



Программа Центральноазиатского регионального
экономического сотрудничества

Обзор эффективности развития за **2015** год



Программа ЦАРЭС

Созданная в 2001 году Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) является заинтересованным партнерством следующих десяти стран:

- Афганистан
- Азербайджан
- Китайская Народная Республика
- Казахстан
- Кыргызская Республика
- Монголия
- Пакистан
- Таджикистан
- Туркменистан
- Узбекистан

Ее поддерживают шесть многосторонних институтов:

- Азиатский банк развития (АБР)
- Европейский банк реконструкции и развития
- Международный валютный фонд
- Исламский банк развития
- Программа развития Организации Объединенных Наций
- Всемирный банк

Программа ЦАРЭС работает над созданием динамичной сети мультимодальных транспортных коридоров, которые открывают экономические возможности, наряду с возможностями межконтинентальной торговли, формируя, таким образом, глобальное будущее Евразии. ЦАРЭС строит транспортную инфраструктуру и обеспечивает скорейшее пересечение границ людьми, товарами и транспортными средствами при меньших затратах за счет модернизации таможенных процедур, устранения узких мест на границах и упрощения правил торговли. ЦАРЭС также занимается обеспечением энергетической безопасности и эффективности, наряду с продвижением торговли энергией. ЦАРЭС-2020: *Стратегическая основа Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества на 2011-2020 г.* задает ориентиры партнерства во втором десятилетии реализации проектов, преследуя в качестве своей главной цели увеличение объемов торговли и повышение конкурентоспособности.

В Обзоре эффективности развития (ОЭФР) прослеживается и описывается работа, проделанная за каждый год на пути к достижению целей, изначально определенных в Комплексном плане действий Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества, начиная с 2006 года. Эти цели были преобразованы в более предметный комплекс задач в ЦАРЭС-2020. ОЭФР измеряет достижения программы, применяя количественные индикаторы и данные о качестве. В нем также описываются трудности, с которыми приходится сталкиваться, и подчеркиваются возможности для взаимодополняющей работы между секторами.

В этой брошюре объединены данные о достижениях ЦАРЭС с 2015 года и приоритетах на 2016 год и далее. В секторальных отчетах содержится подробная информация о результатах, основанная на том, что было сделано (мероприятия), что было достигнуто (результаты), как бенефициары использовали результаты (итоги), и каким был вклад всех этих элементов в регионе (воздействие).

Портфель ЦАРЭС до 2015 года

Операции ЦАРЭС, выраженные в совокупном объеме займов и грантов, которые были одобрены с 2001 по 2015 гг., увеличились до 27,7 млрд. долл. США, охватывая 166 проектов (Таблица 1).

Таблица 1: Рост операций ЦАРЭС, 2006-2015 гг.

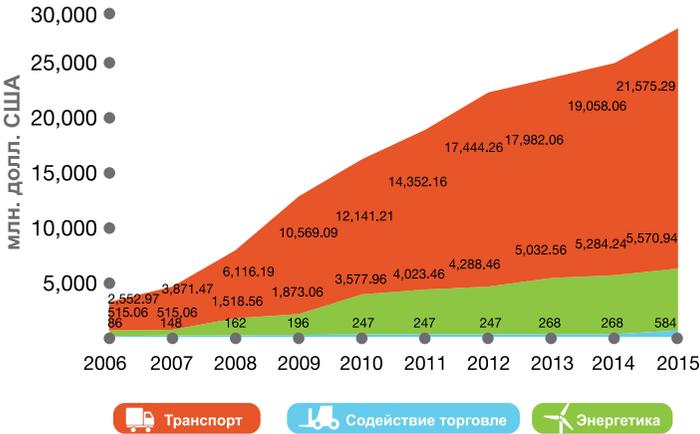
Индикатор	2006 год (базовое значение)	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
Объем утвержденных инвестиционных проектов; совокупное значение с 2001 года (млн. долл. США)	3,153	21,980	23,283	24,610	27,730
Количество утвержденных инвестиционных проектов; совокупное значение с 2001 года	41	136	147	156	166

Источник: Портфель программы ЦАРЭС.

Инвестиции ЦАРЭС осуществлялись, в основном, в транспорт, где их объем достиг 21,6 млрд. долл. США (78%), за которым следует энергетика – 5,6 млрд. долл. США (20%). Общий объем инвестиций в проекты по содействию торговле или торговой политике, которые обычно не нуждаются в значительных капиталовложениях, составил 584 млн. долл. США (2%). Это распределение наглядно показано на Рисунке 1, а на Рисунке 2 показано количество проектов.



Рисунок 1: Секторы участия в операциях ЦАРЭС
(совокупный объем)



Источник: Портфель программы ЦАРЭС.

Рисунок 2: Секторы участия в операциях ЦАРЭС
(количество проектов)



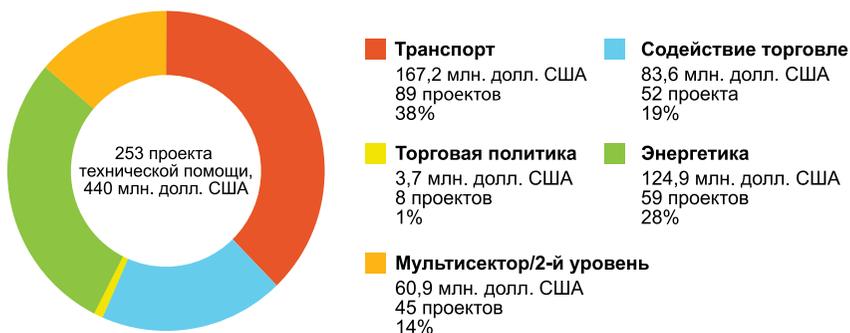
Источник: Портфель программы ЦАРЭС.

Из общего объема инвестиций (27,7 млрд. долл. США), 10 стран-членов ЦАРЭС профинансировали 6,9 млрд. долл. США (25,1%); АБР – 9,8 млрд. долл. США (35,5%); Всемирный банк – 5,9 млрд. долл. США (21,5%); Европейский банк реконструкции и развития – 1,6 млрд. долл. США (5,8%); и Исламский банк развития – 1,4 млрд. долл. США (5,0%). Другие партнеры по развитию предоставили 1,9 млрд. долл. США (7,0%).

К концу 2015 года программа ЦАРЭС насчитывала 166 инвестиционных проектов, из которых было завершено 69 проектов на общую сумму 5,5 млрд. долл. США (20% всех выделенных ресурсов). Завершены 43 из 112 проектов в транспортном секторе, 16 из 39 энергетических проектов, и 10 из 15 проектов в области содействия торговле. В 2015 году были закрыты три поддерживаемых АБР проекта. Афганистан, Азербайджан, Казахстан и Узбекистан вместе получили 78% всех инвестиций ЦАРЭС за 15-летний период.

С 2001 по 2015 г. ЦАРЭС реализовала 253 проекта технической помощи на общую сумму 440 млн. долл. США (Рисунок 3) в приоритетных секторах и секторах второго уровня. Из этой общей суммы страны-члены ЦАРЭС предоставили 23%, АБР – 32%, многосторонние партнеры ЦАРЭС – 8%, а остальные партнеры по развитию – 37%.

Рисунок 3: Мероприятия технической помощи, 2001-2015 гг.



Примечание: Приоритетными областями являются транспорт, энергетика и торговля. Ориентировочными областями второго уровня являются: борьба с инфекционными заболеваниями, сельское хозяйство, управление риском стихийных бедствий, а также адаптация и смягчение изменений климата, которые относятся к социальным последствиям расширения торговли и повышения конкурентоспособности. Источник: Портфель программы ЦАРЭС.

