумбус	Стратегический план действий пересмотрен и заверен качеством ВТамО	2007		
WCO-10		КНР	ВТамО	Фаза II Программа Колумбус	Обсуждения по поддержке ВТамО второй фазы и презентация по наращиванию потенциала	2008		
WCO-11		КАЗ	ВТамО	Фаза I Программа Колумбус	Диагностическая миссия по оценке потребностей	2006		
WCO-12		КАЗ	ВТамО	Фаза II Программа Колумбус	Подписано трехстороннее соглашение о понимании между ВТамО/ВБ/Таможней для полной программы реформ, чтобы осуществить диагностические рекомендации миссии. Координация доноров и обеспечение поддержки (ВБ и ЮСАИД). Намечен семинар по плану действий.	2007		
WCO-13		КАЗ	ВБ ВТамО	Фаза II Программа Колумбус	Приняты таможенная программа модернизации на 2007 – 2009 и таможенный проект модернизации на 2008 – 2012, основанный на рекомендациях ВТамО. Учреждены новые отделы по модернизации и стратегическому развитию для координирования действий по таможенной модернизации. Одобрена поддержка финансирующих/донорских институтов (ОБСЕ, ЕврАзЭС, ВБ и ЮСАИД).	2007		
WCO-14		КАЗ	ВТамО CCF Японии	Целостность	Учреждена суб-региональная конференция по целостности для единого подхода и политической поддержки совершенствующейся целостности. Принята Алматинская резолюция.	2007		
WCO-15		КАЗ	ВТамО /ЮСАИД	Целостность	35 Чиновников/менеджеров от 3 различных стран обучались по международным инструментам, стратегиям и мировой практике по развитию целостности.	2007		
WCO-16		КАЗ	ОБСЕ ВТамО	Интегрированный Семинар Управления Границей	Семинар по наращиванию национального потенциала в области гармонизации пограничных средств управления товарами в Казахстане. Изучая опыт Азиатских стран, США и других стран, особенно тех, что географически похожи на Казахстан по: i. Интегрированному управлению границей (ИУГ);	2009		

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
					ii. Диалогу с частным сектором.			
WCO-17		КАЗ	ОБСЕ ВТамО	Целостность		Наращивание национального потенциала в области борьбы против коррупции в таможене Казахстана. Обсуждение Международной конвенций / деклараций как приемлемых инструментов, включая успехи, полученные в результате реализации Алматинской резолюции по борьбе с коррупцией от 17 января 2007.	2009	
WCO-18		КГЗ	ВТамО	Фаза I Программа Колумбус		Диагностическая миссия по оценке потребностей	2006	
WCO-19		КГЗ	ВТамО	Фаза II Программа Колумбус		Обсужден проект плана действий по реализации диагностических рекомендаций с фокусом на Риск-менеджменте, пост-таможенный аудит, менеджмент человеческих ресурсов	2008	
WCO-20		КГЗ	ЕС ВТамО	Фаза II Программа Колумбус		Посещение Киргизской Таможни штаб-квартиры ВТамО. Презентации по Программы Колумбус ВТамО, концепции единого окна и программы электронного изучения. Имели место обсуждения по дальнейшему развитию.	2008	
WCO-21		МОН	ВТамО	Фаза I Программа Колумбус		Диагностическая миссия по оценке потребностей	2006	
WCO-22		МОН	ВТамО Нидерланды	Фаза II Программа Колумбус		1 офицер обучался по развитию Плана действий для осуществления Структуры Стандартов SAFE	2006	
WCO-23		МОН	ВТамО	Фаза II Программа Колумбус		Разработан план выполнения по Монгольской таможенной модернизации	2006	
WCO-24		МОН	ВТамО	Фаза II Программа Колумбус		1 офицер с углубленными знаниями по SAFE FoS на региональном семинаре по SAFE FoS	2007	
WCO-25		МОН	ВТамО	Фаза II Программа Колумбус		На региональном семинаре высокопоставленного руководства 1 старший менеджер обучался тому, как подготовить проектный план по осуществлению диагностических рекомендаций, получить политическую, и финансовую поддержку и управлять реформой	2007	

Донор	Страна	Доноры	Название проекта	Код/Уд	Результаты	Даты	Бюджет	
							Доноры	Страна
WCO-26		МОН	Нидерланды ВТамО	Визит в Нидерланды по технической помощи		Соглашение по технической помощи от Нидерландов Монгольской таможне	2007	
WCO-27		МОН	ВТамО			Семинар для 40 офицеров с углубленными знаниями по риск менеджменту и содействию торговле	2007	
WCO-28		МОН	ВТамО			Семинар для 25 чиновников с углубленным знанием по аудиту пост-таможенной очистки	2007	
WCO-29		МОН	ВТамО	Фаза II Программа Колумбус		Семинар для 30-40 чиновников с углубленным знанием по исследованию модели данных замедленного разъединения, по целостности, единому окну, управлению изменениями	2007	
WCO-30		МОН	ВТамО	Оценка тендера Рентгена и программы		Оценка	2007-2008	
WCO-31		МОН	ВТамО			Чиновники обучались на стратегии целостности ВТамО и инструментах	2008	
WCO-32		МОН	Нидерланды ВТамО	Заседание по дальнейшему сотрудничеству в штаб-квартире ВТамО		Заключено техническое соглашение о сотрудничестве по наращиванию потенциала между Монгольской таможней, Голландским налоговым/таможенным управлением и ВТамО	2008	
WCO-33		ТАДЖ	ВТамО	Фаза I Программа Колумбус		Диагностическая миссия по оценке потребностей	2007	
WCO-34		ТАДЖ	ЕС ВТамО	Фаза II Программа Колумбус		Исследовательский визит Таджикской таможни в штаб-квартиру ВТамО для презентации Программы Колумбуса SAFE, интегрированного управления границей и единого окна	2008	
WCO-35		УЗБ	ВТамО	Фаза I Программа Колумбус		Диагностическая миссия по оценке потребностей	2007	
WCO-36		УЗБ	ВТамО	Фаза II Программа Колумбус		Имели место обсуждения по дальнейшему развитию Фазы II Программы Колумбуса. Открыт региональный центр ВТамО по обучению собак.	2008	