



Центральноазиатское
региональное экономическое
сотрудничество

Характеристики инвестиционных проектов и проектов технической ПОМОЩИ

Дополнительная информация к Плану действий
по реализации Стратегии по транспорту и
содействию торговле

Взгляды, выраженные в данном документе, являются мнением автора и не обязательно отражают взгляды или политики Азиатского банка развития (АБР) или его Совета Директоров, или представляемых ими Правительств. АБР не гарантирует точность данных в данном документе и не берет на себя никакой ответственности за последствия их использования. Используемая терминология не обязательно может совпадать с официальными терминами АБР.

Настоящий документ был переведен с английского языка с целью охвата более широкой аудитории. Однако, английский является официальным языком Азиатского банка развития, и оригинал настоящего документа на английском языке является единственно подлинным (то есть официальным и юридически правомочным) текстом. При цитировании текста необходимо давать ссылку на оригинал данного документа на английском языке. Азиатский банк развития не гарантирует точности перевода и не несет ответственности за любые отклонения от оригинала.

**Одобренный на
Седьмой Министерской конференции по
Центральноазиатскому региональному экономическому сотрудничеству
19-21 ноября 2008 г.
Баку, Азербайджан**

ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ

Перечень инвестиционных проектов по странам

№	Название проектов
1	АФГ ИП 1: Автомобильная дорога Кайсар – Бала Мургаб ^a
2	АФГ ИП 2: Автомобильная дорога Бала Мургаб – Леман ^a
3	АФГ ИП 3: Автомобильная дорога Леман – Армалык
4	АФГ ИП 4: Автомобильная дорога Пул-и-Хумри – Доши ^a
5	АФГ ИП 5: Автомобильная дорога Наибабад – Хайратан ^a
6	АФГ ИП 6: Реабилитация региональных аэропортов, Фаза I
7	АЗЕ ИП 1: Улучшение автомагистрали Восток-Запад ^a
8	АЗЕ ИП 2: Содействие ж/д торговле и транспорту
9	АЗЕ ИП 3: Приобретение паромов большой вместимости и судов с бескрановой погрузкой Каспийским морским пароходством
10	КНР ИП 1: Усовершенствование региональной автомобильной дороги в Синьцзяне (Корла – Куча)
11	КНР ИП 2: Строительство автомобильной дороги (Цзинхэ – Алашанкоу) ^a
12	КНР ИП 3: Скоростная автомагистраль Ляньюнганг – Хоргас (Гуожигоу и Цин Ши Хе) ^a
13	КНР ИП 4: Железная дорога Цзинхэ – Инин - Хоргас ^a
14	КНР ИП 5: Двухпутная железнодорожная линия Вуси - Цзинхэ ^a
15	КНР ИП 6: Электрификация участка железнодорожной линии: Урумчи – Алашанкоу ^a
16	КНР ИП 7: Развитие аэропорта Синьцзяня ^a
17	КНР ИП 8: Глобальный логистический центр Хоргас ^a
18	КАЗ ИП 1: Реабилитация автомобильной дороги Астана – Караганда
19	КАЗ ИП 2: Реабилитация автомобильной дороги Алматы – Капчагай
20	КАЗ ИП 3: Реабилитация автомобильной дороги Актау – Бейнеу
21	КАЗ ИП 4: Реабилитация транзитного коридора Западная Европа – Западная КНР ^b
22	КАЗ ИП 5: Электрификация участка железной дороги Алматы – Актогай
23	КАЗ ИП 6: Электрификация участка железной дороги Достык – Актогай
24	КАЗ ИП 7: Электрификация участка железной дороги Актогай - Моинты
25	КАЗ ИП 8: Строительство железнодорожной линии Хоргас – Жетыген
26	КАЗ ИП 9: Расширение аэропортов Шымкент, Семей и Кокшетау
27	КАЗ ИП 10: Расширение порта Актау ^a
28	КЫР ИП 1: Реабилитация автомобильной дороги Бишкек – Торугарт
29	КЫР ИП 2: Реабилитация автодороги южного транспортного коридора (Ош – Сары-Таш –Иркештам) ^a
30	КЫР ИП 3: Реконструкция автомобильной дороги Тараз – Талас – Суусамыр ^a
31	КЫР ИП 4: Улучшение регионального транспортного коридора ЦАРЭС (Сары-Таш – Карамык)
32	КЫР ИП 5: Электрификация участка железной дороги Бишкек – Балыкчи
33	КЫР ИП 6: Реконструкция ж/д путей (Чалдовар – Балыкчи)
34	КЫР ИП 7: Закупка оборудования для вагоноремонтных мастерских
35	КЫР ИП 8: Реабилитация аэропорта Ош
36	КЫР ИП 9: Расширение потенциала управления воздушным движением Кыргызстана
37	МОН ИП 1: Западная региональная дорога
38	МОН ИП 2: Реабилитация автомобильной дороги Улан-Батор–граница Российской Федерации
39	МОН ИП 3: Модернизация монгольской железной дороги
40	МОН ИП 4: Улучшение аэропортов Олгий и Ховд
41	МОН ИП 5: Новый международный аэропорт в Улан-Баторе
42	МОН ИП 6: Модернизация таможенной службы ^a
43	МОН ИП 7: Создание зоны свободной торговли Алтанбулаг
44	МОН ИП 8: Улучшение зоны свободной торговли Цагаануур
45	МОН ИП 9: Создание зоны свободной торговли Замын-Ууд
46	ТАД ИП 1: Реабилитация автомобильной дороги Душанбе – граница Кыргызстана, Фаза II ^a
47	ТАД ИП 2: Реабилитация автомобильной дороги Душанбе – граница Кыргызстана, Фаза III ^a
48	ТАД ИП 3: Автомобильная дорога Душанбе – Худжанд – Чанак – граница Узбекистана ^a
49	ТАД ИП 4: Реабилитация автомобильной дороги Курган-Тюбе – Дусты – Нижний Пяндж ^a
50	ТАД ИП 5: Автомобильная дорога Душанбе – Турсунзаде – граница Узбекистана
51	УЗБ ИП 1: Улучшение региональной дороги ЦАРЭС
52	УЗБ ИП 2: Региональная железная дорога
53	УЗБ ИП 3: Приобретение новых локомотивов
54	УЗБ ИП 4: Электрификация участка Каши – Ташгузар Бойсун – Кумкурган
55	УЗБ ИП 5: Электрификация участков Самарканд – Навои и Самарканд – Каши
56	УЗБ ИП 6: Электрификация участков Навои – Бухара и Бухара – Каши
57	УЗБ ИП 7: Электрификация участка Навои – Учкудук
58	РЕГ ИП 1: Инфраструктура пунктов пересечения границы и инвестиции ^a
59	РЕГ ИП 2: Усовершенствование систем информационных технологий (ИТ) на таможенных постах
60	РЕГ ИП 3: Улучшение пограничных постов и совместная пограничная обработка
61	РЕГ ИП 4: Торгово-промышленные центры логистики с системой обмена информацией

62	РЕГ ИП 5: Модернизация и развитие инфраструктуры таможенной службы II ^a
----	--

^a Текущие проекты.

^b Разработка интегрированной транспортной модели для автомобильной и железнодорожной инфраструктуры будет осуществляться при поддержке АБР, оказываемой в связи с данным проектом

Источник: Секретариат Координационного комитета транспортного сектора ЦАРЭС и Секретариат Комитета таможенного сотрудничества.

**АФГ ИП 1: Автомобильная дорога Кайсар – Бала Мургаб
(Проект развития сети автомобильных дорог 1)**

**Страна: Афганистан
КОРИДОРЫ ЦАРЭС 3-b, 6-a,b**

1. Название проекта: Автомобильная дорога Кайсар–Бала Мургаб
2. Тип проекта: Реабилитация автомобильных дорог
3. Местонахождение проекта: Афганистан
4. Сектор/Подсектор: Транспорт / Автомобильные дороги
5. Предпосылки и обоснование: Участок кольцевой дороги Герат – Андхуой находится в самом плохом состоянии. Поэтому его реабилитация стала первоочередной задачей.
6. Задачи: Целью данного Проекта является обеспечение надежной и недорогой транспортной системой с линиями связи из Центральной Азии и Афганистана в Иран и его тепловодные порты через коридоры ЦАРЭС 3b, 6a и 6b. Проект реабилитации автомобильной дороги Бала Мургаб – Кайсар является ключевым фактором для достижения этой цели.
7. Масштаб: Проект включает в себя реабилитация 90 км автомобильной дороги, установку пунктов сбора платы за проезд по автомобильной дороге, кампанию по информированию о ВИЧ/СПИД, меры против незаконной торговли людьми и поддержку в проведении надзора за строительством, включая поддержку руководства для Министерства общественных работ (МОР).
8. Оценочная стоимость: Общая стоимость 55 миллионов долларов США
9. План и механизмы финансирования: 55 млн. долларов США на полной грантовой основе за счет средств Фонда Азиатского Развития АБР.
10. График реализации: Завершение проекта планируется в 2009г.
11. Исполнительные агентства: Министерство общественных работ (МОР) является исполнительным агентством, а существующая Группа управления проектом (ГУП) будет осуществлять надзор за проектом. В МОР также имеется Группа реализации проекта (ГРП).
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Проект приведет как к прямому, так и к косвенному воздействию на снижение уровня бедности. Прямое воздействие будет оказано на формирование доходов и спрос на неквалифицированную рабочую силу, а также на заработную плату, начисляемую за такой труд во время строительства проектной дороги. Другие выгоды будут выражены в более низких расходах на перевозку и более высоких размерах прибыли сельскохозяйственной продукции. Усовершенствование автомобильной дороги облегчит доступ к школам, медицинским учреждениям и центрам занятости.
13. Социальные и экологические вопросы: Реабилитация автомобильной дороги включает существующую полосу отвода и не ожидается значительных проблем с переселением. Проект рассматривает вопросы распространения инфекционных заболеваний и незаконной торговли людьми. Другие социальные вопросы включают трудоустройство переселенных лиц и межэтническое примирение. Ожидается, что Проект будет иметь положительное воздействие в этих вопросах. Каких-либо серьезных воздействий на окружающую среду не предусматривается для данного Проекта, который классифицируется как проект категории В.
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Реализуется в настоящее время, до 2009 г.
16. Требуемые последующие действия: Мониторинг реализации проекта
17. Проблемы/Ограничения: Основные вопросы включают ситуацию общей

стабильности и безопасности в стране, возможное вмешательство со стороны местных полевых командиров (милиции), незаконную торговлю опиумом вдоль усовершенствованных дорог и слабые возможности реализации со стороны Правительства. Потенциальные задержки в реализации Проекта были минимизированы путем принятия следующих шагов:

- (i) Постоянный строгий мониторинг и координация с местными и центральными властями и агентствами Организации Объединенных Наций для обеспечения соответствующей защиты;
- (ii) Усовершенствование пограничных процедур для сдерживания перевозки опиума;
- (iii) Выделение ресурсов в рамках Проекта на консультативные услуги для оказания содействия в управлении и реализации проекта, и постоянное техническое содействие МОР посредством осуществляемого в настоящее время блока технического содействия; и
- (iv) Использование существующего механизма управления проектом МОР в рамках проекта Реабилитации и реконструкции аварийно-спасательной инфраструктуры.

18. Возможности государственно-частного сотрудничества / участия частного сектора: реабилитация автомобильной дороги будет осуществляться подрядчиками частного сектора.

АФГ ИП 2: Автомобильная дорога Бала Мургаб – Леман
Страна: Афганистан
КОРИДОРЫ ЦАРЭС 3-b, 6-a, b

1. Название проекта: Автомобильная дорога Бала Мургаб – Леман
2. Тип проекта: Реабилитация автомобильных дорог
3. Местонахождение проекта: Афганистан
4. Сектор/Подсектор: Транспорт / Автомобильные дороги
5. Предпосылки и обоснование: Участок кольцевой дороги Герат – Андхуой находится в самом плохом состоянии. Поэтому его реабилитация стала первоочередной задачей.
6. Задачи: Целью Проекта является сокращение бедности и стимулирование экономического развития. Реабилитация участка кольцевой дороги Бала Мургаб – Леман будет способствовать обеспечению более надежной и дешевой транспортной системы, которая является ключевым элементом для доступа к услугам, доступа к рынкам и доступа к дешевым товарам.
7. Масштаб: Масштаб Проекта включает реконструкцию и усовершенствование 143 км кольцевой дороги от Бала Мургаба до Лемана, установку пунктов сбора платы за проезд по дороге и предоставление поддержки по управлению проектом Министерству общественных работ (МОР).
8. Оценочная стоимость: Общая стоимость составляет 180 миллионов долларов США
9. План и механизмы финансирования: 176 млн. долларов США на полной грантовой основе за счет средств Фонда Азиатского Развития АБР, при этом Правительство будет финансировать остальную часть.
10. График реализации: 2009 – 2011 гг.
11. Исполнительные агентства: Группа управления проектом (ГУП) при МОР будет отвечать за завершение проекта.
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Проект резко сократит стоимость эксплуатации транспортных средств и время пассажиров в пути на проектной дороге. Основными получателями будут 800,000 жителей, проживающих в районе работ, из которых 50% живут за чертой бедности. Выгоды борьбы с нищетой вытекают главным образом из повышения цены сельскохозяйственных товаров, ресурсная база которых имеется в районе работ.
13. Социальные и экологические вопросы: Реабилитация автомобильной дороги включает существующую полосу отвода и не ожидается значительных проблем с переселением. Проект рассматривает вопросы распространения инфекционных заболеваний и незаконной торговли людьми. Другие социальные вопросы включают расселение переселенных лиц и межэтническое примирение. Ожидается, что Проект будет иметь положительное воздействие в этих социальных вопросах. Каких-либо серьезных воздействий на окружающую среду не предусматривается для данного Проекта, который классифицируется как проект категории В.
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Осуществляется в настоящее время, до 2011 г.
16. Требуемые последующие действия: Мониторинг реализации проекта и ожидаемых результатов.
17. Проблемы/Ограничения: Основные вопросы включают ситуацию общей стабильности и безопасности в стране, возможное вмешательство со стороны местных полевых командиров (милиции), незаконную торговлю опиумом вдоль усовершенствованных дорог и слабые возможности реализации со стороны Правительства.

Эти факторы могли вызвать задержки в проекте и помешать достижению целей. Однако, были предприняты шаги для уменьшения рисков путем:

- (v) Постоянного строгого мониторинга и координация с местными и центральными властями и агентствами Организации Объединенных Наций для обеспечения соответствующей защиты;
- (vi) Усовершенствования пограничных процедур для сдерживания перевозки опиума;
- (vii) Выделения ресурсов в рамках Проекта на консультативные услуги для оказания содействия в управлении и реализации проекта, и постоянного технического содействия МОР посредством осуществляемого в настоящее время блока технического содействия; и
- (viii) Использования существующего механизма управления проектом МОР в рамках проекта Реабилитации аварийно-спасательной инфраструктуры.

18. Возможности государственно-частного сотрудничества / участия частного сектора: Реабилитация автомобильной дороги будет проводиться подрядчиками частного сектора.

АФГ ИП 3: Автомобильная дорога Леман – Армалык
Страна: Афганистан
КОРИДОРЫ ЦАРЭС 3-б, 6-а, б

1. Название проекта: Автомобильная дорога Леман – Армалык
2. Тип проекта: Реабилитация автомобильных дорог
3. Местонахождение проекта: Афганистан
4. Сектор/Подсектор: Транспорт / Автомобильные дороги
5. Предпосылки и обоснование: Правительство Афганистана и партнеры развития придали первостепенное значение доведению кольцевой дороги до стандартов двухполосной асфальтированной автодороги. На участке между Мазар-и-Шарифом и Гератом, вторым крупнейшим городом Афганистана, только два коротких отрезка требуют финансирования. Это участки между Леманом и Армаликом (53 км). Реабилитация участка между Гератом и Армаликом (60км) была полностью проведена за счет гранта от Ирана, и участок до Иранской границы в Ислам Кила был также реабилитирован аналогичным образом. Таким образом, имеет смысл профинансировать, а затем реабилитировать участок Леман - Армалик. В результате этого появится надежное и недорогостоящее соединение от Таджикистана и Узбекистана через Афганистан до Ирана и его тепловодных портов или Турции.
6. Задачи: Задачами являются снижение бедности и стимулирование экономического развития путем предоставления надежной и недорогой транспортной системы между крупными городами Афганистана и соседними странами.
7. Масштаб: Масштаб этого проекта относительно узкий, включая реабилитацию 53 км кольцевой дороги между Леманом и Армаликом.
8. Оценочная стоимость: 30 миллионов долларов США
9. План и механизмы финансирования: Саудовский фонд развития
10. График реализации: 2009-2010 гг.
11. Исполнительные агентства: Группа управления проектом (ГУП) при МОР
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: После полного завершения реабилитации участка кольцевой дороги между Гератом и Мазар-и-Шарифом сократятся расходы на эксплуатацию автомобиля и время в пути. Более надежная и недорогая транспортная система принесет пользу местным жителям в части более низких цен на товары народного потребления (в том числе топливо), доступа к услугам (здравоохранение, образование) и доступа к рынкам в крупных городах Афганистана и за их пределами. Результатом должно стать повышение качества жизни и более высокий уровень жизни.
13. Социальные и экологические вопросы: Основные социальные вопросы включают переселение и распространение ВИЧ/СПИД или других инфекционных заболеваний. Увеличение незаконной торговли людьми и наркотиками также представляется возможным при усовершенствовании автомобильных перевозок.
14. Приоритетность проекта: Высокая.
15. Статус проекта:
16. Требуемые последующие действия:
17. Проблемы/Ограничения: Основные вопросы включают ситуацию безопасности в Афганистане, хотя до сих пор ни один инвестиционный проект, финансируемый за счет АБР, не подвергся серьезному воздействию. Ограниченные возможности МОР в вопросах реализации проекта представляют потенциальный риск задержки проекта, но другие проекты в области автомобильных дорог оказывают поддержку Министерству в части создания потенциала.
18. Возможности государственно-частного сотрудничества / участия частного сектора: Частный сектор будет осуществлять реабилитацию дороги.