Результаты ЦАРЭС в 2015 году

Транспорт и содействие торговле

Целями Стратегии по транспорту и содействию торговле ЦАРЭС до 2020 года (СТСТ-2020) являются конкурентные коридоры в рамках региона ЦАРЭС; эффективное перемещение людей и товаров; а также устойчивые, безопасные и удобные для пользователей транспортные и торговые сети.¹

Для достижения этого СТСТ-2020 ставит своей целью развитие сети мультимодальных коридоров, состоящую из автомобильных дорог, железнодорожных линий, мультимодальных логистических хабов и пограничных пунктов пропуска; модернизацию услуг, связанных с торговлей и пересечением границ, за счет проведения таможенных реформ и модернизации, скоординированного управления границами, развития национальных “единых окон” (т.е. тех, которые позволяют торговым предприятиям один раз предоставить свою информацию через единый портал для выполнения нормативных требований, связанных с импортом и экспортом) и комплексного содействия торговле; а также повышение операционной и институциональной эффективности в поддержку более эффективного обслуживания дорог, обеспечения безопасности дорожного движения и комплексного соединения железнодорожных веток за счет применения улучшенных мер политики и институтов.

В 2015 году развитие сети мультимодальных коридоров было продолжено в рамках 13 проектов, реализуемых в транспортных подсекторах, включая два проекта, связанных с портами и морскими перевозками, два логистических центра, три пограничных пункта пропуска и шесть проектов, связанных с гражданской авиацией. Благодаря этим проектам:

- были построены или модернизированы скоростные и национальные автомагистрали протяженностью 809 километров, в результате чего совокупный показатель вырос до 7 229 км (93% целевого показателя общей протяженности коридоров в рамках СТСТ-2020 – 7 800 км);
- было модернизировано 140 километров железных дорог; и
- 77% совокупных пропорций всех дорожных коридоров ЦАРЭС находились в хорошем состоянии.²

¹ Программа ЦАРЭС и АБР, 2014 год. *Стратегия ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле до 2020 года*. <http://www.adb.org/documents/carec-transport-and-trade-facilitation-strategy-2020>

² К 2020 году общая протяженность всей сети дорожных коридоров будет составлять 29 350 км. СТСТ-2020 ставит своей целью достижение строительства или модернизации, как минимум, 70% этого показателя к 2020 году. При этом общие показатели состояния дорог могут завывшаться в связи с сохраняющимся ухудшением состояния отдельных дорожных участков, которые оценивались как участки в хорошем состоянии по состоянию на 31 декабря 2007 года.

Достроенный коридор Север-Юг связывает Монголию с торговыми партнерами

В 2004 году перевозки в Монголии характеризовались недостаточно развитой дорожной сетью, ограничивавшей возможности передвижения железнодорожной линией между северной границей с Российской Федерацией в Сухэ-Баторе и южной границей с Китайской Народной Республикой возле Замын-Ууда – при этом, доступ на международные рынки осуществлялся лишь через порт в Тяньцзине. В рамках предыдущей помощи, предоставленной Азиатским банком развития, были асфальтированы участки дорог вдоль коридора Север-Юг, связывающего Алтанбулаг (на границе с Российской Федерацией) с Улан-Батором, и продлевающего коридор в южном направлении – до границы с Китайской Народной Республикой. Проект развития региональных автомобильных дорог ставил своей целью дальнейшее повышение эффективности транспортных перевозок и усиление безопасности в коридоре Север-Юг за счет завершения строительства первой современной дороги между экономическими центрами Монголии и ее торговыми партнерами, дополняя ранее достигнутые улучшения.

В рамках проекта, разработанного в соответствии со стратегией развития дорожного сектора Монголии, была построена 427-километровая дорога с твердым покрытием между Чойром и границей с Китайской Народной Республикой возле Замын-Ууда. Правительство Монголии также представило Национальную транзитную программу, в рамках которой был разработан проект рамочного соглашения о транзитных перевозках с Китайской Народной Республикой и Российской Федерацией, приняты нормативные положения для трансграничных транспортных средств, обсуждено расширение доступа монгольских транспортных средств в Китайскую Народную Республику, получены сборы с транспортных средств, а также был внедрен контроль веса транспортных средств. Для повышения безопасности дорожного движения в рамках проекта были установлены соответствующие средства обеспечения безопасности на участке дороги между Улан-Батором и Алтанбулагом, был проведен аудит безопасности дорожного движения, и была произведена закупка патрульных автомобилей, оснащенных приборами для обнаружения паров алкоголя в выдыхаемом воздухе и приборами контроля скорости. Для дальнейшего развития в данном направлении были построены четыре подъездные дороги в Эрдене, Оргоне и Сайншанде, а местные рабочие были обучены строительству и техническому обслуживанию дорог. Также была предоставлена техническая помощь для снижения рисков передачи ВИЧ/СПИД и торговли людьми вдоль данного коридора.

Этот проект стал наиболее приоритетным транспортным проектом Монголии. Асфальтированная дорога пришла на смену грунтовым дорогам, сократив на 60% время в пути и снизив на 45% расходы на эксплуатацию транспортных средств. За 4 месяца количество транспортных средств увеличилось более чем на 40%. Это дало

возможность доступа к рынкам и другим центрам социально-экономической активности; объем трансграничной торговли через Замын-Ууд вырос с 143 млн. долл. США в 2007 году до 1,4 млрд. долл. США в 2013 году; улучшение транспортного сообщения привело к увеличению количества стад в регионе, что способствовало общему социально-экономическому развитию. Поступления в бюджет Восточно-Гобийского аймака (Дорноговь) выросли с 2 млрд. тугриков (около 979 000 долл. США) в 2005 году до 34 млрд. тугриков (около 16,6 млн. долл. США) в 2013 году. Вместе с тем, также был минимизирован износ дороги за счет ограничений на движение перегруженных транспортных средств, а закупленное оборудование расширило возможности и повысило оперативность дорожной полиции. Проект также обеспечил непосредственную занятость в объеме, эквивалентном 6 000 человеко-месяцев.

Источник: Азиатский банк развития, 2015 г. *Отчет о завершении реализации: Проект развития региональных автомобильных дорог в Монголии*. Манила.

Кроме того, в Плане работы в транспортном секторе ЦАРЭС на 2015-2017 гг., который был принят странами-членами ЦАРЭС на 14-м заседании Координационного комитета по транспортному сектору (ККТС) в апреле 2015 года, были подробно расписаны аспекты реализации СТСТ-2020 в таких областях как безопасность дорожного движения, управление дорожным хозяйством, содействие транспорту и железнодорожное сообщение.³

- В части обеспечения безопасности дорожного движения, на 14-й Министерской конференции ЦАРЭС, состоявшейся в сентябре 2015 года, страны-члены ЦАРЭС сделали Заявление о приверженности безопасности дорожного движения в ЦАРЭС, обозначившее активную политическую поддержку на высоком уровне для повышения безопасности коридоров ЦАРЭС. В настоящее время составляется Стратегия безопасности дорожного движения ЦАРЭС, основанная на консультациях внутри стран и региональных семинарах.
- В части управления дорожным хозяйством, в апреле 2015 года был проведен специальный семинар, на котором страны-члены ЦАРЭС вновь подтвердили важность политической поддержки на высоком уровне для организации управления дорожным хозяйством, а также обменялись передовым опытом в области управления дорожным хозяйством. Опираясь на этот обмен опытом, ККТС одобрил составление сборника рекомендуемых норм управления дорожным хозяйством. В настоящее время ведется работа по составлению этого сборника, наряду с более специализированным продуктом знаний, который предлагает странам-членам ЦАРЭС практическое руководство относительно способов использования контрактов на управление дорогами на основе оценки выполнения работ в поддержку рационального управления дорожным хозяйством.

³ Программа ЦАРЭС, 2015 год. *План работы в транспортном секторе ЦАРЭС на 2015-2017 гг.* http://www.careprogram.org/uploads/events/2015/025-NFP-Meeting-Mongolia/Key-Documents/02%20Transport%20Draft%20Work%20Plan%202015_2017.pdf

- В части железнодорожного сообщения, страны-члены ЦАРЭС решили разработать стратегию, которая послужит основой для решения проблем и максимизации вклада железных дорог в устойчивый экономический рост. В соответствии с принятыми на заседаниях ККТС решениями, для обеспечения методического руководства при разработке данной стратегии была сформирована рабочая группа по железнодорожному сообщению. В ноябре 2015 года в Токио состоялось первое совещание рабочей группы, участники которого обменялись основными проблемами, стоящими перед железными дорогами в регионе ЦАРЭС, ознакомились с прогрессом в части разработки железнодорожной стратегии ЦАРЭС, и согласовали приоритетные действия для дальнейшего продвижения к разработке полноценной стратегии.
- Работа по содействию трансграничным перевозкам получила существенный толчок с присоединением к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП Пакистана, ставшего девятой страной-членом ЦАРЭС, присоединившейся к данной конвенции. В настоящее время Пакистан подготавливает свою систему гарантий таможенного транзита к функционированию в полном объеме.
- На организованных ЦАРЭС семинарах договаривающиеся стороны Четырехстороннего соглашения о транзитных перевозках (ЧСТП) – Китайская Народная Республика, Казахстан, Кыргызская Республика и Пакистан – договорились возобновить операции в рамках ЧСТП. Завершившееся строительство новой трассы Каракорумского шоссе в Пакистане вновь открыло коридор для транзитных операций. Присоединение к Конвенции МДП Пакистана и ожидаемое в 2016 году присоединение Китайской Народной Республики привлекут в коридор дополнительные объемы перевозок.

Результаты содействия торговле, которые улучшились в 2015 году, анализируются в Годовом отчете о результатах измерения и мониторинга функционирования коридоров ЦАРЭС.

- Время, необходимое для прохождения пограничного пункта пропуска, сократилось с 14,1 часа в 2014 году до 13,1 часа в 2015 году. Сокращение времени в пути при перемещении железнодорожным транспортом было значительным – в среднем, с 32,6 часа в 2014 году до 27,4 часа в 2015 году, – по сравнению с аналогичным показателем для автомобильного транспорта, значение которого уменьшилось с 9,9 до 9,3 часа. Задержки поездов были обусловлены, в основном, ожиданием перегрузки, тогда как в качестве основной причины задержек при перемещении грузовых автомобилей был назван таможенный досмотр.
- Затраты на оформление при пересечении границ сократились с 172 долл. США в 2014 году до 161 долл. США в 2015 году. Таможенная очистка автомобильного транспорта подешевела на 16% – с 177 до 149 долл. США, в отличие от расходов на таможенную очистку железнодорожного транспорта, которые выросли на 40% – с 148 до 208 долл. США. Первое произошло благодаря автоматизации и пограничному сотрудничеству, а второе было обусловлено сборами, связанными с перегрузкой товаров из-за изменения ширины колеи.



- Скорость движения на 500-километровом участке коридора ЦАРЭС выросла с 20,8 км/час в 2014 году до 21,1 км/час в 2015 году. Скорость движения поездов выросла на 23% – с 11,4 до 14,0 км/час. Скорость движения грузовых автомобилей выросла лишь на 1,3% – с 22,9 до 23,2 км/час (в основном, из-за задержек при пересечении границ).
- Затраты на прохождение участка коридора (в долларах при перевозке 20-тонного груза на 500 км) обоими видами транспорта сократились с 1 360 долл. США в 2014 году до 1 323 долл. США в 2015 году. Затраты на перевозки автомобильным транспортом сократились незначительно – с 1 359 долл. США в 2014 году до 1 341 долл. США в 2015 году. Затраты на перевозки железнодорожным транспортом сократились, в среднем, с 1 364 долл. США в 2014 году до 1 250 долл. США в 2015 году.

В рамках Регионального проекта модернизации пограничных служб улучшились услуги в пограничных пунктах пропуска – благодаря модернизации национального “единого окна” в Кыргызской Республике и тестированию его аналога в Таджикистане. Пограничный пункт пропуска в Дусты (Таджикистан) был модернизирован в рамках Проекта модернизации Коридора 3 ЦАРЭС, в то время как работы по модернизации пяти других пунктов пропуска завершаются в настоящее время.

Общая программа по санитарным и фитосанитарным мерам ЦАРЭС была принята для продвижения реформ и приведения этих мер в соответствие с международными стандартами, а также для определения приоритетных инвестиционных потребностей. Модернизированные санитарные и фитосанитарные меры необходимы для обеспечения качества продуктов питания, содействуя, тем самым, торговле сельскохозяйственной и продовольственной продукцией. В Монголии были одобрены соответствующие инвестиции для содействия реализации общей программы.

Те страны-члены ЦАРЭС, которые еще не присоединились к пересмотренной Киотской конвенции, завершают работу по выполнению требований, связанных с инструментами самооценки, в то время как страны, которые уже присоединились, подготавливают анализ недостатков и планы действий по улучшению соблюдения требований. На национальных семинарах по программе уполномоченных экономических операторов Всемирной таможенной организации были определены шаги на пути к полной реализации, а также были разработаны основные принципы обмена таможенной информацией и оценки готовности. Они были завершены в рамках региональной технической помощи по приведению таможенных мер содействия торговле в соответствие с рекомендуемыми нормами передовой практики в ЦАРЭС.

Для подготовки к проведению исследований по оценке времени выпуска (ИВВ) в отдельных пограничных пунктах пропуска были обучены таможенные сотрудники и составлены проекты национальных планов действий. В двух пограничных пунктах пропуска был опробован совместный таможенный контроль и были задокументированы факторы успеха. Дополнительное исследование по определению готовности к переходу от совместного таможенного контроля к скоординированному пограничному контролю также было завершено в рамках региональной технической помощи по скоординированному управлению границами для достижения конкретных результатов в ЦАРЭС.

Были предприняты первые шаги по содействию региональному транзиту, заключающиеся в распространении плана реализации и вопросников среди соответствующих агентств в странах-членах ЦАРЭС, и составлении отчета о транзитных потоках, маршрутах и структуре транзитной торговли между странами-членами. В настоящее время изучается механизм гарантий на основе риска, который мог бы поддержать региональную транзитную систему ЦАРЭС, и потребности в котором отмечены в существующих договоренностях, включая Конвенцию МДП и двусторонние соглашения о транзитных перевозках. Эта работа была выполнена в рамках региональной технической помощи по содействию региональной транзитной торговле в ЦАРЭС.

Федерация ассоциаций перевозчиков и экспедиторов (ФАПЭ) продолжила активное участие в инициативах Комитета по таможенному сотрудничеству в секторе частно-государственного партнерства. Обсуждение региональной транзитной системы ЦАРЭС и, в частности, рынка ЦАРЭС для страхования грузов подтвердило острую необходимость страхования ответственности.

Энергетика

Долгосрочное видение энергетического сектора региона заключается в достижении энергетической безопасности, интегрированных энергетических рынках и обеспечении экономического роста за счет торговли энергией. В принятых в 2015 году энергетической стратегии и плане работы ЦАРЭС на 2016-2020 гг. изложены тематические приоритеты для разработки и инвестирования в приоритетные проекты, освоения устойчивых энергоресурсов, развития потенциала, демонстрации технологий и знаний, создания прочных нормативно-правовых баз для частных инвестиций, и поддержки трансграничной торговли энергией.⁴

Эти приоритетные направления были преобразованы в шесть элементов действий: развитие Регионального электроэнергетического рынка Восточно-Центральной Азии и Южной Азии (E-CASAREM), продвижение региональной торговли электроэнергией и гармонизации, управление водно-энергетическими связями, привлечение средств для финансирования приоритетных проектов, развитие потенциала и управление знаниями, а также продвижение и приоритизация экологически чистых технологий получения энергии.