АФГ ИП 4: Автомобильная дорога Пул-и-Хумри – Доши
Страна: Афганистан
КОРИДОРЫ ЦАРЭС 5, 6-с

1. Название проекта: Автомобильная дорога Пул-и-Хумри – Доши
2. Тип проекта: Реабилитация автомобильных дорог
3. Местонахождение проекта: Афганистан
4. Сектор/Подсектор: Транспорт / Автомобильные дороги
5. Предпосылки и обоснование: Участок кольцевой дороги от Пул-и-Хумри до Доши расположен в северо-восточном Афганистане к северу от Кабула. Это один из нескольких оставшихся сегментов, требующих реабилитации, и является частью транспортного коридора, проходящего из Таджикистана, Узбекистана через Афганистан в Пакистан и Индию. Имеет смысл реабилитировать несколько оставшихся сегментов кольцевой дороги.
6. Задачи: Целями являются снижение бедности и стимулирование экономического развития путем предоставления безопасной, надежной и недорогой транспортной системы.
7. Масштаб: Масштабом данного проекта является реабилитация 52 км автомобильной дороги до стандарта двухполосной асфальтной дороги.
8. Оценочная стоимость: 10 миллионов долларов США
9. План и механизмы финансирования: Финансирование в размере 7 миллионов долларов США одобрено в 2004г. Исламским банком развития, остальное финансирует Правительство
10. График реализации: 2009-2010 гг.
11. Исполнительные агентства: Группа реализации проекта (ГРП) при МОР
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Реабилитация данного участка дороги Пул-и-Хумри - Доши приведет к снижению расходов на эксплуатацию транспортных средств и более быстрому времени в пути. По существу, это принесет пользу пользователям дороги и приведет к более низким транспортным расходам. В свою очередь, это означает снижение цен на импортируемые товары и улучшение доступа к внешним рынкам и коммунальным услугам. Большинство из выгод выпадут на долю Афганистана, но кроме того, выгоды извлекут Пакистан (пограничный участок Джалалабад/Торхам), а также Таджикистан и Узбекистан.
13. Социальные и экологические вопросы: Основные социальные вопросы включают переселение, распространение инфекционных заболеваний и незаконная торговля людьми и наркотиками. Потребуется защитные меры в отношении управления социальными вопросами. Они включены в контексте реабилитации всей кольцевой дороги, где планы переселения и меры по охране окружающей среды сфокусированы на специфике данного проекта. Каких-либо серьезных воздействий на окружающую среду от данного проекта не будет, и он классифицируется как проект категории В.
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Осуществляется в настоящее время и ведется детальное проектирование.
16. Требуемые последующие действия: Детальное проектирование ведется в настоящее время.
17. Проблемы/Ограничения: Основные вопросы включают ситуацию безопасности в Афганистане, которая ухудшилась. Другим вопросом являются возможности реализации МОР. Финансирование и эффективное содержание автомобильной дороги станут постоянной задачей, с учетом прошлого опыта в Афганистане.
18. Возможности государственно-частного сотрудничества / участия частного сектора: Реабилитация дороги будет осуществляться частными подрядчиками.

АФГ ИП 5: Автомобильная дорога Наибабад – Хайратан
Страна: Афганистан
КОРИДОРЫ ЦАРЭС 3-б, 6-а, б

1. Название проекта: Автомобильная дорога Наибабад – Хайратан
2. Тип проекта: Реабилитация автомобильных дорог
3. Местонахождение проекта: Афганистан
4. Сектор/Подсектор: Транспорт / Автомобильные дороги
5. Предпосылки и обоснование: Проект региональной автомобильной дороги Наибабад – Хайратан, наряду с усовершенствованием автомобильной дороги между Наибабадом и Андхоем, обеспечит двухполосное соединение с твердым покрытием между кольцевой дорогой и границей Узбекистана через коридоры ЦАРЭС 3-б, 6-а и 6с. По существу, она обеспечит жизненно важное соединение для Центральной Азии и далее в Иран, а, следовательно, до Аравийского моря и Средиземноморской Европы.
6. Задачи: Задачами являются снижение бедности и стимулирование экономического развития путем предоставления безопасной, надежной и недорогой транспортной системы.
7. Масштаб: Масштабом данного проекта является реабилитация 55 км автомобильной дороги до стандарта двухполосной асфальтной дороги.
8. Оценочная стоимость: 10 миллионов долларов США
9. План и механизмы финансирования: 10 млн. долларов США. за счет средств займа Фонда Азиатского Развития АБР (150 млн. долларов США) и гранта (20 мл. долларов США) для проекта Реабилитации и реконструкции аварийно-спасательной инфраструктуры осуществляется финансирование этого участка и еще одного северного участка кольцевой дороги и автомобильной дороги Кандагар – Спин Болдак.
10. График реализации: Завершение в 2008 г.
11. Исполнительные агентства: Группа управления проектом (ГУП) при Министерстве общественных работ (МОР).
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Реабилитация данного участка автомобильной дороги Наибабад – Хайратан приведет к снижению расходов на эксплуатацию транспортных средств и более быстрому времени в пути. По существу, это принесет пользу пользователям дороги и приведет к более низким транспортным расходам. В свою очередь, это означает снижение цен на импортируемые товары и улучшение доступа к внешним рынкам и коммунальным услугам. Большинство из выгод выпадут на долю Афганистана, но кроме того, выгоды извлекут Иран (пограничный участок в Герате) и Узбекистан.
13. Социальные и экологические вопросы: Основные социальные вопросы включают переселение, распространение инфекционных заболеваний и незаконная торговля людьми и наркотиками. Потребуется защитные меры в отношении управления социальными вопросами. Проект рассматривает эти вопросы. Каких-либо серьезных воздействий на окружающую среду от данного проекта не будет. Поэтому, он классифицирован как проект категории В.
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Осуществляется в настоящее время
16. Требуемые последующие действия: Необходимо своевременное завершение, поскольку это один из нескольких недостающих отрезков между любой границей и кольцевой дорогой.
17. Проблемы/Ограничения: Основные вопросы включают ситуацию безопасности в Афганистане, которая ухудшилась, но пока не оказала серьезного воздействия на проекты. Другим вопросом являются возможности по реализации МОР и его взаимоотношения с Министерством транспорта.
18. Возможности государственно-частного сотрудничества / участия частного сектора: Работы осуществляются частными подрядчиками.

АФГ ИП 6: Реабилитация региональных аэропортов, Фаза I
Страна: Афганистан
КОРИДОР ЦАРЭС: Прочие

1. Название проекта: Реабилитация региональных аэропортов, Фаза I
2. Тип проекта: Реабилитация аэропортов
3. Местонахождение проекта: Афганистан
4. Сектор/Подсектор: Транспорт / аэропорты
5. Предпосылки и обоснование: В Афганистане имеется два международных узловых аэропорта в Кабуле и Кандагаре. Кроме того, четыре крупных местных аэропорта обеспечивают доступ к воздушным перевозкам для более важных городов (Герат, Джалалабад, Мазар-и-Шариф и Кундуз). Другие шестнадцать региональных аэропортов, состоящие из взлетно-посадочной полосы с гравийным покрытием и ограниченными средствами, приспособляются к потребностям окраинных районов страны.
6. Задачи: Целью является содействие в восстановлении страны путем реабилитации региональных аэропортов, пострадавших от двухдесятилетнего конфликта и отсутствия инвестиций.
7. Масштаб: Проект включает реабилитацию семи региональных аэропортов на первом этапе (Бамиан, Чагчаран, Файзабад, Фарах, Мейманех, Кала-и-Нау, и Заранж). Проект также включает закупку авионавигационного оборудования и развитие потенциала Министерства транспорта.
8. Оценочная стоимость: Общая стоимость была оценена в размере 32.1 миллиона долларов США.
9. План и механизмы финансирования: 30 млн. долларов США за счет займа Фонда Азиатского Развития АБР, софинансирование со стороны УОП ООН (Управление по обслуживанию проектов ООН) в размере 2 млн. долларов США. Заем АБР был одобрен в 2007г.
10. График реализации: 2008-2009
11. Исполнительные агентства: Министерство транспорта (МТ). Будет создана Группа реализации проекта (ГРП) и Координационный комитет проекта.
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Основными экономическими выгодами Проекта включают (i) выгоды для операторов (прямые выгоды износа, экономии топлива, и безопасности); (ii) выгоды для пассажиров (прямые выгоды экономии времени и безопасности); (iii) выгоды для Правительства (прямые выгоды получения прибыли); и (iv) выгоды для региональных и местных сообществ (непрямые выгоды прибытия туристов).
13. Социальные и экологические вопросы: При проведении Первоначальной экологической оценки было сделано заключение, что это проект категории В без серьезных негативных воздействий.
14. Приоритетность проекта: Высокая.
15. Статус проекта: Ведется процесс торгов.
16. Требуемые последующие действия: По причинам стоимости и безопасности, Фаза I была сокращена до четырех аэропортов. Потребуется дополнительное финансирование в размере приблизительно 25 млн. долларов США для реабилитации остальных аэропортов в Бамиане, Фарахе и Заранже.
17. Проблемы/Ограничения:
18. Возможности государственно-частного сотрудничества / участия частного сектора: Частному сектору присуждаются контракты на проведение реабилитации и поставку оборудования.

АЗЕ ИП 1: Улучшение автомагистрали Восток-Запад
Страна: Азербайджан
КОРИДОР ЦАРЭС 2

1. Название проекта: Улучшение автомагистрали Восток - Запад
2. Тип проекта: Реабилитация и расширение автомобильных дорог
3. Местонахождение проекта: Азербайджан
4. Сектор/Подсектор: Транспорт / Автомобильные дороги
5. Предпосылки и обоснование: Проект повысит торговлю и объем перевозок с Грузией вдоль основного автомобильного коридора (около 534 км) в Азербайджане (Коридор ЦАРЭС 2)
6. Задачи: Повышение торгово-экономических возможностей путем усовершенствования основного автомобильного коридора.
7. Масштаб: Усовершенствование приоритетных участков автомобильной дороги коридора Восток – Запад (около 534 км)
8. Оценочная стоимость: 1.25 миллиардов долларов США
9. План и механизмы финансирования: Всего было запланировано финансирование в размере 700 млн. долларов США на усовершенствование приоритетных участков автомобильной дороги вдоль коридора, включающего АБР: 207 млн. долларов США, в том числе 52 млн. долларов США из средств проекта по усовершенствованию автомагистрали Восток-Запад, 55 млн. долларов США запланировано на 2008г. и 100 млн. долларов США запланировано на 2009г. из средств Мультиграншевого финансирования в счет программы по развитию сети автомобильных дорог (утвержденной в 2007г.); Исламский Банк Развития: 7 млн. долларов США; и Всемирный Банк: 500 млн. долларов США, запланированные на 2009 г.
10. График реализации: Реализуется в настоящее время до 2015.
11. Исполнительные агентства: ОАО “Азеравтосервис”, МТ
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Проект повысит конкурентоспособность автомобильного коридора для импорта/экспорта и транзита грузов.
13. Социальные и экологические вопросы: Каких-либо серьезных экологических проблем и проблем переселения не предвидится.
14. Приоритетность проекта: Высокая.
15. Статус проекта: Реализуется в настоящее время.
16. Требуемые последующие действия: Надзор за строительством автомобильных дорог.
17. Проблемы/Ограничения: Нет.
18. Возможности государственно-частного сотрудничества / участия частного сектора: Возможности содержания дорог частным сектором. Данная дорога может стать кандидатом на взимание платы за проезд.

**АЗЕ ИП 2: Содействие ж/д торговле и транспорту
КОРИДОР ЦАРЭС 2**

1. Название проекта: Содействие ж/д торговле и транспорту
2. Тип проекта: Реабилитация магистральной железнодорожной линии Восток – Запад
3. Местонахождение проекта: Азербайджан
4. Сектор/Подсектор: Транспорт / Железные дороги
5. Предпосылки и обоснование: Существующая сеть железных дорог была построена до Второй мировой войны. Около 30% сети нуждается в реабилитации. Средняя скорость движения грузовых поездов составляет 35 км/ч. Нынешняя длина сети железных дорог составляет 2,122 км.
6. Задачи: Обеспечение надежных и быстрых услуг грузовых и пассажирских перевозок по сети железных дорог. При наличии инвестиций Азербайджанская государственная железная дорога (ADDY) может повысить скорость движения по линии Восток-Запад до 100 км/ч для пассажирских поездов и 80 км/ч для грузовых поездов.
7. Масштаб: Проект состоит из нескольких фаз. Первая фаза проекта будет состоять из следующего: <ul style="list-style-type: none"> • Реабилитация 240 км магистральных путей; • Перевод энергоснабжения до 25 кВ; • Закупка 50 электровозов; • Внедрение Международной системы финансовой отчетности (МСФО); • Консультативные услуги Государственной железной дороге Азербайджана (ADDY) по программе ее модернизации; • Оборудование для способности реагирования и предотвращения разливов нефти; и • Поддержка ГРП.
8. Оценочная стоимость: Общая стоимость оценивается в размере 1,75 млрд. долларов США, при этом Фаза 1 составляет 450 млн. долларов США
9. План и механизмы финансирования: Всемирный банк одобрил заем в размере 450 млн. долларов США для финансирования Фазы 1 проекта в марте 2008 г. Изыскивается финансирование для оставшейся части затрат в сумме около 1,3 млрд. долларов США. АБР и ЕБРР рассматривают возможность финансирования этой железнодорожной ветки.
10. Предполагаемый график реализации: Первая фаза будет реализована в период с 2008 по 2011 гг.
11. Исполнительные агентства: Азербайджанская государственная железная дорога (AADY)
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Значительное сокращение эксплуатационных расходов и большие экономические выгоды для пользователей железных дорог в части экономии времени. Кроме того, путем сокращения времени в пути и расходов, коридор выиграет в части конкурентоспособности.
13. Социальные и экологические вопросы: Не предвидится каких-либо негативных социальных и экологических воздействий. Использование электроэнергии принесет значительные выгоды в части сокращения загрязнения окружающей среды.
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Заем, одобренный для Фазы 1
16. Требуемые последующие действия: Подготовка последующих фаз и определение финансирования на эти фазы.
17. Проблемы/Ограничения:
18. Государственно-частное сотрудничество / Участие частного сектора: Отсутствуют какие-либо ближайшие возможности для участия частного сектора.

АЗЕ ИП 3: Приобретение паромов большой вместимости и судов с бескрановой погрузкой Каспийским морским пароходством
Страна: Азербайджан
КОРИДОР ЦАРЭС 2

1. Название проекта: Приобретение 5 паромов большой вместимости и 2 судов с бескрановой погрузкой Каспийским морским пароходством
2. Тип проекта: Морской
3. Местонахождение проекта: Баку, Азербайджан
4. Сектор/Подсектор: Транспорт / порты
5. Предпосылки и обоснование: Существующие паромы перевозят всего 28 вагонов и требуют разбивки состава для перевозки 2 паромы. Кроме того, Каспийское морское пароходство (Компания) недавно приобрело судно с бескрановой погрузкой для перевозки автомобилей, но этого будет недостаточно для увеличения спроса на перевозки. Более того, на обозримое будущее прогнозируется, что продолжится практика перевозки значительных объемов всех нефте- и газопродуктов железнодорожными вагонами по Каспийскому морю. С учетом этого, Каспийское морское пароходство намеревается приобрести 5 новых паромов вместимостью 56 вагонов для повышения своей эксплуатационной эффективности.
6. Задачи: Более адекватное ведение транзитной торговли между Европой и Центральной Азией вдоль коридора ЦАРЭС-2.
7. Масштаб: Закупка 5 новых паромов, каждый вместимостью 56 вагонов и 2 дополнительных судов с бескрановой погрузкой.
8. Оценочная стоимость: Общая стоимость оценивается в размере 69 млн. долларов США, включая паромы (9 млн. долларов США/единицу) и суда с бескрановой погрузкой (12 млн. долларов США/единицу).
9. План и механизмы финансирования: Преимущественно Каспийское морское пароходство будет финансировать Проект. Возможно также внешнее финансирование.
10. График реализации: Предполагаемый график с 2010 по 2013гг.
11. Исполнительные агентства: Каспийское морское пароходство.
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Проект поможет снизить перегруженность. Он будет также способствовать снижению времени перевозки товаров (в частности, нефте- и газопродуктов) между Баку и Актау (Казахстан) и между Баку и Туркменбаши (Туркменистан). Таким образом, Проект будет способствовать повышению конкурентоспособности Коридора ЦАРЭС 2.
13. Социальные и экологические вопросы: Не предвидится серьезных социальных и экологических проблем.
14. Приоритетность проекта: Средняя
15. Статус проекта: РЕГ ТП 23: Оценка потребностей и Исследование перевозок для Каспийского моря даст полезную информацию Проекту для принятия решений.
16. Требуемые последующие действия: Необходимо финансовое технико-экономическое обоснование.
17. Проблемы/Ограничения: Приобретение 5 новых паромов и 2 судов с бескрановой погрузкой позволит Каспийскому морскому пароходству реагировать на давление спроса и повысить свою рыночную долю в торговле на Каспийском море.
18. Возможности государственно-частного сотрудничества / участия частного сектора: Каспийское морское пароходство является в настоящее время государственной компанией. Предусматривается приватизация Каспийского морского пароходства, и она может материализоваться в ближайшем будущем.