⁴ Программа ЦАРЭС, 2015 год. Стратегия и план работы (2016-2020 гг.) по региональному сотрудничеству в энергетическом секторе стран ЦАРЭС. <http://www.carecprogram.org/uploads/events/2015/027-SOM-September/Key-Documents/2015-SOM-September-Energy-Strategy-Draft.pdf>. Стратегия была одобрена на Заседании высокопоставленных официальных лиц ЦАРЭС в сентябре 2015 года. В ней сохранены три компонента стратегии 2008 года с более прочной привязкой с планом работы и сосредоточением на мерах проводимой политики, которые актуальны для текущих национальных задач и приоритетов.



В 2015 году Координационный комитет по энергетическому сектору ЦАРЭС предпринял инициативы по приведению стратегий энергетического сектора региона в соответствие с глобальными мега-тенденциями, сокращением цен на возобновляемые источники энергии и международными обязательствами по осуществлению действий в связи с изменением климата. Ключевые результаты заключаются в следующем:

- определение необходимости диверсификации структуры энергоресурсов с уходом от зависимости от ископаемого топлива и рассмотрение вариантов интеграции возобновляемой энергетики, энергоэффективности и других новых технологий в национальные планы развития;
- повышение квалификации членов комитета для участия в обсуждениях по вопросам, касающимся изменения климата и сопутствующих технологий, посредством проведения специального тренинга по вопросам регулирования, прогнозирования и хранения энергии, а также по автономным системам электроснабжения (на постоянном токе) с использованием солнечной энергии;
- получение дополнительных результатов из исследований по оценке уязвимости к изменению климата и дорожной карте финансирования; и
- достижение значительного прогресса по энергетическим проектам с целью расширения регионального энергетического рынка и содействия экономической диверсификации.

Опираясь на данные, полученные от Азербайджана, Монголии и Узбекистана, завершённые проекты способствовали формированию долгосрочного видения регионального энергосектора за счет достижения следующих результатов:

- Установленные или модернизированные линии электропередачи (км): 923,1 км;
- Расширенный потенциал производства энергии (МВт): 136,3 МВт;
- Восстановленные генерирующие мощности (МВт): 65 МВт;
- Установленные новые подстанции (мегавольт-ампер [МВА]): 429,1 МВА; и
- Модернизированные подстанции (МВА): 351,1 МВА

Инициативы по развитию E-CASAREM также продвинулись. Заключены контракты на строительство межсетевое соединения для объединения энергосистем Туркменистана и Афганистана в рамках проекта Туркменистан–Узбекистан–Таджикистан–Афганистан–Пакистан (ТУТАП). Достигнут прогресс в части планирования строительства газопровода в Туркменистане, Афганистане, Пакистане и Индии (ТАПИ), по которому АБР с 2003 года является секретариатом, а с 2013 года – еще и консультантом по сделкам.

Дорожная карта финансирования энергетического сектора ЦАРЭС, работа по составлению которой ведется в настоящее время, включает в себя оценку планов инвестирования и развития регионального энергосектора, правовых и институциональных баз, источников финансирования электроэнергетических проектов, и потенциальных проектов частно-государственного партнерства. Однако окончательный вариант перечня приоритетных инвестиций до сих пор дорабатывается.

В рамках мероприятий по повышению квалификации и обмену знаниями были проведены исследования, тренинги и семинары. Развитие региональной торговли электроэнергией в Центральной Азии изучается для оценки моделей рынков электрической энергии, правил ценообразования и механизмов тарифного регулирования в электроэнергетическом секторе, а также для анализа существующих соглашений в электроэнергетическом секторе региона, включая инфраструктурные проекты, соглашения о трансграничной торговле и передовую практику создания рынков электроэнергии.

Также было инициировано проведение исследования по изучению уязвимости энергетики перед изменением климата, которое поможет странам-членам ЦАРЭС понять и повысить устойчивость к уязвимостям энергетического сектора, обусловленным изменением климата. Используя гидрологические и экономические модели, оно консолидирует оценку уязвимости воздействия, рисков и адаптационных возможностей энергетического сектора. Полученные результаты позволят направлять инвестиции в объекты электроэнергетического сектора и региональную координацию для эффективной адаптации к изменению климата.

Кроме того, также было проведено обучение моделированию водно-энергетических ресурсов и были созданы центрально-азиатские сеть и портал данных о водно-энергетических ресурсах.

Наконец, участие в семинаре и тренингах по новым технологиям обеспечения энергоэффективности в Токио и посещение международной выставки в Куала-Лумпуре привели к составлению предлагаемых пилотных проектов по новым технологиям, связанным с комплектами автономного энергоснабжения с использованием солнечной энергии, освещением общественных мест и использованием электромобилей.

Торговая политика

Для достижения своих стратегических целей Программа ЦАРЭС приняла модель роста открытой экономики. Стратегический план действий по торговой политике на 2013-2017 гг. ставит своей целью присоединение к Всемирной торговой организации (ВТО), расширение открытости торговли за счет упрощения налогообложения и упразднения количественных ограничений, сокращение мешающего торговле воздействия технического регулирования и санитарных и фитосанитарных мер, расширение торговли услугами, а также развитие потенциала и обмен знаниями по связанным с торговлей вопросам.⁵

⁵ Программа ЦАРЭС, 2013 год. *Стратегический план действий по торговой политике на 2013-2017 гг.*. http://www.carecprogram.org/uploads/events/2013/SOM-Oct-KAZ/002_107_212_Trade-Policy-Strategic-Action-Plan.pdf



Действительно, по меньшей мере, восемь стран-членов ЦАРЭС упразднили или включили все импортные налоги и сборы в тарифы,⁶ сократили средние тарифы до десяти или менее процентов, ограничили максимальные тарифные ставки на уровне 20%, упразднили или преобразовали в тарифы количественные импортные ограничения, а также официально признали важность санитарных и фитосанитарных стандартов ВТО и технических барьеров, мешающих реализации торговых соглашений. Пять стран-членов ЦАРЭС устранили все оставшиеся расхождения между налогами на отечественные и импортные товары.

Казахстан стал членом ВТО в ноябре 2015 года, а Кыргызская Республика присоединилась к Евразийскому экономическому союзу в августе 2015 года. Условия членства Афганистана в ВТО были утверждены на специальной церемонии в рамках Десятой министерской конференции ВТО в декабре 2015 года, а Парламент Афганистана ратифицировал Протокол вступления в ВТО 18 июня 2016 года. Китайская Народная Республика также ратифицировала Соглашение об упрощении процедур торговли ВТО 4 сентября 2015 года.

На совещаниях ККТП также углублялась работа по обмену знаниями и развитию потенциала. Всемирный банк представил анализ торговли услугами в Казахстане, демонстрируя, что успех экспорта национальных услуг заключается в их высоком качестве и низкой стоимости, и что ключом к силе такого экспорта является качество человеческого капитала, инфраструктуры, законодательства и институтов. АБР представил Общую программу модернизации санитарных и фитосанитарных мер. Обсуждения за круглым столом были посвящены обсуждению задач реализации Стратегического плана действий по торговой политике и роли партнеров по развитию, в то время как несколько международных институтов предоставили список своих мероприятий по развитию потенциала в регионе.

Развитие экономических коридоров

В части реализации инициативы “Коридор Алматы-Бишкек” (ИКАБ) был достигнут определенный прогресс с момента подписания в ноябре 2014 года администрациями обоих городов меморандума о взаимопонимании по развитию экономического коридора и увеличению экономической активности, нацеленной на создание рабочих мест, диверсификацию экономики и продвижение устойчивого развития. Были завершены технические и экономические анализы в приоритетных областях образования, здравоохранения, сельского хозяйства и агробизнеса, туризма и управления рисками стихийных бедствий для развития коридора, использования информационных и коммуникационных технологий в этих секторах, и оценки того, как они могут способствовать развитию коридора.

⁶ Программа ЦАРЭС, 2015 год. Отчет о проделанной работе и план работы по сектору торговой политики. <http://www.carecprogram.org/uploads/events/2015/027-SOM-September/Reports/2015-SOM-September-Reports-TRADE-POLICY.pdf>

В 2015 году были проведены два заседания совместной рабочей группы по ИКАБ. Заседание в Бенгалуру было сосредоточено на объеме предстоящей работы по специальным экономическим зонам и индустриальным паркам, и на использовании информационных и коммуникационных технологий во всех секторах ИКАБ. На заседании в Мадриде участники ознакомились с преобразованием городской среды, обсудили секторальные отчеты по образованию, сельскому хозяйству и агробизнесу, туризму и управлению рисками стихийных бедствий, и отметили необходимость более глубокого рассмотрения вопроса инициирования методов пространственного планирования в ИКАБ.

Институт ЦАРЭС

В марте 2015 года состоялось открытие физической базы Института ЦАРЭС в Урумчи (Синьцзян-Уйгурский автономный район Китайской Народной Республики), и руководство приступило к работе в полном составе. Институт ЦАРЭС обеспечивает поддержку в виде знаний для стран-членов ЦАРЭС и секторальных координационных комитетов в процессе развития ими своего потенциала для расширенного торгово-экономического сотрудничества в регионе. В связи с началом функционирования своей физической базы Институт ЦАРЭС организовал – совместно с Институтом АБР – учебный семинар для государственных чиновников на тему развития глобальных цепочек создания стоимости и экономических коридоров. Он также провел семинары по своей программе и партнерствам, развитию предприятий малого и среднего бизнеса и экономическому росту, региональной базе данных экономического сотрудничества и вычислимой модели общего равновесия. Совместно с АБР им был организован семинар на тему модернизации санитарных и фитосанитарных мер, а также вторая техническая консультация по Четырехстороннему соглашению о транзитных перевозках (ЧСТП).

Вклад в знания

Программа ЦАРЭС продолжает генерировать знания посредством проведения исследований и анализа, и предоставляет связанные со знаниями услуги – такие как проведение тренингов и семинаров по повышению квалификации, обмен информацией, электронные платформы и прочие средства.

Генерирование знаний: Анализ

- *“Обзор эффективности развития ЦАРЭС за 2014 год”* (январь 2016 года). В этой публикации описываются операции и достижения ЦАРЭС за 2014 год в процессе реализации стратегии ЦАРЭС-2020, а также приоритеты на 2015 год и далее, которые будут способствовать повышению эффективности программы.



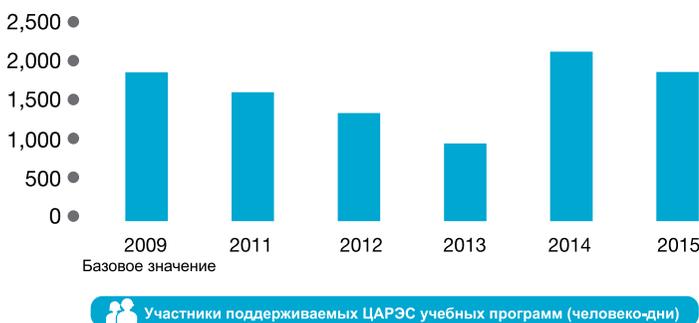
- *“Годовой отчет о результатах измерения и мониторинга функционирования коридоров ЦАРЭС”* (май 2015 года). В этом отчете представлены и проанализированы данные о стоимости коммерческих перевозок товаров из пункта отправления в пункт назначения, включая работу пограничных пунктов пропуска. Всего, при поддержке 12 партнеров в 8 странах (Афганистан, Китайская Народная Республика, Кыргызская Республика, Монголия, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан), в 2015 году было собрано 2 784 образца.
- *Инвестиции АБР в обеспечение климатостойчивости в транспортном секторе: первый опыт* (январь 2015 года). В этом документе демонстрируется опыт, приобретенный в процессе осуществления транспортных инвестиций – в том числе, в Узбекистане и Внутренней Монголии (автономный район Китайской Народной Республики) – который позволяет интегрировать устойчивость к изменению климата и определять возможности широкого внедрения в такие проекты управления климатическими рисками.
- *“Вместе мы добиваемся результата, 2014 год: От знания и партнерства к конкретным результатам”* (апрель 2015 года). В этом документе наглядно иллюстрируется то, как инновации и партнерства могут решать задачи развития посредством оценки воздействия проектов АБР на жизнь людей в ряде стран, включая Монголию, Пакистан и Таджикистан.
- *Отчет о торговле Казахстана: Совершенствование основных принципов торговой политики* (июнь 2015 года). В этом документе Всемирный банк изучает торговые показатели Казахстана с 2011 года, последствия принятия перечня тарифных ставок в связи с вступлением России в ВТО, источники промежуточного импорта, а также то, стоит ли продолжать применять соглашения о свободной торговле после вступления в ВТО.
- *Реформирование системы финансирования автотранспортного сектора в Китайской Народной Республике* (август 2015 года). В этом отчете представлены рекомендации по вопросам проводимой политики для повышения устойчивости финансирования автотранспортного сектора и реализации программ для обычных дорог в привязке к реформе налога на ГСМ 2009 года, которая оказалась эффективной в плане централизации сбора поступлений и расширения возможностей центрального правительства в части влияния на планирование дорог и дорожную политику в связи с его новой ролью в качестве главного источника финансирования для обычных дорог.
- *Повышение энергоэффективности и сокращение выбросов за счет строительства интеллектуальных зданий железнодорожных станций* (сентябрь 2015 года). Данный документ поддерживает национальный план сокращения выбросов углерода на железнодорожных станциях в Китайской Народной Республике с помощью анализа энергосберегающих мер, применяемых в международных зданиях железнодорожных станций, и рекомендаций относительно мер по сокращению выбросов углерода и плана действий, основанного на рыночных механизмах, который дает возможность дальнейших исследований и практики.

- *От отсутствия выхода к морю к связанности: Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества* (сентябрь 2015 года). Это – третье издание монографии, в которой описывается Программа ЦАРЭС и то, как ее различные инициативы в сферах транспорта, содействия торговле, торговой политики и энергетики затронули жизни людей в регионе.

Услуги в области знаний: Обучение

В 2015 году, в 22 поддерживаемых ЦАРЭС семинарах и других мероприятиях по обмену знаниями приняли участие 897 участников (1 832 человеко-дня) (Таблица 4).

Рисунок 4: Учебные программы и общее количество учебных дней, 2009-2015 гг.



Источник: Портфель программы ЦАРЭС.

Управление знаниями: информационно-разъяснительная работа

Новости о ЦАРЭС распространялись электронным способом в виде 39 еженедельных обновлений бюллетеня ЦАРЭС – “CAREC e-Alert”. В различных англоязычных периодических изданиях, охватывающих регион, встречались 342 упоминания о мероприятиях и проектах ЦАРЭС, что свидетельствует о значительном росте по сравнению с 272 упоминаниями в 2014 году. Сведения о ЦАРЭС были опубликованы, примерно, 75 медийными организациями, включая деловые газеты – такие как “Islamic Finance News”; новостные агентства – такие как “ASIA-Plus”, “ENP Newswire”, “ForeignAffairs.co.nz”, “M2 PressWIRE”, “Pakistan Press International”, “Xinhua”, различные ежедневные национальные издания и региональные медиа-группы. В 2015 году было произведено шестнадцать видеосюжетов и три фоторепортажа, описывающих деятельность программы ЦАРЭС в странах-членах, работу по секторам или конкретные проекты – такие как железные дороги в Азербайджане, энергоресурсы Каспийского моря или варианты городского отопления в Кыргызской Республике. Веб-сайт программы ЦАРЭС (<http://www.carecprogram.org>) продолжает использоваться в качестве хранилища всей информации о программе.