КНР ИП 1: Усовершенствование региональной автомобильной дороги в Синьцзяне
Страна: КНР, Синьцзянь
КОРИДОРЫ ЦАРЭС 2, 5 и 1с

1. Название проекта: Проект усовершенствования региональной автомобильной дороги в Синьцзяне
2. Тип проекта: Модернизация/реабилитация автомобильных дорог
3. Местонахождение проекта: Корла - Куча (296.5 км) модернизация с 2-полосной до 4-полосной дороги и реабилитация существующей автодороги класса III из округа Вучиа до границы Торугарт (110 км) с Кыргызской Республикой, Синьцзян-Уйгурский Автономный Район, КНР
4. Сектор/Подсектор: Транспорт / Автомобильные дороги
5. Предпосылки и обоснование: Проект непосредственно будет способствовать повышению торгово-экономического роста путем обеспечения более эффективных, быстрых, безопасных и экономичных перевозок.
6. Задачи: Проект будет способствовать развитию эффективной национальной и региональной транспортной системы в Синьцзяне. Проект также повысит конкурентоспособность Коридоров ЦАРЭС 2, 5 и 1с.
7. Масштаб: Масштаб проекта включает (i) модернизация государственной магистрали № 314 Корла – Куча (296.5 км); (ii) реабилитация автодороги класса III: дорога в Торугарт, Кыргызская граница; (iii) облегчение гармонизированных процедур пересечения границ и оформления документации согласно договоренности, достигнутой на 6-ой Координационной встрече по вопросам транспортного сектора в рамках ЦАРЭС; (iv) повышение эффективности грузовых терминалов и информационные технологии; и (v) повышение безопасности дорожного движения.
8. Оценочная стоимость: 594 миллионов долларов США
9. План и механизмы финансирования: Заем АБР в размере 150 млн. долларов США (одобрен в декабре 2007г.), 197 млн. долларов США от Министерства Коммуникаций, 188 млн. долларов США от Банка Развития КНР; и 59 млн. долларов США от Регионального правительства СУАР
10. График реализации: 2008-2012 гг.
11. Исполнительные агентства: Управление коммуникаций Синьцзяня
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Проекта приведет к увеличению торговли со странами ЦАРЭС на 15% в течение 3 лет после завершения Проекта. Масштаб бедности будет снижен на 7% в течение 3 лет после завершения Проекта. Стоимость эксплуатации транспортных средств будет снижен на 10% после завершения Проекта. Время в пути по дорогам Проекта будет снижено на 40%. Количество дорожно-транспортных происшествий на 4-полосной автомагистрали будет сокращено на 20%. В совокупности, выгоды от Проекта получают пользователи дорог и жители, проживающие в районе воздействия Проекта, а также в прилегающих областях и соседних странах, имеющие доступ к рынкам, товарам и услугам, вытекающим из усовершенствования дороги. Повысится торгово-экономическое развитие, что приведет к увеличению количества рабочих мест и росту доходов.
13. Социальные и экологические вопросы: Не предвидится серьезных социальных и экологических проблем.
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Осуществляется в настоящее время
16. Требуемые последующие действия:
17. Проблемы/Ограничения:
18. Возможности государственно-частного сотрудничества / участия частного сектора: Автомобильная дорога, вероятно, будет платной.

КНР ИП 2: Строительство новой автомобильной дороги из Цзинхэ в Алашанкоу
Страна: КНР
КОРИДОР ЦАРЭС 1-а

1. Название проекта: Строительство новой автомобильной дороги из Цзинхэ в Алашанкоу
2. Тип проекта: Строительство автомобильных дорог
3. Местонахождение проекта: Цзинхэ и Алашанкоу, Синьцзян-Уйгурский Автономный Район, КНР
4. Сектор/Подсектор: Транспорт / Автомобильные дороги
5. Предпосылки и обоснование: Алашанкоу является одним из самых больших пограничных постов в КНР. Дорога между Цзинхэ и Алашанкоу является областной дорогой. Технический стандарт соответствует уровню 2 или 3. Дорога находится в плохом состоянии. Новая дорога Цзинхэ – Алашанкоу может обеспечить лучшее транспортное соединение и сократить расстояние. Это повысит торговлю и транзит между КНР и странами Центральной Азии.
6. Задачи: Обеспечить более короткий маршрут от государственной дороги 312 до Алашанкоу. Содействовать торговле и транзиту и способствовать усовершенствованию транспортной системы Синьцзяня.
7. Масштаб: Строительство новой автодороги протяженностью 106 км.
8. Оценочная стоимость: 70 миллионов долларов США
9. План и механизмы финансирования: Государственный бюджет и средства СУАР
10. График реализации: 2008-2009 гг.
11. Исполнительные агентства: Управление коммуникаций Синьцзяня
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Основные выгоды включают снижение бедности путем улучшения доступа к рабочим местам и учреждениям социального обслуживания; снижение стоимости эксплуатации транспортных средств и повышение экономии времени; повышение трансграничной торговли и транзита между КНР и Центральной Азией и за ее пределами; содействие экономическому развитию национальных меньшинств в Синьцзяне.
13. Социальные и экологические вопросы: Поскольку Проект является новым строительством, необходимо проведение соответствующего социального и экологического предварительного обследования.
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: В процессе реализации.
16. Требуемые последующие действия: Меры по содействию торговле на пограничных переходах.
17. Проблемы/Ограничения: Неэффективное трансграничное и транзитное перемещение транспортных средств. Труднопроходимая местность может повлиять на график строительства
18. Возможности государственно-частного сотрудничества / участия частного сектора:

**КНР ИП 3: Скоростная автомагистраль Ляньюнганг – Хоргас
(Гуо Жи Го и Цин Ши Хе)
Страна: КНР, Синьцзян
КОРИДОР ЦАРЭС 1-б**

1. Название проекта: Участки Гуо Жи Го и Цин Ши Хе скоростной автомагистрали Ляньюнганг – Хоргас
2. Тип проекта: Новая автомагистраль
3. Местонахождение проекта: Автомагистраль Ляньюнганг – Хоргас в Синьцзян-Уйгурском Автономном Районе, КНР
4. Сектор/Подсектор: Транспорт / Автомобильные дороги
5. Предпосылки и обоснование: В 2004 г. Правительство утвердило Национальную систему автомагистралей. Автодорога Ляньюнганг – Хоргас является маршрутом Восток-Запад № 7 Национальной сети автомагистралей. Она начинается от порта Ляньюнганг и пересекает центральную и западную часть КНР. Автомагистраль Ляньюнганг – Хоргас является очень важной инфраструктурой для поддержания роста торговли между КНР и странами ЦАРЭС и Европой. В настоящее время объем перевозок по этому участку составляет более 7,000 среднегодового показателя ежедневного движения (большой объем грузовых автомобилей средней и большой грузоподъемности). Для удовлетворения будущих объемов перевозок планируется построить 4 полосы.
6. Задачи: Повышение скорости движения автомобилей и снижение перегруженности, и улучшение сообщения с Центральной Азией.
7. Масштаб: Строительная часть автомагистрали Ляньюнганг – Хоргас около Хоргаса.
8. Оценочная стоимость: 393 млн. долларов США
9. План и механизмы финансирования: Государственный бюджет и средства СУАР
10. График реализации: 2005-2010 гг.
11. Исполнительные агентства: Управление коммуникаций Синьцзяня
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Основные выгоды включают снижение бедности путем улучшения доступа к рабочим местам и учреждениям социального обслуживания; снижение стоимости эксплуатации транспортных средств и повышение экономии времени; повышение трансграничной торговли и транзита между КНР и Центральной Азией и за ее пределами.
13. Социальные и экологические вопросы: Не предвидится серьезных социальных и экологических проблем.
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Осуществляется в настоящее время
16. Требуемые последующие действия: Необходимы меры на пограничных переходах для обеспечения беспрепятственного перемещения товаров и пассажиров.
17. Проблемы/Ограничения: Неэффективное трансграничное и транзитное перемещение транспортных средств; и отсутствие необходимой логистики с передовыми технологиями и современными концепциями управления.
18. Возможности государственно-частного сотрудничества / участия частного сектора: Автомагистраль может стать платной.

КНР ИП 4: Железная дорога Цзинхэ-Инин-Хоргас
Страна: КНР
КОРИДОР ЦАРЭС 1b

1.	Название проекта: Строительство железной дороги Цзинхэ -Инин-Хоргас
2.	Тип проекта: Строительство новой железной дороги
3.	Местонахождение проекта: От Цзинхэ через долину Или в Инин, продленная до Хоргаса, Синьцзян-Уйгурский Автономный Район, КНР
4.	Сектор/Подсектор: Транспорт / Железные дороги
5.	Предпосылки и обоснование: Долина Или является сельскохозяйственным районом, где доходы значительно ниже, чем в Урумчи. Проект поддержит экономическое развитие в Долине путем усовершенствования железнодорожных перевозок, особенно сельскохозяйственной продукции.
6.	Задачи: Содействие в экономическом развитии Долины Или, особенно в обеспечении перевозки сельскохозяйственных продуктов по доступной цене и создание нового железнодорожного транзитного коридора в Казахстан, остальные страны Центральной Азии и Европу.
7.	Масштаб: Строительство новой железной дороги протяженностью приблизительно 286 км.
8.	Оценочная стоимость: 875 миллионов долларов США в эквиваленте (6 миллионов юаней)
9.	План и механизмы финансирования: 3 млрд. юаней за счет кредитования со стороны Правительства, 2.5 млрд. юаней из средств Фонда строительства железных дорог, 500 млн. юаней из средств Правительства Синьцзяня.
10.	График реализации: Должен быть завершен к концу 2009 г.
11.	Исполнительные агентства: Министерство железных дорог
12.	Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Принесет выгоды все жителям и бизнесменам вдоль железной дороги, особенно фермерам и овцеводам и уйгурским, казахским, монгольским и хуэйским меньшинствам. Служит новым железнодорожным соединением с Казахстаном и значительно сокращает расстояние между Урумчи и Алматы. Это сократит транспортные и торговые расходы в Центральную Азию и Европу.
13.	Социальные и экологические вопросы: Поскольку Проект является новым строительством, необходимо проведение соответствующего социального и экологического предварительного обследования.
14.	Приоритетность проекта: Высокая
15.	Статус проекта: Осуществляется в настоящее время, включен в 11-ый Пятилетний план (2006-2010 гг.) Министерства железных дорог
16.	Требуемые последующие действия:
17.	Проблемы/Ограничения: Должна быть соединена с железной дорогой Казахстана в будущем
18.	Возможности государственно-частного сотрудничества / участия частного сектора:

КНР ИП 5: Двухпутная железнодорожная линия Вуси - Цзинхэ
Страна: КНР
КОРИДОР ЦАРЭС 1-а

1.	Название проекта: Двухпутная железнодорожная линия Вуси- Цзинхэ
2.	Тип проекта: Расширение пропускной способности железных дорог
3.	Местонахождение проекта: Северная часть Синьцзян-Уйгурского Автономного Района, КНР
4.	Сектор/Подсектор: Транспорт / Железные дороги
5.	Предпосылки и обоснование: Поддержка роста торговли между КНР и Казахстаном, а также с Центральной Азией и Европой. Нынешний объем перевозок близок к 15 млн. тоннам в год. Поскольку объем перевозок быстро растет, необходима электрификация.
6.	Задачи: Повышение пропускной способности более чем в два раза.
7.	Масштаб: Двухпутная железнодорожная линия протяженностью 382 км между Вуси и Цзинхэ
8.	Оценочная стоимость: 394 миллионов долларов США
9.	План и механизмы финансирования: 1,7 млрд. юаней из средств Фонда строительства железных дорог, 500 млн. юаней из средств Правительства Синьцзяня, 500 млн. юаней из средств государственного бюджета или заимствования у центрального правительства. (6,86 юаня/долл. США)
10.	График реализации: 2007– 2009 гг.
11.	Исполнительные агентства: Министерство железных дорог
12.	Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Проект удовлетворит средне – и долгосрочный спрос на железнодорожные перевозки, формируемый из Синьцзян-Уйгурского Автономного Района для торговли с Центральной Азией и Европой. Проект предполагает пропуск 30 пар пассажирских поездов в день и 50 млн. тонн грузов в год.
13.	Социальные и экологические вопросы: Каких-либо негативных социальных или экологических воздействий не ожидается.
14.	Приоритетность проекта: Высокая
15.	Статус проекта: 382 км включены в 11-ый Пятилетний план Министерства железных дорог (2006-2010 гг.); ожидается, что 74 км из Цзинхэ до Алашанкоу будут включены в 12-ый Пятилетний план Министерства железных дорог (2011-2015 гг.).
16.	Требуемые последующие действия:
17.	Проблемы/Ограничения:
18.	Возможности государственно-частного сотрудничества / участия частного сектора:

КНР ИП 6: Электрификация железнодорожной линии Урумчи – Алашанкоу
Страна: КНР
КОРИДОР ЦАРЭС 1

1.	Название проекта: Электрификация железнодорожной линии Урумчи – Алашанкоу
2.	Тип проекта: Электрификация железных дорог
3.	Местонахождение проекта: Северная часть Синьцзян-Уйгурского Автономного Района, КНР
4.	Сектор/Подсектор: Транспорт / Железные дороги
5.	Предпосылки и обоснование: Поддержка роста торговли между КНР и Казахстаном, а также с Центральной Азией и Европой. Нынешний объем перевозок близок к 15 млн. тоннам в год на границе. Поскольку объем перевозок быстро растет, необходима электрификация.
6.	Задачи: Повышение скорости, пропускной способности и сокращение транспортных расходов в среднем на 10%.
7.	Масштаб: Электрификация 456 км (382 км от Урумчи до Цзинхэ и 74 км от Цзинхэ до Алашанкоу)
8.	Оценочная стоимость: 190 миллионов долларов США в эквиваленте (1,3 млрд. юаней)
9.	План и механизмы финансирования: Бюджет Министерства железных дорог и Фонд строительства железных дорог.
10.	График реализации: 2007 – 2009 гг.
11.	Исполнительные агентства: Министерство железных дорог
12.	Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Повышение средней скорости движения поездов и снижение эксплуатационных расходов на 10% сделает железнодорожную линию более конкурентной.
13.	Социальные и экологические вопросы: Каких-либо негативных социальных или экологических воздействий не ожидается.
14.	Приоритетность проекта: Высокая
15.	Статус проекта: Работы 382 км из Урумчи до Цзинхэ ведутся в настоящее время, включены в 11-ый Пятилетний план Министерства железных дорог (2006-2010 гг.); ожидается, что 74 км из Цзинхэ до Алашанкоу будут включены в 11-ый Пятилетний план Министерства железных дорог (2006-2010 гг.)
16.	Требуемые последующие действия:
17.	Проблемы/Ограничения:
18.	Возможности государственно-частного сотрудничества / участия частного сектора:

КНР ИП 7: Развитие аэропорта Синьцзян
Страна: КНР
КОРИДОР ЦАРЭС Прочие/1, 2, и 5

1. Название проекта: Развитие аэропорта Синьцзян
2. Тип проекта: Строительство нового аэропорта и модернизация существующих аэропортов
3. Местонахождение проекта: Синьцзян-Уйгурский Автономный Район, КНР
4. Сектор/Подсектор: Авиация / Аэропорты
5. Предпосылки и обоснование: Синьцзян является получателем политики КНР по освоению своих западных районов. Синьцзян имеет 13 аэропортов, но только Урумчи и с недавних пор Каши являются международными. Международными пунктами назначения из Урумчи является Алматы, Алтай, Баку, Бишкек, Душанбе, Москва, Новосибирск, Ташкент и Исламабад. Из Каши выполняются рейсы в Исламабад, и планируется выполнять рейсы в Андижан и Ош. Международный терминал в Урумчи перегружен, а аэропорт Каши нуждается в расширении.
6. Задачи: Удовлетворение быстро растущего роста пассажиров и грузов.
7. Масштаб: Проекты расширения международных аэропортов в Синьцзяне.
8. Оценочная стоимость: 372,5 миллионов долларов США, включая Фазу 3 Модернизация и расширение международного аэропорта Урумчи (350 млн. долларов США), и аэропорт Каши (22,5 млн. долларов США)
9. План и механизмы финансирования: Государственный бюджет
10. График реализации: 2007-2015 гг.
11. Исполнительные агентства: управление гражданской авиации КНР (CAAC)
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Расширение аэропортов позволит удовлетворить растущий спрос на пассажирские перевозки.
13. Социальные и экологические вопросы: Каких-либо негативных социальных или экологических воздействий не ожидается. Расширение аэропортов будет способствовать экономическому росту и увеличению возможностей трудоустройства;
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Осуществляется в настоящее время. Все проекты по развитию аэропортов были включены в 11-ый Пятилетний план.
16. Требуемые последующие действия:
17. Проблемы/Ограничения:
18. Возможности государственно-частного сотрудничества / участия частного сектора: услуги аэропортов частным сектором.

КНР ИП 8: Глобальный логистический центр Хоргас
Страна: КНР
КОРИДОР ЦАРЭС 1

1. Название проекта: Международный логистический центр Хоргас
2. Тип проекта: Создание логистического центра
3. Местонахождение проекта: Зона свободной торговли Хоргас, Синьцзян-Уйгурский Автономный Район, КНР
4. Сектор/Подсектор: Логистика
5. Предпосылки и обоснование: Хоргас является вторым крупнейшим пограничным постом в Синьцзян-Уйгурском Автономном Районе, КНР, обрабатывающем 460,000 тонн (2005 г.). В дополнение со строительством новой железнодорожной линии с Казахстаном, объем торговли, проходящий через Хоргас, возможно, значительно вырастет. Хоргас уже является Особой экспортной зоной в Китайско-Казахстанском международном центре пограничного сотрудничества. Ее деятельность началась в 2002 г. и уже 11 компаний создали производственное предприятие с ежегодным объемом производства 60,000 тонн. Планируется, что Хоргас станет крупнейшей зоной обработки импорта-экспорта в Синьцзян-Уйгурском Автономном Районе. Создание Глобального логистического центра считается необходимым сооружением для поддержки экономического роста.
6. Задачи: Создание логистического центра с новейшими технологиями для поддержки экономического развития и торговли в регионе.
7. Масштаб: Развитие логистических объектов, центров оптово-розничной торговли и конференц-залов.
8. Оценочная стоимость: 100 миллионов долларов США
9. План и механизмы финансирования: Финансирование частного сектора
10. График реализации: Осуществляется – до 2010 г. Развитие будет осуществляться поэтапно. 1-ая фаза началась более года назад. Строительство центра розничной торговли завершено.
11. Исполнительные агентства: Частные инвесторы еще не были выбраны.
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Проект укрепит позицию Хоргаса в качестве ведущего стыкового пункта между КНР и Казахстаном и повысит конкурентоспособность коридора. В конечном счете, Проект будет также способствовать снижению торгово-транспортных расходов
13. Социальные и экологические вопросы: Негативных последствий не ожидается. Проект создаст дополнительные возможности трудоустройства.
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Особая экспортная зона – в процессе осуществления, но Логистический центр все еще отсутствует.
16. Требуемые последующие действия:
17. Проблемы/Ограничения:
18. Возможности государственно-частного сотрудничества / участия частного сектора: Деятельность Логистического центра предполагает многочисленные возможности государственно-частного сотрудничества.

КАЗ ИП 1: Реабилитация автомобильной дороги Астана – Караганда
Страна: Казахстан
Коридор ЦАРЭС: 1-а, с

1. Название проекта: Реабилитация автомобильной дороги Астана – Караганда
2. Тип проекта: Реабилитация автомобильных дорог и повышение пропускной способности
3. Местонахождение проекта: Акмолинская и Карагандинская области
4. Сектор/Подсектор: Транспорт / Автомобильные дороги
5. Предпосылки и обоснование: Часть основной магистральной дороги между Алматы и Астаной, а также в коридоре ЦАРЭС 1-а, 1-с. Быстрый рост объемов перевозок требует расширения пропускной способности.
6. Задачи: Строительство скоростной дороги между Астаной и Алматы.
7. Масштаб: Реабилитация 238 км дороги с обходом г.Караганды.
8. Оценочная стоимость: 1 млрд. долларов США
9. План и механизмы финансирования: Концессия
10. График реализации: С февраля 2009г. (контракт, в зависимости от закона о Концессии и Закона об автомобильных дорогах) до 2012г.
11. Исполнительные агентства: Министерство транспорта и коммуникаций
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Экономия затрат на эксплуатацию транспортных средств и времени. Ожидается, что расширение пропускной способности данной магистральной дороги привлечет инвестиции, и будет способствовать экономическому росту.
13. Социальные и экологические вопросы: Не предвидится каких-либо негативных социальных и экологических воздействий.
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Техничко-экономическое обоснование завершено в апреле 2008 г. и началась реализация.
16. Требуемые последующие действия:
17. Проблемы/Ограничения:
18. Возможности государственно-частного сотрудничества / участия частного сектора: Возможности концессии или взимания платы за проезд.

КАЗ ИП 2: Реабилитация автомобильной дороги Алматы – Капчагай
Страна: Казахстан
Коридор ЦАРЭС: 1-б, 3

1.	Название проекта: Проект реабилитации автомобильной дороги Алматы – Капчагай
2.	Тип проекта: Реабилитация автомобильных дорог и повышение пропускной способности
3.	Местонахождение проекта: Алматинская область
4.	Сектор/Подсектор: Транспорт / Автомобильные дороги
5.	Предпосылки и обоснование: Основная дорога в коридоре ЦАРЭС 3 и 1-б. Дорога в настоящее время имеет 4 полосы, которую, вследствие увеличения объемов перевозок, необходимо расширить до 6 полос.
6.	Задачи: Увеличение пропускной способности существующей автомобильной дороги
7.	Масштаб: Расширение пропускной способности на 104 км дороги
8.	Оценочная стоимость: 580 миллионов долларов США
9.	План и механизмы финансирования: Концессия
10.	График реализации: Техничко-экономическое обоснование должно быть завершено в 2008г., а строительство должно начаться в 2010г., а завершиться в 2011г.
11.	Исполнительные агентства: Министерство транспорта и коммуникаций
12.	Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Снижение загруженности, экономия затрат на эксплуатацию транспортных средств и времени.
13.	Социальные и экологические вопросы: Не предвидится каких-либо негативных социальных и экологических воздействий.
14.	Приоритетность проекта: Высокая
15.	Статус проекта:
16.	Требуемые последующие действия:
17.	Проблемы/Ограничения:
18.	Возможности государственно-частного сотрудничества / участия частного сектора: Контракты на строительство и содержание.

КАЗ ИП 3: Реабилитация автомобильной дороги Актау – Бейнеу
Страна: Казахстан
Коридор ЦАРЭС: 2-а

1. Название проекта: Проект реабилитации автомобильной дороги Актау – Бейнеу
2. Тип проекта: Реабилитация автомобильных дорог
3. Местонахождение проекта: Мангыстауская область
4. Сектор/Подсектор: Транспорт / Автомобильные дороги
5. Предпосылки и обоснование: Данная дорога является основным автомобильным соединением вдоль коридора ЦАРЭС 2-а для транзита и торговли из Европы в Центральную Азию через порт Актау. Предполагаемое повышение объемов перевозок требуют реабилитации дороги.
6. Задачи: Реабилитация основного автомобильного соединения вдоль коридора.
7. Масштаб проекта: Реабилитация 417км автомобильных дорог
8. Оценочная стоимость: 550 миллионов долларов США
9. План и механизмы финансирования: Концессия
10. График реализации: 2009 – 2012гг.
11. Исполнительные агентства: Министерство транспорта и коммуникаций
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Экономия затрат на эксплуатацию транспортных средств и времени для пользователей дороги; повышение конкурентоспособности коридора.
13. Социальные и экологические вопросы: Не предвидится каких-либо значительных негативных социальных и экологических воздействий. Проект будет подвергнут Оценке воздействия на окружающую среду..
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Завершение технико-экономического обоснование планируется в 2008г., и начало реализации ожидается в 2009 г.
16. Требуемые последующие действия:
17. Проблемы/Ограничения:
18. Возможности государственно-частного сотрудничества / участия частного сектора: Концессия

КАЗ ИП 4: Реабилитация транзитного коридора Западная Европа – Западная КНР
Страна: Казахстан
Коридор ЦАРЭС: 1-b, 6-b, c

1. Название проекта: Реконструкция транзитного коридора Западная Европа – Западная КНР
2. Тип проекта: Реабилитация автомобильных дорог
3. Местонахождение проекта: Граница КНР в Синьцзяне, Алматинская, Жамбылская, Южно-Казахстанская, Кызылординская и Актюбинская области.
4. Сектор/Подсектор: Транспорт / Автомобильные дороги
5. Предпосылки и обоснование: Правительство уделило первоочередное значение Проекту вдоль Коридоров ЦАРЭС 1b, 6b и 6c. Оно обратилось за внешним финансированием для Проекта. Эта автодорога является кратчайшим маршрутом, связывающим КНР и страны Центральной Азии с западной частью Российской Федерации и Европой.
6. Задачи: Реабилитация автомобильной дороги для поддержания роста внутренних и международных перевозок в западном Казахстане.
7. Масштаб: Реабилитация 2 815 км автомобильных дорог. Правительство завершило работы на 478 км и ведется строительство 531 км.
8. Оценочная стоимость: 6.6 млрд. долларов США
9. План и механизмы финансирования: Государственный бюджет с внешними источниками: АБР (650 млн. долларов США); JVIC (150 млн. долларов США), ЕБРР (181 млн. долларов США); ИБР (414 млн. долларов США), Всемирный Банк (2 млрд. долларов США) и частный сектор (1,575 млрд. долларов США). Правительство Казахстана предоставит порядка 1,6 млрд. долларов США.
10. График реализации: 2009-2012 гг.
11. Исполнительные агентства: Министерство транспорта и коммуникаций
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Проект повысит эффективность транспорта и безопасность дорожного движения и сделает автомобильный коридор более конкурентоспособным. Пользователи автомобильных дорог извлекут выгоды из экономии затрат на эксплуатацию транспортных средств и времени. Проект повысит конкурентоспособность коридора и будет иметь непосредственное положительное воздействие на экономический рост и создание рабочих мест. Это будет также способствовать увеличению объемов транзита и торговли в Казахстане.
13. Социальные и экологические вопросы:
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Правительство обсуждает с партнерами по развитию возможное участие в финансировании Проекта.
16. Требуемые последующие действия:
17. Проблемы/Ограничения: Мобилизация финансирования.
18. Возможности государственно-частного сотрудничества / участия частного сектора: Работы по содержанию дороги могут быть переданы на концессию или может быть введена плата за проезд по дороге.

КАЗ ИП 5: Электрификация участка железной дороги Алматы – Актогай
Страна: Казахстан
Коридор ЦАРЭС: 1-а

1.	Название проекта: Электрификация участка железной дороги Алматы – Актогай
2.	Тип проекта: Электрификация железных дорог
3.	Местонахождение проекта: Алматинская область
4.	Сектор/Подсектор: Транспорт / Железные дороги
5.	Предпосылки и обоснование: Участок железной дороги соединяет Алматы с Алашанкоу. Возросшие объемы перевозок объясняют рассмотрение вопроса об электрификации.
6.	Задачи: Повышение скорости движения поездов и пропускной способности с экономией топлива.
7.	Масштаб: Электрификация железнодорожной линии протяженностью 558 км.
8.	Оценочная стоимость: 243 миллионов долларов США
9.	План и механизмы финансирования: Концессия
10.	График реализации: 2009-2011 гг.
11.	Исполнительные агентства: Министерство транспорта и коммуникаций
12.	Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Снижение перегруженности и эксплуатационных расходов приблизительно на 10%.
13.	Социальные и экологические вопросы: Не предвидится каких-либо негативных социальных и экологических воздействий.
14.	Приоритетность проекта: Высокая
15.	Статус проекта: Подготовка технико-экономического обоснования.
16.	Требуемые последующие действия:
17.	Проблемы/Ограничения:
18.	Возможности государственно-частного сотрудничества / участия частного сектора: Концессия

КАЗ ИП 6: Электрификация участка железной дороги Достык – Актогай
Страна: Казахстан
Коридор ЦАРЭС: 1-а

1.	Название проекта: Электрификация участка железной дороги Достык – Актогай
2.	Тип проекта: Электрификация железных дорог
3.	Местонахождение проекта: Алматинская область
4.	Сектор/Подсектор: Транспорт / Железные дороги
5.	Предпосылки и обоснование: Увеличение объемов перевозок из и в Синьцзян объясняет рассмотрение вопроса электрификации железнодорожной линии.
6.	Задачи: Повышение скорости движения поездов и пропускной способности с экономией топлива.
7.	Масштаб: Электрификация железнодорожной линии протяженностью 312 км
8.	Оценочная стоимость: 134 миллионов долларов США
9.	План и механизмы финансирования: Концессия
10.	График реализации: 2009-2011гг.
11.	Исполнительные агентства: Министерство транспорта и коммуникаций
12.	Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Снижение перегруженности и эксплуатационных расходов приблизительно на 10%.
13.	Социальные и экологические вопросы: Не предвидится каких-либо негативных социальных и экологических воздействий.
14.	Приоритетность проекта: Высокая
15.	Статус проекта: Подготовка технико-экономического обоснования.
16.	Требуемые последующие действия: Реализация после разработки технико-экономического обоснования.
17.	Проблемы/Ограничения:
18.	Возможности государственно-частного сотрудничества / участия частного сектора: Концессия

КАЗ ИП 7: Электрификация участка железной дороги Актогай – Моинты
Страна: Казахстан
Коридор ЦАРЭС: 1-а

1.	Название проекта: Электрификация участка железной дороги Актогай – Моинты
2.	Тип проекта: Электрификация железных дорог
3.	Местонахождение проекта: Казахстан, Карагандинская область
4.	Сектор/Подсектор: Транспорт / Железные дороги
5.	Предпосылки и обоснование: Актогай – Моинты является ключевым соединением для торговли по Коридору 1-а между Синьцзянем и Казахстаном и Российской Федерацией. Еще одной причиной является то, что в Моинты он соединяется с двухпутной электрифицированной железнодорожной линией от Чу до Астаны. Увеличение объемов перевозок объясняет рассмотрение вопроса электрификации.
6.	Задачи: Повышение скорости движения поездов и пропускной способности с экономией топлива
7.	Масштаб: Электрификация железнодорожной линии протяженностью 521 км
8.	Оценочная стоимость: 250 миллионов долларов США
9.	План и механизмы финансирования: Концессия
10.	График реализации: 2009-2011 гг.
11.	Исполнительные агентства: Министерство транспорта и коммуникаций
12.	Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Снижение перегруженности и эксплуатационных расходов приблизительно на 10%.
13.	Социальные и экологические вопросы: Не предвидится каких-либо негативных социальных и экологических воздействий.
14.	Приоритетность проекта: Высокая
15.	Статус проекта: Подготовка технико-экономического обоснования
16.	Требуемые последующие действия: Реализация после разработки технико-экономического обоснования.
17.	Проблемы/Ограничения: Не предвидятся на данном этапе.
18.	Возможности государственно-частного сотрудничества / участия частного сектора: Концессия

КАЗ ИП 8: Строительство железнодорожной линии Хоргос – Жетыген
Страна: Казахстан
Коридор ЦАРЭС: 1-б

1.	Название проекта: Строительство железной дороги Хоргос – Жетыген
2.	Тип проекта: Строительство железных дорог
3.	Местонахождение проекта: Алматинская область, Республика Казахстан
4.	Сектор/Подсектор: Транспорт / Железные дороги
5.	Предпосылки и обоснование: Проект откроет второй пограничный переход для снижения перегруженности на пограничном переходе Достык – Алашанкоу, при этом расстояние от Алматы и Актау до Китая будет сокращено на 500 км.
6.	Задачи: Сокращение расстояния от Алматы до КНР на 500 км.
7.	Масштаб: Строительство новой железнодорожной линии протяженностью 298.4 км.
8.	Оценочная стоимость: 742 миллиона долларов США
9.	Источник и механизм финансирования: Концессия
10.	График реализации: 2008-2011 гг.
11.	Исполнительные агентства: Министерство транспорта и коммуникаций
12.	Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Предполагаемые объемы перевозок в 2015г. составят 15 млн. тонн. Сокращение расстояния от южных частей Казахстана до КНР на 500 км.
13.	Социальные и экологические вопросы: Потребуется Оценка воздействия на окружающую среду и план переселения.
14.	Приоритетность проекта: Высокая
15.	Статус проекта: Ведется отбор концессионера.
16.	Требуемые последующие действия: Министерство транспорта и коммуникаций должно провести переговоры и подписать договор с концессионером.
17.	Проблемы/Ограничения: Будут определены Технико-экономическим обоснованием.
18.	Возможности государственно-частного сотрудничества / участия частного сектора: Концессия

КАЗ ИП 9: Расширение аэропортов Шымкент, Семей и Кокшетау
Страна: Казахстан
Коридор ЦАРЭС: 1-а, в, с, 3-а, 6-в, с

1. Название проекта: Расширение аэропортов Шымкент, Семей и Кокшетау
2. Тип проекта: Расширение пропускной способности аэропортов
3. Местонахождение проекта: Северный, Восточный и Южный Казахстан
4. Сектор/Подсектор: Транспорт / Аэропорты
5. Предпосылки и обоснование: Возросший спрос и увеличение количества рейсов требуют повышения пропускной способности в ключевых региональных аэропортах по всей стране. Три выбранных аэропорта также расположены вдоль коридоров ЦАРЭС: Шымкент (ЦАРЭС 1-в, 6-в, с, 3-а), Семей (ЦАРЭС 3), Кокшетау (ЦАРЭС 1-а, с). Аэропорты также имеют потенциал стать международными аэропортами.
6. Задачи: Модернизация и расширение пропускной способности трех ключевых региональных аэропортов, расположенных вдоль коридоров ЦАРЭС, чтобы ответить на рост спроса и международные требования безопасности.
7. Масштаб: Расширение взлетно-посадочных полос и зданий следующим образом: Шымкент: взлетно-посадочная полоса: длина – 2 547 м; ширина – 45 м, покрытие: смешанное Здание аэропорта: пропускная способность – 200 пассажиров / час, общая площадь – 2 041 кв.м Семей: взлетно-посадочная полоса: длина – 3 097 м; ширина – 45 м, покрытие: смешанное Здание аэропорта: пропускная способность – 400 пассажиров/час, общая площадь – 3 500 кв.м Кокшетау: взлетно-посадочная полоса: длина – 2 547 м; ширина – 45 м, покрытие: смешанное Здание аэропорта: пропускная способность – 200 пассажиров/час, общая площадь – 2 041 кв.м
8. Оценочная стоимость: Всего: 163 миллиона долларов США (Шымкент: 33 млн. долларов США, Семей: 64 млн. долларов США, и Кокшетау: 66 млн. долларов США).
9. План и механизмы финансирования: Государственный бюджет
10. График реализации: 2009-2011гг.
11. Исполнительные агентства: Министерство транспорта и коммуникаций (Управление гражданской авиации)
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Расширение аэропортов для удовлетворения спроса пассажиров и содействия экономическому росту.
13. Социальные и экологические вопросы: Не предвидится каких-либо негативных социальных и экологических воздействий.
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Должны быть подготовлены технико-экономические обоснования и проектная документация.
16. Требуемые последующие действия: Должны быть подготовлены технико-экономические обоснования и проектная документация.
17. Проблемы/Ограничения:
18. Возможности государственно-частного сотрудничества / участия частного сектора: Услуги аэропортов могут быть переданы на внешний подряд частному сектору.