Мобилизация ресурсов

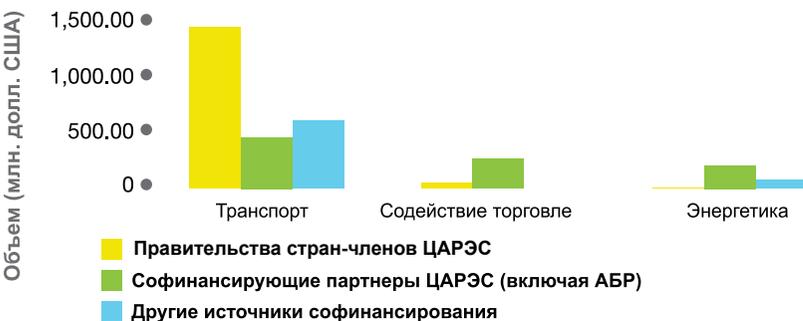
На Рисунках 5 и 6 показаны источники финансирования новых инвестиций, которые были одобрены в 2015 году. Узбекистан вложил 1,1 млрд. долл. США или треть всего объема инвестиций в одни лишь железные дороги. АБР и другие софинансирующие организации предоставили приблизительно одинаковые объемы средств: АБР предоставил 674 млн. долл. США для финансирования всех трех секторов, а софинансирующие организации предоставили 684 млн. долл. США для финансирования транспорта.

Рисунок 5: Одобренные в 2015 году кредиты и гранты по источникам финансирования



Источник: Портфель программы ЦАРЭС

Рисунок 6: Одобренные в 2014 году кредиты и гранты по секторам

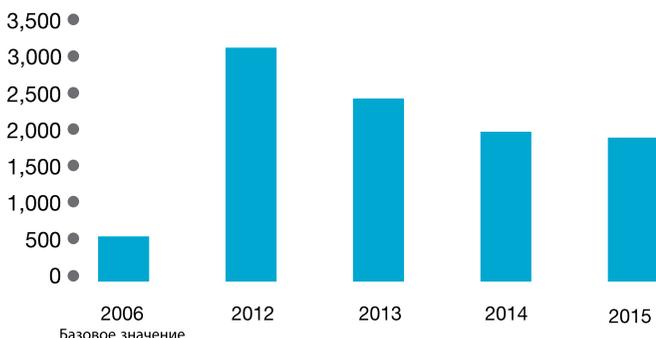


Источник: Портфель программы ЦАРЭС.

Объем технической помощи в поддержку операций ЦАРЭС увеличился на 46% по сравнению с совокупным показателем предыдущего года в результате одобрения в 2015 году 10 проектов на сумму, эквивалентную 22,6 млн. долл. США. Шесть из них относятся к транспортному сектору (21,6 млн. долл. США) и по одному к таким секторам как содействие торговле, энергетика (0,8 млн. долл. США) и мультисекторный профиль/проекты второго уровня (0,2 млн. долл. США).

Сумма средств, ежегодно привлекаемых для осуществления инвестиций, отслеживается с использованием трехлетнего скользящего среднего показателя (см. Рисунок 7). Этот показатель позволяет партнерам ЦАРЭС анализировать тенденции относительно возможностей и приоритетов финансирования. В 2015 году данный показатель еще уменьшился, несмотря на увеличение годового объема за период с 2014 по 2015 гг.

Рисунок 7: Привлечение финансирования, трехлетний скользящий средний показатель



✓ Годовой объем новых утвержденных инвестиционных проектов

(трехлетний скользящий средний показатель, млн. долл. США)

Примечание: Цифры, представленные в предыдущих ОЭФР, были скорректированы с учетом обновленной информации по проектам. Показатель за 2006 год отражает данные за период с 2004 по 2006 гг.; показатель за 2012 год – данные за 2010-2012 гг., и так далее.

Источник: Портфель программы ЦАРЭС.

Приоритеты ЦАРЭС на 2016 год

Далее представлен краткий обзор приоритетных действий в каждом секторе для расширения торговли и повышения конкурентоспособности.

Транспорт и содействие торговле

- Продолжать реализацию плана работы по транспортному сектору на 2015-2017 гг. и включение приоритетных проектов в национальные планы развития стран-членов ЦАРЭС.
- Привести программы работы в соответствие со Стратегией по транспорту и содействию торговле (СТСТ) до 2020 года и оформить новую техническую помощь в поддержку реализации СТСТ-2020 – особенно в сфере безопасности дорожного движения, управления дорожным хозяйством и содействия региональному транзиту. Продолжать разрабатывать базу данных географических информационных систем (ГИС) для отслеживания реализации.



- Продолжать устранение основных нефизических барьеров, мешающих трансграничным перевозкам, и реализацию одобренного подхода к механизмам содействия транспорту на базе коридоров. Обеспечивать развитие региональных проектов – таких как трансграничные объекты – на основе сотрудничества. Укреплять диалог между странами и сотрудничество между органами ЦАРЭС и заинтересованными сторонами в целях поддержки транспорта и содействия торговле. Приступить к реализации региональных проектов по модернизации пограничных служб в Монголии и Пакистане.
- Обсудить промежуточный обзор ЦАРЭС-2020 и определить дальнейшие необходимые действия для полноценной реализации СТСТ-2020.
- Приступить к реализации Общей программы по санитарным и фитосанитарным мерам и разрабатывать региональные проекты технической помощи совместно с экспертами в сельскохозяйственном секторе для обеспечения поддержки ее реализации. Реализовать Проект региональной модернизации санитарных и фитосанитарных мер для торговли (RUST) в Монголии.
- Продолжать реализацию трех региональных проектов технической помощи по приведению таможенных мер содействия торговле в соответствие с рекомендуемыми нормами передовой практики, скоординированному управлению границами для достижения конкретных результатов, и региональной транзитной торговле, включая механизм таможенных гарантий.
- Расширить мониторинг и измерение эффективности функционирования коридоров для охвата железнодорожного транспорта, предоставления логистических услуг и участков коридоров в Азербайджане, Казахстане, Пакистане и Туркменистане. Более широко распространять анализ данных и расширять его использование в качестве инструмента разработки политики и принятия решений.
- Проводить дальнейшие консультации по вопросам финансирования проектов с усилением сосредоточения на участии частного сектора, а также усилить работу по привлечению дополнительных ресурсов от софинансирующих организаций.
- Разрабатывать и проводить учебные семинары по реализации СТСТ-2020. Проводить разработанные совместно с Институтом ЦАРЭС и Институтом АБР программы повышения квалификации по исследованию времени выпуска, присоединению к пересмотренной Киотской конвенции и выполнению ее требований, и управлению риском.

Энергетика

- Реализовать план работы по энергетике на 2016-2020 гг. и определить новые направления в имеющихся элементах существующего подхода, которые будут поддерживать достижение видения энергетического сектора региона и устранять угрозы, связанные с изменением климата.

- Внедрять новые технологические направления для стимулирования диверсификации и поддержки энергетической безопасности, дополненные инициативами по развитию потенциала.
- Разрабатывать и реализовывать проекты по стимулированию региональной торговли энергией.
- Определять совокупные рынки посредством демонстрации устойчивых проектов новых технологий и стандартов в поддержку технологического рывка.

Торговая политика

- Ускорить реализацию обновленного Стратегического плана действий по торговой политике для обеспечения достаточного прогресса в части либерализации торговли, включая улучшения в институциональных условиях торговли. Периодически отслеживать и отчитываться о прогрессе, достигнутом в рамках обновленного Стратегического плана действий, для отображения действий, выполненных странами-членами ЦАРЭС в отведенные для реализации сроки.
- Продолжать продвижение Программы обмена знаниями о вступлении в ВТО. Тесно взаимодействовать с Институтом обучения и технического сотрудничества ВТО для обеспечения его активного участия в мероприятиях ЦАРЭС по развитию потенциала и участия стран-членов ЦАРЭС в подобных учебных мероприятиях.

Развитие экономических коридоров

- Провести дальнейшую аналитическую работу в области логистики и торговой инфраструктуры, скоординированного ландшафтного планирования для градостроительства, а также профессионально-технического образования и подготовки для ИКАБ.
- Разработать рамочную программу ИКАБ, которая будет представлена на 15-й Министерской конференции ЦАРЭС в октябре 2016 года и должна будет включать в себя инвестиционные и некредитные проекты по развитию экономического коридора, уделяющие особое внимание государственным и частным инвестициям и частно-государственным партнерствам.