КАЗ ИП 10: Расширение порта Актау
Страна: Казахстан
Коридор ЦАРЭС: 2А

1. Название проекта: Расширение порта Актау
2. Тип проекта: Расширение порта
3. Местонахождение проекта: Казахстан; Актау является крупным портом на Каспийском море
4. Сектор/Подсектор: Транспорт / Порты
5. Предпосылки: В настоящее время пропускная способность порта Актау составляет 11.2 млн. тонн в год, при этом нефтепродукты составляют 9.9 млн. тонн. Пропускная способность порта расширяется на 15% в год и, вероятно, достигнет 23 млн. тонн до 2015 г. Порт имеет 4 специальных нефтяных пристани, 3 сухогрузных причала, 1 зерновой причал и 1 причал для операций ро-ро (с бескрановой погрузкой) и еще один для железнодорожного паромов. При прогнозируемом увеличении объемов перевозок, порт станет перегруженным и уже не сможет смещать большие танкеры.
6. Задачи: Расширение пропускной способности порта до 20 млн. тонн нефтяных грузов и 3 млн. тонн генеральных грузов в год.
7. Масштаб: Строительство новых причалов (4) и терминалов для сухих грузов (3) и волноломов; дноуглубительные работы; пристань для военно-морского флота.
8. Оценочная стоимость: 347,5 млн. долларов США (41,7 млрд. казахских тенге) Технико-экономическое обоснование – 580 000 долларов США (70 млн. казахских тенге)
9. План и механизмы финансирования: Государственный бюджет и другие источники. Банк Развития Казахстана (KDB) выделил 100 млн. долларов США на строительство защитных сооружений; требуется дополнительное финансирование. Японский банк международного сотрудничества финансирует 21.4 млн. долларов США в эквиваленте в счет финансирования развития порта в Актау через Банк развития Казахстана.
10. График реализации: Начаты предварительные работы (2006 г.); более детальная работа во время Фазы 1: строительство защитных сооружений, 2008 – 2010 гг.; Фаза 2: Дноуглубительные работы, 2010 г.; и Фаза 3: Строительство нефтяных терминалов и терминалов для сухих грузов: к 2014 г.
11. Исполнительные агентства: Министерство транспорта и коммуникаций, Международный морской порт Актау
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Проект сократит транспортные расходы и будет способствовать конкурентоспособности коридора, при этом стимулируя экономический рост.
13. Социальные и экологические вопросы: Каких-либо негативных социальных и экологических воздействий не ожидается, но необходима Оценка воздействия на окружающую среду.
14. Приоритетность проекта: Первоочередной
15. Статус проекта: Одобрение финансирования из государственного бюджета и завершение технико-экономической оценки в 2008г.
16. Требуемые последующие действия: Реализация после технико-экономического обоснования и определение источников дополнительного финансирования.
17. Проблемы/Ограничения: Расширение порта должно будет учесть деятельность в новом порту Курык.
18. Возможности государственно-частного сотрудничества / участия частного сектора: Возможности государственно-частного сотрудничества в деятельности порта.

КЫР ИП 1: Реабилитация автомобильной дороги Бишкек – Торугарт
СТРАНА: КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА
КОРИДОР ЦАРЭС: 1-с

1. Название проекта: Проект реабилитации автомобильной дороги Бишкек – Торугарт
2. Тип проекта: Реабилитация автомобильных дорог
3. Местонахождение проекта: Кыргызская Республика
4. Сектор/Подсектор: Транспорт / Автомобильные дороги
5. Предпосылки и обоснование: <p>В Кыргызской Республике имеется приблизительно 4,300 км автодорог государственного значения и дорога Бишкек – Торугарт имеет существенное значение. Это часть коридора ЦАРЭС 1-с, который связывает северную Европу с КНР и Астану в Казахстане с Каши (Кашгар) в Синьцзяне. По существу, автодорога Бишкек – Торугарт имеет региональное и международное значение и должна быть усовершенствована, а затем получать надлежащее содержание. Дорога также имеет государственное и местное значение, поскольку она соединяет Бишкек с Балыкчи (озеро Иссык-Куль), а также восточную и южную части страны.</p>
6. Задачи: Целью является содействие инклюзивному экономическому росту путем обеспечения конкурентной, безопасной и надежной транспортной системы, что приведет к большему доступу к рынкам и услугам для товаров и людей.
7. Масштаб: Проект включает усовершенствование 60 км автодороги Бишкек – Торугарт, а также усовершенствование таможенной и пограничной инфраструктуры.
8. Оценочная стоимость: 300 миллионов долларов США
9. План и механизмы финансирования: Ожидается финансирование от АБР АБР (60 млн. долларов США: 20 млн. долларов США в 2009г. и 40 млн. долларов США в 2010г.), ИБР (27 млн. долларов США: 12 млн. долларов США в 2009г. и 15 млн. долларов США в 2010г.). Ведется поиск дополнительного финансирования.
10. График реализации: 2009-2014гг.
11. Исполнительные агентства: Министерство транспорта и коммуникаций
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Выгоды появятся в форме более дешевых и надежных транспортных услуг. Поставщики услуг транспорта и логистики также извлекут выгоду за счет большего спроса на их услуги. Получатели будут преимущественно местными и внутригосударственными, но некоторые получатели будут также в соседних странах-членах ЦАРЭС, особенно Казахстан и КНР. Они будут иметь доступ к более широкому рынку для сбыта своей продукции, а их операторы транспорта получат возможность более широко вести бизнес.
13. Социальные и экологические вопросы: Имеются локализованные районы высокой экологической чувствительности, примыкающие к дороге (которые при нормальных условиях останутся в пределах существующей полосы отвода). Может повыситься риск распространения инфекционных заболеваний и торговли наркотиками и людьми, и эти проблемы должны рассматриваться посредством смягчающих мер.
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Осуществляется в настоящее время. Финансирование технической помощи по подготовке проекта на общую сумму 150 000 долларов США осуществлялось АБР.
16. Требуемые последующие действия:

17. Проблемы/Ограничения: Автодорога Бишкек – Торугарт проходит по достаточно сложной, горной местности и заходит на территорию КНР через высокогорный перевал. Возможен перерасход финансовых средств. Институциональные возможности по реализации Проекта в МТК должны быть усовершенствованы и сметы расходов тщательно проанализированы во время Технического содействия по подготовке проекта.

18. Возможности государственно-частного сотрудничества / участия частного сектора: Возможности участия частного сектора в реабилитации и содержании дороги.

**КЫР ИП 2: Реабилитация автодороги южного транспортного коридора
(Ош – Сары Таш - Иркештам)
СТРАНА: КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА
КОРИДОР ЦАРЭС: 2, 3-b, 5**

1. Название проекта: Проект реабилитации автодороги Ош - Сары-Таш – Иркештам
2. Тип проекта: Реабилитация автомобильных дорог
3. Местонахождение проекта: Кыргызская Республика
4. Сектор/Подсектор: Транспорт / Автомобильные дороги
5. Предпосылки и обоснование: Участок Ош – Сары-Таш является частью коридоров ЦАРЭС 2 и 3-b, а участок Сары-Таш – Иркештам является частью коридоров ЦАРЭС 2 и 5. Таким образом, данный Проект будет способствовать не только соединению соседей по ЦАРЭС, но также КНР, Европы и Южной Азии. Внутри страны он обеспечит лучший доступ к рынкам для товаров и социальным услугам.
6. Задачи: Основными целями являются (i) стимулирование инклюзивного экономического роста в регионе и районе работ посредством более эффективного, безопасного и ориентированного на пользователя транспортного коридора; и (ii) расширение региональной торговли, особенно с прилегающими странами, такими как КНР, Казахстан, Узбекистан и Таджикистан.
7. Масштаб: Масштаб проекта предусматривает усовершенствование приблизительно 124 км дороги (Ош – Гульча - Сопукоргон), приобретение техники для содержания всей автодороги Ош – Иркештам и программу повышения осведомленности, направленную на ВИЧ/СПИД, инфекционные заболевания и торговлю людьми. Общая протяженность автодороги, подлежащей реабилитации, составляет около 258 км.
8. Оценочная стоимость: 170 миллионов долларов США
9. План и механизмы финансирования: Заем АБР (32,8 млн. долларов США), Фонд ОПЕК (4 млн. долларов США), и ИБР (32,5 млн. долларов США, в том числе 17,5 млн. долларов США в 2007 г. и 15 млн. долларов США на 2010 г.). Ведутся поиски дополнительного финансирования.
10. График реализации: Осуществляется в настоящее время до 2011 г.
11. Исполнительные агентства: Министерство транспорта и коммуникаций.
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Проект будет иметь значительные выгоды путем снижения транспортных расходов и содействия торговле на местном, государственном, региональном и международном уровнях.
13. Социальные и экологические вопросы: Не предвидится каких-либо серьезных негативных социальных и экологических воздействий.
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Осуществляется в настоящее время.
16. Требуемые последующие действия: Совокупная сумма присужденных контрактов составила 22.7 млн. долларов США, или приблизительно две третьих расчетной стоимости (31/03/08). Таким образом, остаются контракты для присуждения и осуществления.
17. Проблемы/Ограничения: Возникли некоторые задержки в проекте, но в целом проект осуществляется удовлетворительно. Кыргызстан сталкивается с большой задачей в части содержания дорог, и этот проект частично решает эту проблему. Имеется еще один проект, который рассматривает вопросы содержания дорог на основных транспортных коридорах.
18. Возможности государственно-частного сотрудничества / участия частного сектора: Контракты присуждены частному сектору.

КЫР ИП 3: Реконструкция автодороги Тараз – Талас – Суусамыр
СТРАНА: КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА
Фидерный: 1-b, 3-a, b

1. Название проекта: Реконструкция автодороги Тараз – Талас – Суусамыр Фаза II
2. Тип проекта: Реконструкция/модернизация автомобильных дорог
3. Местонахождение проекта: Кыргызская Республика
4. Сектор/Подсектор: Транспорт / Автомобильные дороги
5. Предпосылки и обоснование: Проектная дорога является важным соединением для людей, проживающих в изолированных районах, с Ташкентом, Бишкеком, а также с Алматы. Она даст им лучший доступ к рынкам, а также социальным услугам. По существу, она была определена как проект государственного и регионального значения.
6. Задачи: Основной целью является стимулирование инклюзивного экономического роста в районе работ посредством более экономичной, безопасной и ориентированной на пользователя транспортной системы.
7. Масштаб: Масштаб проекта предусматривает усовершенствование 52 км автодороги от Тараза до Суусамыра путем реконструкции.
8. Оценочная стоимость: 31,8 миллионов долларов США
9. План и механизмы финансирования: Финансирование из средств Исламского Банка Развития (ИБР) одобрило заем в размере 7 млн. долларов США в 2000 г. и дополнительный заем в размере 3,6 млн. долларов США в 2007 г. Займы в размере 11,2 млн. долларов США и 10 млн. долларов США планируются на 2008 г. и 2009 г., соответственно.
10. График реализации: Осуществляется в настоящее время до 2012 гг.
11. Исполнительные агентства: Министерство транспорта и коммуникаций
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Основными получателями будут жители северо-западного региона страны, который представляет собой горную и изолированную местность. Реконструкция дороги приведет к созданию рабочих мест, лучшему доступу к рынкам и больший доступ к социальным услугам. Сектор транспортных услуг также получит пользу от этого проекта, также как и клиенты или пользователи таких услуг, на местном или региональном уровнях.
13. Социальные и экологические вопросы: Не предвидится каких-либо серьезных негативных социальных и экологических воздействий.
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта:
16. Требуемые последующие действия:
17. Проблемы/Ограничения:
18. Возможности государственно-частного сотрудничества / участия частного сектора: Контракты присуждены частному сектору.

КЫР ИП 4: Улучшение регионального транспортного коридора ЦАРЭС (Сары Таш – Карамык)

СТРАНА: КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА

КОРИДОРЫ ЦАРЭС: 3-b, 5

1. Название проекта: Реабилитация автодороги Сары-Таш – граница Таджикистана
2. Тип проекта: Реабилитация и модернизация автомобильных дорог
3. Местонахождение проекта: Южная часть Кыргызской Республики, соединяющаяся с автодорогой Ош – Сары-Таш – Иркештам (Коридор 2) и обеспечивающей соединении с КНР
4. Сектор/Подсектор: Транспорт / Автомобильные дороги
5. Предпосылки и обоснование: Проектная дорога будет играть большую роль в содействии развитию Кыргызской Республики и Таджикистана, далее соединяя их с соседями в Центральной Азии. Проектная дорога является участком двух коридоров ЦАРЭС, соединяющих страну с Таджикистаном, Узбекистаном, Казахстаном, Афганистаном, и далее. Усовершенствование и содержание проектной дороги повысит региональные транспортные связи, способствуя большему региональному экономическому развитию и стимулируя транзит и торговлю между экономиками стран ЦАРЭС.
6. Задачи: Целью проекта является содействие Министерству транспорта и коммуникаций Кыргызстана в осуществлении строительства и реабилитации приблизительно 136 км Регионального автомобильного коридора ЦАРЭС от Сары-Таша до границы Таджикистана в Карамыке. Оно будет осуществляться путем надзора за деятельностью по реализации проекта и обеспечением управления проектом, а также путем мониторинга и оценки выгод, вытекающих из реализации.
7. Масштаб: Реабилитация и модернизация автодороги.
8. Оценочная стоимость: 39,5 миллионов долларов США (Кыргызский участок)
9. План и механизмы финансирования: АБР профинансирует 25,6 млн. долларов США на грантовой основе, при этом Правительство профинансирует 13,9 млн. долларов США.
10. График реализации: 2009-2012 гг.
11. Исполнительные агентства: Министерство транспорта и коммуникаций
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Люди, проживающие вдоль трассы, извлекут выгоду из улучшения транспортных услуг и доступа к рынкам и социальным услугам. Основное воздействие будет региональным, поскольку будет обеспечен важный участок в коридорах ЦАРЭС, который позволит повысить поток товаров между КНР, Кыргызской Республикой, Таджикистаном и Афганистаном, что приведет к дальнейшему экономическому росту в этих странах.
13. Социальные и экологические вопросы: Не предвидится каких-либо серьезных негативных социальных и экологических воздействий.
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Уже был одобрен грант; должно быть определено общее финансирование; строительство начнется в середине 2008 г.
16. Требуемые последующие действия: Оформление финансирования; завершение проекта.
17. Проблемы/Ограничения: Не предвидятся на данном этапе.
18. Возможности государственно-частного сотрудничества / участия частного сектора: Частные подрядчики будут отвечать за реабилитацию и модернизацию автодороги. Должны быть также разработаны контракты на содержание автодороги.

КЫР ИП 5: Электрификация участка железной дороги Бишкек – Балыкчи
Страна: Кыргызская Республика
КОРИДОРЫ ЦАРЭС 1 и 3

1. Название проекта: Электрификация участка железной дороги Бишкек – Балыкчи
2. Тип проекта: Инвестиции в инфраструктуру / электрификация железных дорог
3. Местонахождение проекта: Кыргызская Республика, Чуйская область, участок железной дороги между Луговой и Бишкеком (Аламедин)
4. Сектор/Подсектор: Транспорт / Железные дороги
5. Предпосылки и обоснование: Недавние развития в секторе железнодорожного транспорта указывают на увеличение объема тонн и тонно-км грузов. В частности, грузооборот составлял 715,4 млн. тонно-км в 2004 г., и 751,9 млн. тонно-км в 2006 г. Электрификация участка от Луговой до Бишкека (Аламедин) северной железной дороги даст ежегодную экономию топлива в размере 2,3 млн. долларов США за счет перехода на электроэнергию. Эта цифра может увеличиться, учитывая растущие и постоянно меняющиеся цены на топливо, по сравнению с относительно устойчивыми ценами на электричество, одного из видов товаров, который экспортирует Кыргызская Республика. Существующий парк тепловозов имеет высокий уровень износа, а его капитальный ремонт требует значительных средств. Даже регулярное и периодическое техническое обслуживание дизельных двигателей является дорогостоящим. Электрификация железных дорог улучшит эксплуатационные характеристики линии; повысит ее техническую и участковую скорость. Исходя из данных, полученных от других железнодорожных администраций, предполагаемое увеличение технической скорости составляет от 25 до 30% по сравнению с дизельными двигателями. Для однопутных линий, таких как Луговая – Бишкек (Аламедин), повышение скорости значительно повысит пропускную способность линии в части количества поездов и грузов / пассажиров, которых она может перевезти. Следует отметить, что электрификация также снизит эксплуатационные расходы, в том числе потребление энергии, путем увеличения веса состава, повышения мощности локомотивов, а также обеспечит экологически безопасное транспортное решение. Железнодорожная компания «Кыргыз Темир Жолу» уже изучила этот вариант совместно с китайскими партнерами, и стороны договорились, что проект является необходимым и жизнеспособным.
6. Задачи: <ul style="list-style-type: none"> • Модернизация железнодорожных путей; • Закупка электровозов; • Электрификация железнодорожной линии; • Сокращение расходов на топливо; • Улучшение экологической обстановки за счет использования экологически безопасных источников энергии; • Повышение пропускной способности линии, как по количеству локомотивов, так и по количеству грузов; • Увеличение средней скорости движения поездов; • Поэтапное изъятие из эксплуатации старого, изношенного парка тепловозов; • Снижение эксплуатационных расходов; и • Повышение общей эффективности железных дорог.
7. Масштаб: Проект может быть поделен на три основных компонента: <ol style="list-style-type: none"> 1. Строительство единой энергосистемы, подстанции электроснабжения и вспомогательного оборудования. 2. реабилитация путей 3. Закупка электровозов, как грузовых, так и пассажирских.
8. Оценочная стоимость: 100 миллионов долларов США

9. План и механизмы финансирования: Будут определены позже.
10. График реализации: 2015-2017 гг.
11. Исполнительные агентства: Железнодорожная компания «Кыргыз Темир Жолу».
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Пользователи железных дорог, в том числе грузоотправители.
13. Социальные и экологические вопросы: Не предвидятся на данном этапе.
14. Приоритетность проекта: Низкая
15. Статус проекта: Предложен Правительством
16. Требуемые последующие действия: Обеспечение финансирования.
17. Проблемы/Ограничения:
18. Возможности участия частного сектора:

**КЫР ИП 6: Проект реабилитации ж/д путей (Чалдовар – Балыкчи)
Страна: Кыргызская Республика
КОРИДОРЫ ЦАРЭС 1 и 3**

1. Название проекта: Проект реабилитации ж/д путей (Чалдовар – Балыкчи)
2. Тип проекта: Реабилитация ж/д путей
3. Местонахождение проекта: Кыргызская Республика
4. Сектор/Подсектор: Транспорт / Железные дороги
<p>5. Предпосылки и обоснование: Железная дорога является частью старого Турксиба, который был построен в начале 1930-х годов, и не получал надлежащего содержания и реабилитации с распада Советского Союза из-за нехватки средств у железнодорожной компании «Кыргыз Темир Жолу».</p> <p>В результате увеличения объема перевозок реабилитация железной дороги является крайне важной для обеспечения безопасного и безаварийного функционирования единственной железнодорожной линии в северной части страны. Железная дорога является жизненно важной питающей линией для столицы и густонаселенной Чуйской области и прилегающих районов.</p> <p>Железной дорогой поставляется уголь на электро- и нагревательные станции в Бишкеке, и перевозится почти вся нефть, горюче-смазочные и нефтяные продукты, потребляемые в стране.</p> <p>Необходимо оценить текущее состояние путей, которые, по оценкам, с годами уже достигли от 75% до 80% износа рельс. Ежегодно десятки тысяч шпал нуждаются в замене для того, чтобы поддерживать пути в приемлемом состоянии.</p> <p>В дополнение к ремонту путей, оборудование сигнализации устарело и находится в очень плохом состоянии, и требует замены на более современное оборудование.</p> <p>Исследование по предварительной оценке должно изучить используемые активы железной дороги и рекомендовать приоритетные инвестиции, которые повысят безопасность и эксплуатационную эффективность.</p>
<p>6. Задачи</p> <ul style="list-style-type: none"> • Модернизация железнодорожных путей; • Повышение пропускной способности линии, как по количеству локомотивов, так и по количеству грузов; • Увеличение средней скорости движения поездов; • Снижение эксплуатационных расходов; и • Повышение общей эффективности железных дорог.
<p>7. Масштаб: Проект может быть поделен на три основных компонента:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Исследование текущего состояния путей. 2. Реабилитация путей. 3. Реабилитация вспомогательного и сопутствующего оборудования и систем
<p>8. Оценочная стоимость: 65 млн. долларов США плюс первоначальное Техническое содействие по подготовке Технико-экономического обоснования стоимостью около 600 000 долларов США.</p>
<p>9. План и механизмы финансирования: Будут определены позже</p>
<p>10. График реализации: 2010 г. – Исследование по оценке состояния путей 2011 – 2014 гг. – реабилитация</p>
<p>11. Исполнительные агентства: Железнодорожная компания «Кыргыз Темир Жолу».</p>
<p>12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Пользователи железных дорог, в том числе грузоотправители.</p>
<p>13. Социальные и экологические вопросы: Не предвидятся на данном этапе.</p>
<p>14. Приоритетность проекта: Средняя</p>

15. Статус проекта: Предлагаемый Проект
16. Требуемые последующие действия: Обеспечение финансирования.
17. Проблемы/Ограничения: Обеспечение финансирования.
18. Возможности участия частного сектора: Контракты на строительство и реабилитацию.

КЫР ИП 7: Закупка оборудования для вагоноремонтных мастерских
Страна: Кыргызская Республика
КОРИДОРЫ ЦАРЭС 1 и 3

1. Название проекта: Закупка оборудования для вагоноремонтных мастерских
2. Тип проекта: Усовершенствование технологии
3. Местонахождение проекта: Кыргызская Республика
4. Сектор/Подсектор: Транспорт / Железные дороги
<p>5. Предпосылки и обоснование: Значительная часть существующего парка грузовых и пассажирских вагонов старая. Средний возраст пассажирских вагонов составляет 28 лет, или около 80% установленного срока службы оборудования. К 2010 г. до 85% всех пассажирских вагонов должны быть сняты с эксплуатации. Существующая мастерская по ремонту пассажирских вагонов способна выполнять только операции заводского ремонта, а для проведения капитального ремонта вагоны отправляются в Российскую Федерацию и другие соседние страны. Количество пассажирских вагонов, имеющих у железнодорожной компании «Кыргыз Темир Жолу», оправдывает открытие собственной мастерской.</p> <p>Аналогичная ситуация с грузовыми вагонами. Средний возраст грузовых вагонов, тележек и цистерн составляет 30 лет, и к 2015 г. большинство вагонов и тележек должно будет быть изъято из эксплуатации.</p> <p>Железнодорожная компания «Кыргыз Темир Жолу» выступила с инициативой создать комплексную мастерскую по ремонту/капитальному ремонту грузовых/пассажирских вагонов для того, чтобы продлить срок службы существующего парка вагонов, и приобрести соответствующие средства и возможности для технического обслуживания и ремонта. К сожалению, несмотря на резко улучшившуюся финансовую ситуацию, самофинансирование этого проекта затруднительно, несмотря на то, что компания инвестирует средства в обеспечение существующих ремонтных мастерских оборудованием и техникой.</p> <p>Основными причинами наличия собственной мастерской по производству капитального ремонта являются:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Продление срока службы грузовых и пассажирских вагонов; • Снижение стоимости капитального ремонта грузовых/пассажирских вагонов путем использования местной рабочей силы и выполнения задач по ремонту/капитальному ремонту внутренними силами; и • Повышение безопасности пассажирских и грузовых перевозок путем оказания своевременных услуг по ремонту. <p>Железнодорожная компания «Кыргыз Темир Жолу» уже подготовила перечень оборудования и техники, необходимой для такой мастерской и нашла поставщиков основного оборудования в соседних странах ЦАРЭС и Российской Федерации.</p>
<p>6. Задачи</p> <ul style="list-style-type: none"> • Совершенствование деятельности и повышение безопасности; • Сокращение расходов; • Повышение местных возможностей; и • Создание местных рабочих мест.
7. Масштаб: Замена/модернизация существующих сооружений и оборудования.
8. Оценочная стоимость: 4 миллиона долларов США
9. План и механизмы финансирования: Будут определены позже
10. График реализации: 2011 – 2012 гг.
11. Исполнительные агентства: Железнодорожная компания «Кыргыз Темир Жолу».
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Все пользователи железных дорог в

Кыргызской Республике.
13. Социальные и экологические вопросы:
14. Приоритетность проекта: Средняя
15. Статус проекта: Предложен Правительством
16. Требуемые последующие действия: Обеспечение финансирования.
17. Проблемы/Ограничения:
18. Возможности участия частного сектора: Для некоторых видов ремонта могут быть использованы субподрядчики.

КЫР ИП 8: Реабилитация аэропорта Ош
Страна: Кыргызская Республика
КОРИДОР ЦАРЭС: 2, 3-б

1. Название проекта: Реабилитация международного аэропорта Ош
2. Тип проекта: Реабилитация инфраструктуры
3. Местонахождение проекта: Ош, Ошская область, Кыргызстан
4. Сектор/Подсектор: Транспорт /Аэропорты
5. Предпосылки и обоснование: Международный аэропорт Ош (МАО; коды пункта назначения ИКАО/IATA - UAFO/OSS) является самым большим аэропортом в южной части Кыргызской Республики (а также для северного Таджикистана), и единственным запасным аэродромом для международного аэропорта Манас, обслуживающего северную часть страны и столицу страны, Бишкек. В настоящее время все производственные мощности Международного аэропорта Ош устарели и изношены, и нуждаются в реабилитации или замене. Существующие технические ограничения негативно влияют на развитие аэропорта, безопасность полетов и на земле, качество обслуживания клиентов и доходы. Взлетно-посадочная полоса в аэропорту Ош имеет длину 2 610 м и ширину 50 м, а рулежные дорожки были построены в 1962 г. (аэродром был предназначен для типов воздушных судов, эксплуатировавшихся в 1950-60-х), а перрон - в 1962 г. С тех пор на летном поле не проводилось каких-либо больших работ по реабилитации покрытия аэродрома (за исключением некоторых ремонтных работ на отдельных участках ВПП/рулежных дорожек), а поверхностная прочность аэродрома значительно снизилась из-за длительной эксплуатации. Проект усовершенствует ключевые сооружения аэродрома (основные поверхности аэродрома и оборудование управления/организации воздушного движения) в соответствии со стандартами ИКАО и рекомендованными правилами (SARPs), значительно повысит безопасность полетов и на земле и качество обслуживания пассажиров. Удобно расположенный на основных коридорах ЦАРЭС, пересекающих Ферганскую долину, аэропорт сможет справляться с увеличивающимися объемами перевозок, вытекающих из развития коридора ЦАРЭС. Увеличение доходов позволит аэропорту самостоятельно финансировать дальнейшее развитие, предусмотренное руководством/сообществом.
6. Задачи: Основными целями являются (i) модернизация инфраструктуры аэропорта для удовлетворения требований ИКАО для гражданских аэропортов; (ii) повышение классификации аэропорта; (iii) обеспечение соответствующей безопасности полетов и на земле; (iv) перевод МАО в категорию соответствующего запасного аэродрома для международного аэропорта Манас и других аэропортов в регионе; (v) обеспечение развития туризма и коммерческой деятельности в южной части Кыргызской Республики; (vi) повышение уровня обслуживания клиентов и удовлетворение клиентов; и (vii) улучшение экологических условий в аэропорту.
7. Масштаб: Масштаб проекта охватывает: (i) реабилитацию и усовершенствование взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек и перрона летного поля. Продление ВПП на 400 м; (ii) реконструкцию пассажирского терминала; (iii) закупку/установку 2 телескопических трапов; (iv) замену осветительного оборудования на ВПП122 для удовлетворения стандартов категории I ИКАО; (v) реконструкцию системы электроснабжения аэропорта; (vi) освещение места стоянки; (vii) закупку двух пожарных машин и одной аварийно-спасательной машины пожаротушения; (viii) закупку перронного оборудования для управления воздушными судами; (ix) закупку наземного обслуживающего транспорта для аэродрома; (x) закупку индикаторов C-SCANs, рентгеновских установок и другого оборудования досмотра пассажиров; и (xi) строительство грузового терминала. Необходимо также установить современное оборудования управления воздушным движением взамен устаревших и пришедших в упадок радаров советского производства, навигационных устройств, оборудования управления/организации воздушного движения и радиооборудования, что является важным шагом в приведении региональной авиации в более близкое соответствие стандартам ИКАО и рекомендованным правилам (SARP's). Кроме того, это позволит использовать аэропорт Ош в качестве полнофункциональной всепогодной альтернативы Ташкенту и Бишкеку. Следующее оборудование нуждается в срочной замене: (i) аэродромный радар; (ii) локатор большого радиуса действия; (iii) башенное оборудование; (iv) навигационное оборудование

(внутренние и внешние маркёры); (v) радар захода на посадку; (vi) ILS; (vii) VOR/DME; (viii) радиооборудование; (ix) УКВ радиооборудование; (x) оборудование сбора метеоданных; и (xi) другое вспомогательное оборудование.
8. Оценочная стоимость: 40 миллионов долларов США.
9. План и механизмы финансирования: Будут определены позже.
10. График реализации: 2011-2012 гг.
11. Исполнительные агентства: Международный аэропорт Ош.
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Население, проживающее в южной части Кыргызской Республики и в северном Таджикистане извлекут выгоды из модернизации аэропорта за счет усовершенствованных и более надежных услуг, более безопасных условий и лучшего доступа к различным пунктам назначения воздушным транспортом.
13. Социальные и экологические вопросы: На данном этапе не предвидится каких-либо социальных или экологических воздействий.
14. Приоритетность проекта: Средняя.
15. Статус проекта: Предложен Правительством
16. Требуемые последующие действия: Технико-экономическое обоснование и обеспечение финансирования.
17. Проблемы/Ограничения:
18. Возможности государственно-частного сотрудничества / участия частного сектора: Существуют возможности концессии в деятельности аэропорта.

КЫР ИП 9: Расширение потенциала управления воздушным движением Кыргызстана
Страна: Кыргызская Республика
КОРИДОРЫ ЦАРЭС 1с, 2, и 3б/Прочие

1. Название проекта: Проект расширения мощности системы управления воздушным движением Кыргызстана
2. Тип проекта: Технология и обучение
3. Местонахождение проекта: Кыргызская Республика
4. Сектор/Подсектор: Транспорт /Аэропорты
<p>5. Предпосылки и обоснование: Кыргызская Республика расположена в сердце Центральной Азии и ЦАРЭС, на пересечении международных маршрутов. Рельеф страны, преимущественно горный, налагает определенные трудности в части обеспечения безопасной летной деятельности и обеспечения навигационной поддержки и управления воздушным движением (УВД) пилотам.</p> <p>Система УВД Кыргызстана справлялась с растущими объемами международных перевозок. Эта ситуация значительно осложнилась деятельностью Антитеррористической коалиции в Афганистане, либо пересекающей воздушное пространство Кыргызской Республики, либо функционирующей с одного из аэропортов страны, Международного аэропорта Манас.</p> <p>Существующее оборудование, включая радары дальнего радиуса действия и локальные радары и навигационного оборудование в основных аэропортах Манас (Бишкек) и Ош, остарело и не удовлетворяет современным требованиям в части обеспечения пилотов и диспетчеров УВД соответствующей информацией о полете и содействия в навигации по пересеченной местности. Диспетчеры УВД нуждаются в дополнительном обучении, в том числе обучение английскому языку для соответствия строгим требованиям языковой подготовки ИКАО.</p> <p>Предлагаемый проект направлен на повышение общего уровня безопасности полетов в северной и южной частях Кыргызской Республики для транзитных, прибывающих/убывающих и местных воздушных перевозок. Кроме того, он повысит привлекательность Кыргызской Республики в качестве территории, благоприятной для пролета, что породит больше доходов от пролета.</p> <p>Установка современного оборудования УВД взамен устаревшего и пришедшего в упадок радара, навигационного оборудования, оборудования АТС/АТМ и радиооборудования советского производства является важным шагом на пути приближения региональной авиации к соблюдению стандартов и рекомендованных правил (SARPs) ИКАО. Это также повысит минимальное количество аэродромов и обеспечит более безопасный взлет/посадку в трудной местности. Неполный перечень оборудования нуждается срочной замене: (i) аэродромный радар; (ii) локатор большого радиуса действия; (iii) башенное оборудование; (iv) навигационное оборудование (внутренние и внешние маркеры); (v) радар захода на посадку; (vi) ILS; (vii) VOR/DME; (viii) радиооборудование; (ix) УКВ радиооборудование; (x) оборудование сбора метеоданных; и (xi) другое вспомогательное оборудование.</p> <p>Еще одним важным компонентом предлагаемого проекта является разработка нового свода Аэронавигационных процедур для соблюдения положений новой Воздушного Кодекса Кыргызской Республики и международных стандартов.</p>
6. Задачи: (i) Повышение безопасности полетов и на земле; (ii) замена старого, устаревшего оборудования УВД и навигационного оборудования; (iii) проведение обучения для диспетчеров УВД; и (iv) разработка нового свода Аэронавигационных процедур (АИПов) для соблюдения положений новой Воздушного Кодекса Кыргызской Республики и международных стандартов
7. Масштаб: Реализация программы по усовершенствованию системы управления воздушным движением в Кыргызской Республике.