Институт ЦАРЭС

- Проводить обусловленные спросом учебные программы и инициировать исследовательскую программу с учетом рекомендаций по вопросам проводимой политики и программам.
- Сформулировать программу развития потенциала с рабочими деталями на 2017-2018 гг..



Матрица результатов ЦАРЭС, январь-декабрь 2015 г.

Стратегические цели	Расширение торговли и повышение конкурентоспособности				
Региональное воздействие	<p>Совокупный объем инвестиций достиг 27,7 млрд. долл. США, т.е. вырос на 12,7% по сравнению с совокупным показателем 2014 года. Количество проектов увеличилось до 166 – на 6% больше, чем в 2014 году. Эти и другие мероприятия способствовали достижению стратегических целей, что оценивается с помощью значений пяти региональных показателей. Совокупный объем внутрирегиональной торговли ЦАРЭС вырос с 6,49% в 2014 году до 7,92% в 2015 году – прежде всего, за счет произошедшего в 2015 году сокращения импорта и экспорта в другие страны мира, хотя торговля в странах-членах ЦАРЭС оставалась, более или менее, на прежнем уровне по сравнению с предыдущими годами. Значение показателя открытости торговли или соотношения между торговлей и валовым внутренним продуктом (ВВП) сократилось с 66,7% в 2013 году до 60,6% в 2014 году. Индекс эффективности логистики (LPI), который используется раз в два года для оценки шести критериев (эффективность таможенного и пограничного оформления, качество торговой и транспортной инфраструктуры, простота организации международных перевозок по конкурентоспособным ценам, качество и комплектность логистических услуг, возможность отслеживания прохождения грузов и своевременность поставок грузов), сократился с 2,43 (в 2014 году) до 2,39 (в 2016 году) по шкале от 1 до 5 (без учета Азербайджана). Объем прямых иностранных инвестиций в процентном отношении к ВВП колебался в сторону понижения, установившись в 2014 году на уровне 3,6%.</p>				
Результаты по секторам	<p>Конкурентные коридоры, образованные на территории региона ЦАРЭС.</p> <p>К 2020 году объем внутрирегиональной торговли должен вырасти в пять раз по сравнению с показателями базового 2005 года (8,0 млрд. долл. США). В 2015 году значение данного показателя составило 20,4 млрд. долл. США.</p> <p>К 2020 году скорость прохождения участка коридора ЦАРЭС</p>	<p>Более эффективное передвижение людей и товаров по коридорам ЦАРЭС.</p> <p>Время, требуемое для прохождения формальностей на границе: 13,1 часа в 2015 году (14,1 часа в 2014 году).</p> <p>Затраты на оформление при пересечении границ: 161 долл. США в 2015 году (172 долл. США в 2014 году).</p> <p>Скорость движения по 500-километровому</p>	<p>Развитие устойчивых, безопасных, удобных для пользователей транспортных и торговых сетей.</p> <p>Страны-члены ЦАРЭС подписали заявление о приверженности обеспечению безопасности дорожного движения.</p> <p>Составляется Стратегия безопасности дорожного движения ЦАРЭС, цели которой должны быть достигнуты к 2020 году.</p>	<p>Преодоление последствий неравномерного распределения энергоресурсов между странами-членами ЦАРЭС.</p> <p>Продолжена работа по развитию Регионального электроэнергетического рынка Восточно-Центральной Азии и Южной Азии (E-CASAREM).</p> <p>Оптимизированы существующие взаимоотношения в энергетической сфере.</p>	<p>Торговая политика</p> <p>Улучшены условия торговли и предпринимательской деятельности.</p> <p>По состоянию на 2015 год большинством стран-членов ЦАРЭС снижены тарифы и упрощены или тарифицированы количественные ограничения и прочие налоги на импорт.</p>
Результаты по секторам					

	Транспорт и содействие торговле	Энергетика	Торговая политика	
<p>Результаты по секторам</p>	<p>(с учетом задержек) должна будет вырасти на 30%, т.е. до 30,0 км в час по сравнению с показателями базового 2010 года (23,5 км в час). В 2015 году значение данного показателя составило 21,9 км в час.</p>	<p>Участку коридора ЦАРЭС: 21,1 км в час в 2015 году (20,8 км в час в 2014 году).</p> <p>Затраты на прохождение участка коридора (в долларах при перевозке 20-тонного груза на 500 км): 1 323 долл. США в 2015 году (1 360 долл. США в 2014 году).</p> <p>Затраты на перевозки грузовым транспортом: 1 359 долл. США в 2014 году (1 341 долл. США в 2015 году).</p> <p>Затраты на перевозки железнодорожным транспортом: в среднем, 1 250 долл. США в 2015 году (1 364 долл. США в 2014 году).</p>	<p>Проведен анализ с целью продвижения торговли электроэнергией.</p>	<p>Семь стран являются членами Всемирной торговой организации (ВТО), и еще две страны являются наблюдателями.</p> <p>Пять стран-членов ЦАРЭС устранили расхождения между налогами на отечественные и импортные товары.</p> <p>Восемь стран-членов</p>
<p>Результаты по секторам</p>	<p>Разработана сеть мультимодальных коридоров.</p> <p>Протяженность построенных или планируемых за год скоростных или национальных автомагистралей: 809 км в 2015 году (1 450 км в 2014 году).</p>	<p>Улучшены услуги, связанные с торговлей и пересечением границ.</p> <p>Национальное "единое окно" было модернизировано в Кыргызской Республике, а также опробовано в Таджикистане.</p> <p>Пограничный пункт пропуска в Таджикистане</p>	<p>Достижение к 2020 году целевых показателей по отечественным и трансграничным энергетическим проектам.</p> <p>Данные, полученные от трех стран-членов ЦАРЭС, говорят о том, что было установлено или модернизировано 923,1 км линий электропередачи; потенциал выработки</p>	<p>Повышение операционной и институциональной эффективности.</p> <p>Пакистан присоединился к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП и готовит свою систему гарантий для таможенного транзита.</p> <p>Возобновлены операции</p>

Результаты по секторам	Транспорт и содействие торговле	Энергетика	Торговая политика
<p>Совокупная доля всех дорожных коридоров ЦАРЭС в хорошем состоянии: 77% в 2015 году (74% в 2014 году).</p> <p>Построенные за год железные дороги: 0 км в 2015 году (1 036 км в 2014 году).</p> <p>Модернизированные за год железные дороги: 140 км в 2015 году (317 км в 2014 году).</p>	<p>был модернизирован в рамках Проекта модернизации Коридора 3 ЦАРЭС.</p> <p>в рамках четырехстороннего соглашения о транзитных перевозках между четырьмя странами-членами ЦАРЭС (Китайской Народной Республикой, Казахстаном, Кыргызской Республикой и Пакистаном).</p> <p>Подготовлена Стратегия развития железнодорожного транспорта ЦАРЭС до 2030 года.</p> <p>Проведен семинар по управлению дорожным хозяйством и составлен сборник рекомендуемых норм.</p> <p>Развивается база данных географических информационных систем (ГИС) по инвестиционным проектам.</p>	<p>электроэнергии был увеличен до 136,3 мегаватт; восстановлены генерирующие мощности (65 мегаватт); установлены новые подстанции (429, 1 мегавольт-ампер); и модернизированы подстанции (351, 1 мегавольт-ампер).</p> <p>Продолжается развитие регионального электроэнергетического рынка Восточно-Центральной Азии и Южной Азии.</p> <p>Увеличилось использование экологически чистых технологий получения энергии.</p>	<p>ЦАРЭС упряднили или объединили импортные налоги и сборы.</p> <p>Восемь стран-членов ЦАРЭС сократили средние тарифы до 10%.</p> <p>Восемь стран-членов ЦАРЭС ограничили максимальные тарифные ставки на уровне 20%.</p> <p>Десять стран-членов ЦАРЭС упряднили или тарифицировали количественные импортные ограничения.</p> <p>Десять стран-членов ЦАРЭС признали важность санитарных и фитосанитарных стандартов ВТО и технических барьеров, мешающих реализации торговых соглашений.</p> <p>Десять стран-членов ЦАРЭС приняли участие в мероприятиях по обучению и технической помощи по вопросам присоединения, соблюдения и приведения своих таможенных процедур в соответствие с пересмотренной Киотской конвенцией.</p>