8. Оценочная стоимость: 4,5 миллиона долларов США
9. План и механизмы финансирования: Внешнее финансирование и некоторые средства из государственного бюджета.
10. График реализации: 2009-2013 гг.
11. Исполнительные агентства: Управление гражданской авиации.
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Пассажиры воздушного транспорта и воздушные грузовых рейсы на территории, в/из, и пролетающие через Кыргызскую Республику.
13. Социальные и экологические вопросы: На данном этапе не предвидится .
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Предложен Правительством
16. Требуемые последующие действия: Обеспечение финансирования и реализация проекта.
17. Проблемы/Ограничения: Обеспечение финансирования.
18. Возможности участия частного сектора:

МОН ИП 1: Западная региональная автодорога
Страна: Монголия
КОРИДОР ЦАРЭС 4-а

1. Название проекта: Западная региональная дорога
2. Тип проекта: Модернизация и реабилитация автомобильных дорог
3. Местонахождение проекта: Монголия – Западный регион
4. Сектор/Подсектор: Транспорт / Автомобильные дороги
5. Предпосылки и обоснование: Западный регион Монголии, включая Баян-Улэгэский, Ховдский и Увский аймаки, страдает от медленного развития из-за своей удаленности от политических и экономических центров страны и недостаточной транспортной сети. Автомобильные дороги, ведущие в регион, находятся в плохом состоянии, а полеты в регион ограничены. В результате в регионе отсутствует достаточный доступ к рабочим местам, рынкам и социальным услугам, а потому регион беднее, чем другие части Монголии. Благодаря близости к КНР и России, Баян-Улэгэский, Ховдский и Увский аймаки импортируют приблизительно 75% своей энергии, продуктов питания, товаров народного потребления и строительных материалов из этих двух стран. Однако отсутствие дорог с твердым покрытием приводит к высоким транспортным расходам и длительному времени в пути, ограниченному расширению двусторонней торговли, и ограниченному местному и региональному экономическому развитию. Автомобильные дороги с твердым покрытием повлекут за собой экономическое развитие в регионе и, формируя новый транзитный маршрут между КНР и Российской Федерацией, повысят также экономический рост в Синьцзян-Уйгурском Автономном Районе, КНР и Восточной Сибири, Российская Федерация.
6. Задачи: Строительство нового автомобильного коридора между КНР и Российской Федерацией путем строительства 2-полосной дороги с твердым покрытием от границы Китая в Яранте до российской границы, Улаанбайшин, проходящей через Ховд и Улэгэй.
7. Масштаб: Строительство 2-полосной дороги с твердым покрытием протяженностью 748 км между Ярантом и Улаанбайшином. Покрытие будет асфальтобетонным.
8. Оценочная стоимость: 200 миллионов долларов США.
9. План и механизмы финансирования: Грант АБР в размере 37,6 млн. долларов США был одобрен в 2008 г. для финансирования Фазы 1, участок Ярант – Ховд. Поддержка АБР в счет Фазы II будет составлять 20 млн. долларов США, запланированных на 2010 г. Правительство Монголии ведет переговоры с КНР на получение займа в размере около 50 млн. долларов США.
10. График реализации: Грант АБР был одобрен 26 февраля 2008 г. Начало реализации ожидается в конце 2008 г. или в начале 2009 г. по Фазе 1, Булган – Ховд, которая должна быть завершена к 2011 г.
11. Исполнительные агентства: Министерство дорог, транспорта и туризма (МДТТ).
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Экономические выгоды в виде экономии затрат на эксплуатацию транспортных средств и времени выпадут на долю внутренних, международных и транзитных перевозок. Дорога породит новые перевозки между КНР и Российской Федерацией и сформирует одну из основных выгод проекта. 40% всех выгод может быть отнесено на долю Монголии, а остальная часть будет поровну поделена между КНР и Российской Федерацией.
13. Социальные и экологические вопросы: В целом дорога принесет положительные социальные выгоды. Имеется несколько экологических проблем, которые должны быть учтены во время строительства.
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Фаза 1 осуществляется в настоящее время, финансирование обеспечивается.
16. Требуемые последующие действия: Начало детального проектирования и строительства Фазы 1. Фаза 2 была предложена для финансирования АБР в 2010 г.
17. Проблемы/Ограничения:
18. Возможности государственно-частного сотрудничества / участия частного сектора:

МОН ИП 2: Реабилитация автомобильной дороги Улан-Батор – граница Российской Федерации
Страна: Монголия
КОРИДОР ЦАРЭС 4-б

1. Название проекта: Реабилитация автомобильной дороги Улан-Батор – граница Российской Федерации
2. Тип проекта: Реабилитация автомобильных дорог
3. Местонахождение проекта: Монголия, автомобильная дорога Улан-Батор – Дархан – Алтанбулаг, Коридор 4-б
4. Сектор/Подсектор: Транспорт / Автомобильные дороги
5. Предпосылки и обоснование: <p>При финансировании за счет средств займа АБР, строительство 312 км дороги с твердым покрытием от Улан-Батора до Алтанбулага было завершено в июле 2000 г. Ширина дорожного покрытия составляет 6 м, а ширина проезжей части составляет 9 м. Данная дорога формирует северную часть коридора ЦАРЭС 4-б.</p> <p>Интенсивность движения по дороге Улан-Батор – Дархан – Алтанбулаг резко возросла с момента ее завершения. Например, на участке Улан-Батор – Дархан интенсивность движения выросла с 1 112 автомобилей в день в 2001 г. до 2 137 в день в 2006 г. Ожидается дальнейший рост интенсивности движения после завершения строительства дороги от Улан-Батора до Замын-Ууда, которая привлечет дополнительные местные и международные транзитные перевозки. Поэтому, необходимо расширить существующее дорожное покрытие для удовлетворения спроса и международных стандартов. Предполагаемый проект поддерживает план опережающего развития Монголии.</p>
6. Задачи: Целями проекта являются усовершенствование существующей дороги, которая является международным автомобильным звеном и повышение безопасности дорожного движения для удовлетворения возросшего спроса на перевозки. Кроме того, Правительство Монголии планирует: (i) наладить сообщение с международными портами/международными рынками; (ii) соединить местные районы, имеющие потенциал развития; (iii) соединить области, гарантирующие возможности развития; и (iv) улучшить сообщение между центрами аймаков в основных экономических регионах, причем всему этому будут способствовать усовершенствования коридора ЦАРЭС 4-б.
7. Масштаб: Расширение дорожного покрытия до 7,5 м и увеличение допустимой грузоподъемности для поддержки большого количества большегрузных транспортных средств, использующих эту дорогу. Общая протяженность реконструкции предполагаемой дороги составляет 345 км, а проектные нормативы соответствуют стандартам дорог Класса II Азиатских магистральных дорог.
8. Оценочная стоимость: 120 миллионов долларов США
9. План и механизмы финансирования: Стоимость проекта реконструкции составляет 120,7 млн. долларов США. Правительство Монголии ведет поиск финансирующих организаций.
10. График реализации: График реализации будет определен после консультаций с финансирующими организациями. В силу неотложности проекта, реализация предварительно запланирована на 2010-2013 гг.
11. Исполнительные агентства: Центр технического надзора и исследования автомобильных дорог Управления автомобильных дорог при Министерстве автомобильных дорог, транспорта и туризма, через Группу реализации проекта, будет Исполнительным агентством, ответственным за проектную дорогу.
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Проект окажет непосредственное благоприятное воздействие на пользователей дорог, включая пассажиров, коммерсантов и поставщиков транспортных услуг, а также местным экономикам и рабочему классу.

Состояние окружающей среды страны улучшится за счет сокращения количества пыли, создаваемой транспортными средствами, проезжающими по узкой дороге. Воздействие проекта будет стимулировать региональных перевозок грузов и пассажиров по основному вертикальному коридору и повышение экономического развития, торговли и создание рабочих мест.

13. Социальные и экологические вопросы: Ожидаемое расширение проезжей части на 1,5 м будет в пределах существующей полосы отвода. Таким образом, социальных и экологических проблем не предвидится.

14. Приоритетность проекта: Высокая

15. Статус проекта: Оценивается Правительством.

16. Требуемые последующие действия: Техничко-экономическое обоснование, финансирование и успешное строительство по проекту.

17. Проблемы/Ограничения:

18. Возможности участия частного сектора: Строительство и содержание.

МОН ИП 3: Модернизация монгольской железной дороги
Страна: Монголия
КОРИДОР ЦАРЭС: 4-б

1. Название проекта: Модернизация монгольской железной дороги
2. Тип проекта: Модернизация подвижного состава, связи и создание потенциала.
3. Местонахождение проекта: Железнодорожная сеть Монголии.
4. Сектор/Подсектор: Транспорт / Железные дороги
5. Предпосылки и обоснование: Монгольская железная дорога является в стране основным грузовым перевозчиком, а в некоторых областях основным перевозчиком пассажиров в стране. Подвижной состав устарел и неэффективен. Необходимо модернизировать деятельность и использовать современные технологии и практики управления. Учитывая совместное владение железной дорогой Правительствами Монголии и Российской Федерации и распределение прибыли, определенное в соглашении, датированным шестью десятилетиями назад, необходимо новый механизм для модернизации подвижного состава и внедрения новых технологий и практик управления.
6. Задачи: Усовершенствование деятельности железной дороги.
7. Масштаб: Проект (i) создаст лизинговую компанию третьей стороны, которая будет иметь права собственности на подвижной состав, который будет предоставляться в лизинг железной дороге на основе соответствующих сборов с пользователей; (ii) модернизирует систему сигнализации и связи; и (iii) внедрит коммерческие управленческие практики в управление деятельности железной дороги.
8. Оценочная стоимость: 189 миллионов долларов США
9. План и механизмы финансирования: Грант в размере 189 миллионов долларов США, предоставленный Millennium Challenge Corporation, США.
10. Предполагаемый график реализации: 2008-2013 гг.
11. Исполнительные агентства: Счет вызовов тысячелетия (СВТ) – Монголия
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Пользователи и клиенты железных дорог по всей стране.
13. Социальные и экологические вопросы: Не предвидятся на данном этапе. Необходимо вести мониторинг защитных мер и реализовать соответствующие смягчающие меры.
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Реализация началась в 2008 г.
16. Требуемые последующие действия:
17. Проблемы/Ограничения: Принятие лизинговой компании третьей стороны в качестве поставщика новых локомотивов и вагонов.
18. Возможности государственно-частного сотрудничества / участия частного сектора: В долгосрочной перспективе новая лизинговая компания может стать акционерной компанией открытого типа. Более вероятно в ближайшей перспективе частные компании будут иметь больше возможностей для развития услуг, использующих железнодорожный транспорт.

МОН ИП 4: Улучшение аэропортов Олгий и Ховд
Страна: Монголия
КОРИДОР ЦАРЭС 4-а

1. Название проекта: Улучшение международных аэропортов Олгий и Ховд
2. Тип проекта: Усовершенствование аэропортов
3. Местонахождение проекта: Баян- Олгий и Ховд, Западная Монголия
4. Сектор/Подсектор: Транспорт / Аэропорты
5. Предпосылки и обоснование: Авиационная инфраструктура в Монголии, особенно инфраструктура аэропортов, относительно слабо развита. Большинство взлетно-посадочных полос не имеют твердого покрытия, имеют ненадлежащее освещение аэродрома, а пассажироемкость ограничена. Эти ограничения очевидны в западном регионе, что приводит к ограниченной возможности предоставлять адекватные воздушные перевозки широко рассредоточенному населению. Казахстанская авиакомпания “Скат” выполняет рейсы один раз в неделю по маршруту Алматы – Усть-Каменогорск – Улэгэй, соединяющие Улэгэй с Казахстаном. Предполагается увеличение количества до 2 рейсов в неделю в 2008 г. Выполняются также регулярные рейсы в Улан-Батор. По завершении реабилитации, аэропорт будет иметь возможность обслуживать региональные турбовинтовые воздушные суда АН-24 и Фоккер-100. Ховд является важным областным центром в Западной Монголии. Правительство Монголии приняло решение модернизировать аэропорт Ховд для того, чтобы иметь возможность заниматься международными воздушными перевозками, и создать в аэропорте услуги органов пограничного регулирования. Авиакомпании готовы открыть новые международные рейсы между Ховдом и Урумчи, КНР. Пассажиропоток увеличивается, и для того, чтобы удовлетворить внутренний и международный спрос, необходимо расширение аэропортов Олгий и Ховд. Правительство Монголии одобрило реабилитацию аэропортов Олгий и Ховд. В 2010 г. в аэропорту Улэгэй будет построена новая взлетно-посадочная полоса с твердым покрытием.
6. Задачи: Усовершенствование аэропорта Олгий, чтобы он мог принимать региональные турбовинтовые воздушные суда типа АН-24 и воздушные суда Фоккер-100 и Boeing 737.
7. Масштаб: Реабилитация будет включать усовершенствование взлетно-посадочной полосы, стоянки воздушных судов и навигационной системы, модернизацию пассажирских терминалов, а также усиление безопасности.
8. Оценочная стоимость: 20 –25 миллионов долларов США
9. План и механизмы финансирования: Будут определены позже
10. График реализации: Строительство должно быть завершено к 2010 г.
11. Исполнительные агентства: Управление гражданской авиации Монголии при Министерстве дорог, транспорта и туризма (МДТТ) будет Исполнительным агентством, ответственным за эксплуатацию нового аэропорта.
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Ожидаемыми результатами Проекта, как минимум, являются (i) улучшение доступа в и из Улэгэя и Ховда, и других частей Монголии в/из стран ЦАРЭС, а также местных районов, (ii) увеличение возможности аэропорта обслуживать пассажиров, (iii) стимулирование экономических связей между странами ЦАРЭС, (iv) способствование экономическому развитию Западного региона путем создания новых рабочих мест в секторах авиации и услуг, и (v) увеличение объемов воздушного движения в аэропорту, тем самым повышая доходы, и снижение географической изоляции.
13. Социальные и экологические вопросы: Социальные и экологические вопросы будут освещены на фазе технико-экономического обоснования. Из-за немногочисленного населения в Западном регионе, маловероятно возникновение необходимости переселения семей или переноса существующих строений.
14. Приоритетность проекта: Высокая

15. Статус проекта: Проект включен в Национальную стратегию развития, которая была одобрена Парламентом в феврале 2008 г.
16. Требуемые последующие действия: Обеспечение финансирования; и разработка технико-экономического обоснования и детального проектирования
17. Проблемы/Ограничения:
18. Возможности участия частного сектора: Услуги аэропортов предполагают возможности концессии.

МОН ИП 5: Новый международный аэропорт в Улан-Баторе
Страна: Монголия
КОРИДОР ЦАРЭС 4-б

1. Название проекта: Новый международный аэропорт в Улан-Баторе
2. Тип проекта: Строительство нового международного аэропорта
3. Местонахождение проекта: Монголия – Улан-Батор
4. Сектор/Подсектор: Транспорт / Аэропорты
5. Предпосылки и обоснование: <p>Проект расположен в 54 км от столицы, г. Улан-Батора, в долине Хошигт. Его целью является замена существующего международного аэропорта Монголии, расположенного вблизи от города, но сталкивается с проблемами из-за характера окружающей местности и ограничений пропускной способности. Пропускная способность действующего аэропорта составляет 500 000 – 600 000 пассажиров в год, при этом новый аэропорт будет спроектирован таким образом, чтобы разместить до 1,6 млн. пассажиров в год. Аэропорт облегчит поездки пассажиров в и из Монголии из международных пунктов назначения и обеспечит более эффективную связь Улан-Батора с другими центрами аймаков по всей стране. Более важно, новый аэропорт обеспечит приземления и взлеты в двух направлениях, что не может обеспечить действующий аэропорт из-за топографических условий. Это сильно влияет на полеты во время частных трудных погодных условий.</p>
6. Задачи: Строительство нового аэропорта в Улан-Баторе является приоритетом для правительства, перечисленным в Национальной стратегии развития на 2007-2021 гг., наряду с дальнейшим развитием авиационной инфраструктуры и повышением конкурентоспособности подсектора авиации Монголии, в частности на международных рынках, и увеличения общего количества внутренних и международных рейсов. <p>Строительство нового аэропорта позволит Монголии расширить свои региональные связи с другими странами ЦАРЭС, а также продолжить соединение изолированных районов Монголии, и все это окажет содействие в достижении целей Национальной стратегии развития.</p>
7. Масштаб: Технично-экономическое обоснование завершено. В дополнение к основному аэропорту, который будет спроектирован с пропускной способностью 1,6 млн. пассажиров в год, другие компоненты могут включать: (i) множественные взлетно-посадочные полосы; (ii) усовершенствование системы аэронавигации, чтобы предусмотреть повышенную безопасность воздушного пространства и перелетов; и (iii) новую дорогу с твердым покрытием, связывающую Улан-Батор с новым аэропортом.
8. Оценочная стоимость: Приблизительно 280 миллионов долларов США в эквиваленте
9. План и механизмы финансирования: Заем в размере 280 миллионов долларов США от Японского банка международного сотрудничества.
10. График реализации: Заемное соглашение подписано, а Парламент Монголии ратифицировал Заемное соглашение в мае 2008 г. Предполагаемая дата завершения строительства – 2015 г.
11. Исполнительные агентства: Управление гражданской авиации Монголии при Министерстве дорог, транспорта и туризма (МДТТ) будет Исполнительным агентством, ответственным за эксплуатацию нового аэропорта.
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Ожидаемыми результатами Проекта, в дополнение к значительному повышению безопасности и эксплуатационным возможностям, являются (i) улучшение доступа в и из Улан-Батора в/из международных и местных пунктов назначения, (ii) повышение возможностей международного аэропорта в обслуживании пассажиров, (iii) снижение зашумленности в пределах города Улан-Батор, и (iv) увеличение объемов воздушных перевозок в аэропорту Улан-Батор, тем самым повышая доходы.
13. Социальные и экологические вопросы:
14. Приоритетность проекта: Высокая

15. Статус проекта: Одобрение займа Парламентом Монголии ожидается в начале 2008 г.
16. Требуемые последующие действия:
17. Проблемы/Ограничения:
18. Возможности государственно-частного сотрудничества / участия частного сектора: Существуют возможности участия частного сектора в управлении новым терминалом и в ряде услуг, когда будет завершен аэропорт.