Инвестиции и мероприятия в секторе	Транспорт и содействие торговле		Энергетика	Торговая политика
<p>Завершены 43 проекта по автомобильным и железным дорогам и 10 проектов по содействию торговле, и в настоящее время реализуются 69 проектов по автомобильным и железным дорогам и 5 проектов по содействию торговле.</p> <p>Реализуются тринадцать проектов в других транспортных секторах: два проекта, связанных с портами и морскими перевозками, два логистических центра, три пограничных пункта пропуска и шесть проектов, связанных с гражданской авиацией.</p>	<p>Обмен знаниями и услугами по транспорту и содействию транспорту (ТА 8789-REG), в рамках которого разрабатывается стратегия развития железнодорожного транспорта ЦАРЭС до 2030 года, осуществляется обмен знаниями по вопросам управления дорожным хозяйством, и разрабатывается база данных ГИС по инвестиционным проектам.</p> <p>Повышение безопасности дорожного движения для стран-членов ЦАРЭС (ТА 8804-REG) будет разрабатывать стратегию обеспечения безопасности дорожного движения ЦАРЭС, укреплять потенциал в части дорожного управления и интегрировать в дорожные проекты ЦАРЭС оценку безопасности дорожного движения.</p> <p>Недавно был завершен</p>	<p>Была принята Общая программа по санитарным и фитосанитарным мерам ЦАРЭС.</p> <p>На Региональном семинаре Всемирной торговой организации по стратегическим инициативам содействия торговле обсуждалась реализация Соглашения ВТО о содействии торговле и его взаимодействие с пересмотренной Киотской конвенцией.</p> <p>Федерация ассоциаций перевозчиков и экспедиторов (ФАПЭ) обсудила региональную транзитную систему и рынок ЦАРЭС для страхования грузов.</p>	<p>Было реализовано шестнадцать энергетических проектов; в настоящее время реализуются еще 23 проекта.</p> <p>Анализ и базы данных включают в себя Развитие региональной торговли электроэнергией в Центральной Азии с целью продвижения торговли электроэнергией; уязвимость энергетики перед изменениями климата для повышения устойчивости перед уязвимостями за счет скоординированных мер по адаптации; портал данных и сеть знаний о водно-энергетических ресурсах Центральной Азии; а также техническую помощь для разработки Дорожной карты финансирования энергетического сектора ЦАРЭС.</p> <p>Были реализованы мероприятия по повышению квалификации и обучению</p>	<p>Обмен знаниями через обучение включал в себя Укрепление торгового и инвестиционного режима Таджикистана (ТА 8380-ТАJ) и способствовал изучению проводимой политики и анализу организационных преобразований в Агентстве по стандартизации, метрологии, сертификации и торговой инспекции при правительстве Таджикистана (Таджикстандарт), обучению руководителей по вопросам реформирования инфраструктуры обеспечения качества, а также проведению международной торгово-инвестиционной конференции.</p> <p>Обмен знаниями в рамках заседаний Координационного комитета по торговой политике охватывал анализ торговли услугами в Казахстане, общей программой по</p>

Инвестиции и мероприятия в секторе	Транспорт и содействие торговле	Энергетика	Торговая политика
	<p>проект содействия трансконтинентальным перевозкам в регионе ЦАРЭС (ТА 8147-REG), поддерживающий Региональный проект модернизации пограничных служб в Кыргызской Республике и Таджикистане.</p> <p>Также реализуются следующие региональные проекты: Приведение таможенных мер содействия торговле в соответствие с рекомендуемыми нормами передовой практики (ТА 8585-REG), Скоординированное управление границами для достижения конкретных результатов (ТА 8584-REG) и Содействие региональному транзиту (ТА 8586-REG).</p>	<p>новым технологиям, прогнозированию и регулированию в сфере энергетики, а также использованию автономных комплексов электрификации.</p>	<p>санитарным и фитосанитарным мерам ЦАРЭС, а также трудностей, с которыми приходится сталкиваться при реализации стратегического плана действий.</p>

Исполнительные органы	Транспорт и содействие торговле	Энергетика	Торговая политика
<p>Координационный комитет по транспортному сектору ЦАРЭС и Комитет таможенного сотрудничества ЦАРЭС совместно занимаются реализацией Стратегии по транспорту и содействию торговле до 2020 года, в которой приоритизировано развитие сети мультимодальных коридоров, улучшение услуг, связанных с торговлей и пересечением границ, и укрепление операционного и институционального потенциала. План работы в транспортном секторе на 2015-2017 гг. преобразовал все это в программу, сосредоточенную на обеспечении безопасности дорожного движения, управлении дорожным хозяйством, железных дорогах и содействии транспорту.</p>	<p>Соответствующие мероприятия реализуются в рамках сотрудничества между странами-членами ЦАРЭС, Секретариатом ЦАРЭС и партнерами по развитию. Страны-члены ЦАРЭС принимают участие через своих национальных координаторов. Комитет по таможенному сотрудничеству состоит из руководителей таможенных органов стран-членов ЦАРЭС.</p>	<p>Координационный комитет по энергетическому сектору выполняет план работы на 2016-2020 гг., состоящий из шести приоритетных элементов: развивать региональный электроэнергетический рынок Восточно-Центральной Азии и Южной Азии (E-CASAREM), продвигать региональную торговлю электроэнергией и гармонизацию, управлять водно-энергетическими связями, привлекать финансирование для приоритетных проектов, развивать потенциал и управлять знаниями, а также продвигать и приоритизировать экологически чистые технологии получения энергии.</p>	<p>Координационный комитет по торговой политике осуществляет надзор за мероприятиями в рамках Стратегического плана действий по торговой политике на 2013-2017 гг., цели которого заключаются в присоединении к ВТО, расширении открытости торговли за счет упрощения налогообложения и упрощения количественных ограничений, сокращения мешающего торговле воздействия технического регулирования и санитарных и фитосанитарных мер, расширении торговли услугами, а также развитии потенциала и обмена знаниями по связанным с торговлей вопросам.</p>

Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества Обзор эффективности развития за 2015 год

Данный Обзор эффективности развития (ОЭФР) Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) является шестым ежегодным сводным обзором работы, проделанной странами-участницами и многосторонними институциональными партнерами ЦАРЭС в целях экономического развития за счет регионального сотрудничества. В нем измеряются показатели реализации проектов и инициатив ЦАРЭС в сфере транспорта, торговли и энергетики за 2015 год, выделяются достижения, определяются области, требующие улучшений, и предлагаются действия, направленные на устранение возникающих трудностей и содействие в принятии стратегических решений.

О Программе Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества

Программа ЦАРЭС представляет собой практическое, основанное на проектах и ориентированное на результаты партнерство, продвигающее и упрощающее региональное сотрудничество в области транспорта, торговли, энергетики и других ключевых секторах, представляющих взаимный интерес. В ЦАРЭС состоят 10 стран-участниц: Афганистан, Азербайджан, Китайская Народная Республика, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Шесть многосторонних институтов поддерживают работу ЦАРЭС: Азиатский банк развития (АБР), Европейский банк реконструкции и развития, Международный валютный фонд, Исламский банк развития, Программа развития Организации объединенных наций и Всемирный банк. АБР выступает в качестве Секретариата ЦАРЭС.

Секретариат ЦАРЭС
www.carecprogram.org

Asian Development Bank
6 ADB Avenue, Mandaluyong City
1550 Metro Manila, Philippines
www.adb.org