МОН ИП 6: Модернизация таможенной службы
Страна: Монголия
КОРИДОР ЦАРЭС: Прочие

1. Название проекта: Модернизация таможенной службы
2. Тип проекта: Инвестиционный проект
3. Местонахождение проекта: Монголия
4. Сектор/Подсектор: Содействие торговле
5. Предпосылки и обоснование: Проект отражает усилия Правительства по стимулированию торговли и улучшению инвестиционного климата посредством реформирования и модернизации таможенных органов. Это совпадает с процессом присоединения Монголии к пересмотренной Киотской Конвенции.
6. Задачи: Финансирование модернизации таможенных служб
7. Масштаб: Проект охватывает (i) перенос и модернизацию таможенную систему автоматизированной обработки данных (GAMAS); (ii) усовершенствование инфраструктуры в основном здании таможни и на таможенных пограничных постах; и (iii) укрепление институциональной базы.
8. Оценочная стоимость: 6,76 миллионов долларов США
9. План и механизмы финансирования: 5,5 миллионов долларов США был профинансировано АБР посредством займа и гранта, одобренных в 2006 г. Остальную сумму профинансировало Правительство.
10. График реализации: 2006-2010 гг.
11. Исполнительные агентства: Министерство финансов
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Проект усилит реализацию продолжающихся правовых реформ таможенных органов и изменение бизнес-процессов в Монголии.
13. Социальные и экологические вопросы:
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Осуществляется в настоящее время
16. Требуемые последующие действия: Мониторинг реализации проекта.
17. Проблемы/Ограничения:
18. Возможности государственно-частного сотрудничества / участия частного сектора:

МОН ИП 7: Создание Зоны свободной торговли Алтанбулаг
Страна: Монголия
КОРИДОР ЦАРЭС 4-б

1. Название проекта: Создание Зоны свободной торговли Алтанбулаг
2. Тип проекта: Строительство Зоны свободной торговли
3. Местонахождение проекта: Граница Монголии/России – 25 км от г.Сухэ-Батор, 335 км от Улан-Батора.
4. Сектор/Подсектор: Содействие торговле / Логистика
5. Предпосылки и обоснование: Расположенная в 25 км от г. Сухэ-Батора, в 30 км от железнодорожной станции Сухэ-Батор и всего в 5 км от российской пограничной станции Хянт, Зона свободной торговли Алтанбулаг, имеющая территорию 500 га, является идеальным местом для компаний, занимающихся международной торговлей, импортом, экспортом и складированием. Закон Монголии о создании Зоны свободной торговли Алтанбулаг позволяет завозить товары в Зону свободной торговли Алтанбулаг без таможенных пошлин, НДС и акцизного налога для производства и переработки. Закон также предоставляет компаниям, расположенным в зоне, специальные налоговые льготы, в том числе освобождение от налогов и налоговые скидки. Заинтересованность Монголии в региональном сотрудничестве и интеграции породила внушительный рост торговли с КНР и Российской Федерацией. Зона свободной торговли Алтанбулаг пролегает по коридору ЦАРЭС 4-б, важному транзитному коридору, связывающему КНР, Монголию и Российскую Федерацию.
Расширение торговли требует дальнейшего создания и расширения Зон свободной торговли.
6. Задачи: Использование преимущества местонахождения коридора ЦАРЭС 4-б, важного транзитного коридора, связывающего КНР, Монголию и Российскую Федерацию, для преобразования Зоны в крупный торговый, коммерческий, индустриальный и обслуживающий центр в Северной Монголии.
7. Масштаб Для поддержка развития Зоны свободной торговли Алтанбулаг, Проект предусматривает: <ul style="list-style-type: none"> • Строительство дороги, соответствующей стандартам Класа II Азиатских магистральных дорог, связывающей Зону с Алтанбулагом, и строительство 30 км подъездной железной дороги, соединяющей Зону с железнодорожной станцией Сухэ-Батор; • Подготовка земель для немедленного строительства, с полным правопритязанием, и всеми действующими инженерными коммуникациями; и • Создание эффективного механизма для рекламирования Зоны свободной торговли Алтанбулаг торговым, производственным и перерабатывающим компаниям, а также инвесторам.
8. Оценочная стоимость: 90 миллионов долларов США
9. План и механизмы финансирования: Будут определены позже.
10. График реализации: Строительство новой дороги и новой подъездной железной дороги должно быть завершено к 2011 г.
11. Исполнительные агентства: Администрация Зоны свободной торговли Алтанбулаг
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: АЗона свободной торговли Алтанбулаг предоставит новые возможности трудоустройства. Ее успех будет способствовать развитию дополнительного бизнеса, такого как рестораны, гостиницы и станции технического обслуживания автомобилей и, что более важно, привлечет инвесторов (иностраных и местных) в производственный сектор.
13. Социальные и экологические вопросы:
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Парламентом Монголии уже были приняты законы,

регламентирующие Зону свободной торговли Алтанбулаг. По состоянию на февраль 2008 г., уже было получено более 50 запросов от китайских, японских, корейских и российских компаний, подписано 38 контрактов.

16. Требуемые последующие действия: Обеспечение финансирования.

17. Проблемы/Ограничения: Финансирование.

18. Возможности участия частного сектора: Строительство, а затем инвестиции в логистику, услуги и производство.

МОН ИП 8: Улучшение зоны свободной торговли Цагаануур
Страна: Монголия
КОРИДОР ЦАРЭС 4-а

1. Название проекта: Улучшение зоны свободной торговли Цагаануур
2. Тип проекта: Развитие Зоны свободной торговли
3. Местонахождение проекта: Зона свободной торговли Цагаануур расположена в 68 км от Баян-Улэгэй, областной столицы, и приблизительно в 1 720 км от Улан-Батора. Зона расположена в коридоре ЦАРЭС 4-а, приблизительно в 32 км от границы Российской Федерации и в 250 км от границы КНР.
4. Сектор/Подсектор: Содействие торговле / Логистика
5. Предпосылки и обоснование: С момента присоединения к ВТО в 1997 г., Монголия значительно либерализовала свой торговый режим, применяя низкие тарифы, не налагая количественных ограничений и не предоставляя экспортных субсидий. Правительство также предприняло ряд мер, направленных на привлечение прямых иностранных инвестиций, внесение поправок и приведение торгового законодательства в соответствие с правилами и обязательствами ВТО. Заинтересованность Монголии в региональном сотрудничестве и интеграции породила внушительный рост торговли с КНР и Российской Федерацией и привлекла значительные инвестиции из КНР, Канады, США, Японии и Кореи. Зона свободной торговли Цагаануур была создана в ноябре 2005 г. для ускорения развития западного региона Монголии. Зона свободной торговли имеет площадь около 708,4 га и расположена на равнинной местности с галечниковой и каменистой почвой. Закон Монголии о создании Зоны свободной торговли Цагаануур позволяет завозить товары в Зону свободной торговли Цагаануур без таможенных пошлин, НДС и акцизного налога для производства и переработки. Закон также предоставляет компаниям, расположенным в зоне, специальные налоговые льготы, в том числе освобождение от налогов и налоговые скидки. С момента ее создания, экономическое развитие было медленным, и необходимы меры, чтобы превратить Зону в успешную инициативу.
6. Задачи: Усовершенствование и расширение Зоны свободной торговли с предоставлением дополнительных услуг.
7. Масштаб: Проект предусматривает: <ul style="list-style-type: none"> • Подготовку земель для немедленного развития – с полным правопритязанием, и всеми действующими инженерными коммуникациями; • Строительство складов и грузовых дворов для хранения и перевалки; и • Создание эффективного механизма для рекламирования Зоны свободной торговли Цагаануур торговым, производственным и перерабатывающим компаниям, а также инвесторам.
8. Оценочная стоимость: 30 миллионов долларов США
9. План и механизмы финансирования: Будут определены позднее.
10. График реализации: 2010 – 2011 гг.
11. Исполнительные агентства: Зона свободной торговли Цагаануур
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Зона свободной торговли Цагаануур предоставит новые возможности трудоустройства. Ее успех будет способствовать развитию дополнительного бизнеса, такого как рестораны, гостиницы и станции технического обслуживания автомобилей и, что более важно, привлечет инвесторов (иностраных и местных) в производственный сектор.
13. Социальные и экологические вопросы:
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: В 2002 – 2003 гг. Парламент Монголии одобрил законы о Зоне свободной торговли Цагаануур.
16. Требуемые последующие действия: Определение источников финансирования.
17. Проблемы/Ограничения: Обеспечение финансирования и инвесторы.
18. Возможности участия частного сектора: Строительство, а затем инвестиции в логистику, производство и услуги.

МОН ИП 9: Создание зоны свободной торговли Замын-Ууд
Страна: Монголия
КОРИДОР ЦАРЭС 4-б

1. Название проекта: Создание зоны свободной торговли Замын-Ууд
2. Тип проекта: Развитие Зоны свободной торговли
3. Местонахождение проекта: Граница Монголии/КНР – к югу от города Замын-Ууд
4. Сектор/Подсектор: Содействие торговле / Логистика и Услуги / Торговля Услуги / Банковские, финансовые услуги Услуги / Туризм, гостеприимство, отдых Услуги / Хранение, упаковка, сортировка Промышленность / легкое производство, узловая сборка, переработка Недвижимость / офисы, склады, распределительные центры
5. Предпосылки и обоснование: Расположенная поблизости от пограничного города Замын-Ууд, и всего в 8 км от быстро растущего китайского пограничного города Эрлянь, Свободная экономическая зона Замын-Ууд, расположенная на 900 га, является отличным местом для коммерции, промышленности и туризма. Закон Монголии о создании Свободной экономической зоны Замын-Ууд присвоил зоне специальный статус. Закон позволяет завозить товары в Свободную экономическую зону Замын-Ууд без таможенных пошлин, НДС и акцизного налога для производства и переработки. Закон также предоставляет компаниям, расположенным в зоне, специальные налоговые льготы, в том числе освобождение от налогов и налоговые скидки. Заинтересованность Монголии в региональном сотрудничестве и интеграции породила внушительный рост торговли с КНР и Российской Федерацией. Расположенная в 780 км от Улан-Батора, столицы Монголии, и в 230 км от Сайншанда, центра Дорногобийской области, Свободная экономическая зона Замын-Ууд пролегает непосредственно по коридору ЦАРЭС 4-б, важному транзитному коридору, связывающему КНР, Монголию и Российскую Федерацию.
6. Задачи: Развитие Свободной экономической зоны Замын-Ууд в крупный коммерческий, промышленный и туристический центр в регионе, обеспечив жителей Дорногобийской области возможностью трудоустройства и экономическими возможностями.
7. Масштаб: Проект включает: (i) подготовит земли для немедленного строительства, с полным правомпритязанием, и всеми действующими инженерными коммуникациями, и (ii) создаст эффективный механизм для рекламирования Свободной экономической зоны Замын-Ууд торговым, производственным и перерабатывающим компаниям, а также инвесторам.
8. Оценочная стоимость: 100 миллионов долларов США
9. План и механизмы финансирования: Государственный бюджет и содействие со стороны многосторонних институтов
10. График реализации: Строительство должно быть завершено к 2015г.
11. Исполнительные агентства: Свободная экономическая зона Замын-Ууд
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Успех Свободной экономической зоны Замын-Ууд окажет позитивное воздействие на развитие дополнительных услуг, таких как рестораны, гостиницы и станции технического обслуживания автомобилей, тем самым создавая еще больше рабочих мест и обеспечивая более высокие доходы в области. Ожидаемыми результатами проекта будут, как минимум (i) стимулирование экономического развития в регионе, (ii) создание новых рабочих мест, (iii) усовершенствование коридора ЦАРЭС 4 б из транспортного коридора в экономический коридор.
13. Социальные и экологические вопросы: Из-за немногочисленного населения в этом районе, маловероятно возникновение необходимости переселения семей или переноса существующих строений.

14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Парламент Монголии инициировал создание экономической зоны Замын-Ууд в 1995 г. в рамках “Концепции создания Свободной экономической зоны”. “Закон Монголии о Свободной экономической зоне” был принят в 2002 г. “Закон о правовом статусе Свободной экономической зоны Замын-Ууд” был принят в 2003 г.
16. Требуемые последующие действия: Обеспечение финансирования
17. Проблемы/Ограничения: Финансирование
18. Возможности участия частного сектора: Строительство, а затем инвестиции в логистику, услуги и производство.

ТАД ИП1: Реабилитация автомобильной дороги Душанбе-граница Кыргызской Республики, Фаза II
СТРАНА: ТАДЖИКИСТАН
КОРИДОР ЦАРЭС 3-b, 5

1. Название проекта: Реабилитация автодороги Душанбе - граница Кыргызской Республики
2. Тип проекта: Реабилитация дороги
3. Местоположение проекта: 121 км в Таджикистане, от Нурбада до Нимчи
4. Сектор/Подсектор: Транспорт / Автодороги
5. Предпосылки и обоснование: Фаза I этого проекта реабилитации дороги на участке от Душанбе до Нурбада уже завершена. Фаза II на участке от Нурбада до Нимчи продолжается, и ее завершение запланировано на май 2009 г.
6. Задачи: Проект усовершенствует состояние 89 км дороги на участке от Нурбада до Нимчи.
7. Масштаб: Проект включает в себя реабилитацию 89 км дороги на участке от Нурбада до Нимчи.
8. Оценочная стоимость: Оценочно, общая стоимость проекта составит \$39,5 миллиона.
9. План и механизмы финансирования: Сумма в \$39,5 миллиона, в которую включаются доли АБР: \$29,5 миллиона кредита и 0,5 миллиона гранта; и правительства Таджикистана: \$9,5 миллиона. Финансирование АБР было одобрено в 2005 г.
10. График реализации: В процессе реализации до 2009 г.
11. Исполнительные агентства: Министерства транспорта и связи (МТиС).
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Проект существенно уменьшит препятствия на путях торговли и окажет содействие региональной торговле и сотрудничеству.
13. Социальные и экологические вопросы: Больших отрицательных социальных и природных воздействий проект не окажет.
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: В процессе реализации
16. Требуемые последующие действия:
17. Проблемы / Ограничения:
18. Возможности для партнерства государственного и частного секторов/участия частного сектора (ПГЧС/УЧС): Реабилитация дороги ведется частными подрядчиками.

**ТАД ИП2: Реабилитация автодороги Душанбе-граница Кыргызской Республики,
Фаза III
СТРАНА: Таджикистан
КОРИДОР ЦАРЭС 3-б, 5**

1. Название проекта: Реабилитация автодороги Душанбе -- граница Кыргызской Республики
2. Тип проекта: Реабилитация дороги
3. Местоположение проекта: 121 км в Таджикистане от Нимчи до границы Кыргызской Республики
4. Сектор/Подсектор : Транспорт / Автодороги
5. Предпосылки и обоснование: Оставшийся 121 км между Нимчи и границей является отсутствующим звеном на территории Таджикистана, нужным для выхода в коридоры 3-б и 5 ЦАРЭС.
6. Задачи: Главная задача Фазы III заключается в содействии торговле и сотрудничеству вдоль коридора 3-б и 5 ЦАРЭС
7. Масштаб: Проект включает в себя реабилитацию 121 км дороги на участке от Нимчи до границы Кыргызской Республики.
8. Оценочная стоимость: \$85,5 миллиона
9. План и механизмы финансирования: АБР выделяет кредит на сумму в \$40,9 миллиона и \$12,5 миллиона гранта; а правительства Таджикистана выделит (\$32,1 миллиона.
10. График реализации: Осуществляется и будет завершен в 2013 г.
11. Исполнительные агентства: Исполнительным агентством будет МТиС правительства Таджикистана и к его реализации будет привлечен существующий ОРП по дорожным проектам.
12. Ожидаемые результаты и бенефициарии: Проект существенно уменьшит препятствия на путях торговли и окажет содействие региональной торговле и сотрудничеству.
13. Социальные и экологические вопросы: Больших отрицательных социальных и природных воздействий проект не окажет.
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: В процессе реализации.
16. Требуемые последующие действия:
17. Проблемы / Ограничения:
18. Возможности для партнерства государственного и частного секторов/участия частного сектора (ПГЧС/УЧС): Реабилитация дороги будет вестись частными подрядчиками.

ТАД ИПЗ: Автомобильная дорога Душанбе – Худжант – Чанак – граница Узбекистана
СТРАНА: Таджикистан
КОРИДОР ЦАРЭС 6-с

1. Название проекта: Проект дороги Душанбе - Хаваст
2. Тип проекта: Усовершенствование дороги
3. Местоположение проекта: Таджикистан
4. Сектор/Подсектор : Транспорт / Автодороги
5. Предпосылки и обоснование: Проект дороги Душанбе – Хаваст является ключевым участком в транспортном коридоре ЦАРЭС 6-с. Наряду с этим она связывает Душанбе с северным Таджикистаном и выходит к Ташкенту. Который лежит на расстоянии примерно 150 км от Хаваста. В 2008 г. будет открыт тоннель в Анцобе, который был построен при помощи Ирана, что придает гораздо более высокий уровень важности задаче усовершенствования всей остальной части этой дороги.
6. Задачи: Задачи настоящего проекта в содействии экономическому развитию и сокращении уровня бедности посредством усовершенствования дорожной транспортной системы. Надежная, безопасная и низко-затратная дорожная сеть сократит цены товаров и улучшит доступ к рынкам и услугам. Наряду с этим она обеспечит территориальную целостность Таджикистана и дальнейшую региональную интеграцию.
7. Масштаб: Проект предусматривает усовершенствование 302 км дороги между Душанбе и Хавастом.
8. Оценочная стоимость: \$150 миллиона, исключая стоимость туннеля Анцоб.
9. План и механизмы финансирования: будут определены.
10. График реализации: Осуществляется - до 2011 г.
11. Исполнительные агентства: Министерство транспорта и связи (МТиС).
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Главные выгоды реабилитированной дороги в снижении операционных затрат транспортных средств и сокращении времени перевозок. В свою очередь эти результаты приведут к сокращению транспортных затрат, улучшат доступ к рынкам и повысят доступность социальных услуг. Большая часть этих выгод окажется в распоряжении местного населения, но наряду с этим эти выгоды будут разделяться так же с населением КНР, Пакистана и Афганистана.
13. Социальные и экологические вопросы:
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: В процессе реализации
16. Требуемые последующие действия: Определение плана финансирования и детальная инженерная проработка проекта.
17. Проблемы / Ограничения:
18. Возможности для партнерства государственного и частного секторов/участия частного сектора (ПГЧС/УЧС): Реабилитация дороги будет вестись частными подрядчиками

ТАД ИП4: Реабилитация автодороги Курган-Тюбе – Дусти – Нижний Пяндж
СТРАНА: Таджикистан
КОРИДОРЫ ЦАРЭС 5, 6-с

1. Название проекта: Реабилитация автодороги Дусти – Нижний Пяндж
2. Тип проекта: Реабилитация дорог
3. Местоположение проекта: Таджикистан
4. Сектор/Подсектор: Транспорт / Автодороги
5. Предпосылки и обоснование: Дорога между Душанбе и Нижним Пянджем становится высокоприоритетной после пуска в эксплуатацию моста через реку Амударью (Пяндж), так как она обеспечивает связь с Афганистаном. Потенциально она может превратиться в важный региональный коридор, ведущий на Индийский субконтинент и к глубоководным портам в Пакистане. Дорога между Душанбе и Курган-Тюбе находится в хорошем состоянии после ее реабилитации по окончании гражданской войны в стране. Далее к югу эта дорога находится в приемлемом состоянии, но при приближении к новому мосту дорога оказывается в плохом, или негодном состоянии, и ее требуется срочно реабилитировать.
6. Задачи: Заключаются в обеспечении экономического развития и сокращении бедности. Проект дополнил дорожную сеть новым мостом, новым пограничным оборудованием и обеспечил более хорошую связь с Кундузом в Афганистане.
7. Масштаб: Предусматривается усовершенствование примерно 15 км дороги между Дусти и Нижним Пянджем.
8. Оценочная стоимость: \$90 миллиона. Стоимость других двух участков до Курган-Тюбе оценены в размере \$80 миллионов.
9. План и механизмы финансирования: Грантовое финансирование от Японии: \$10 млн. и будут определены источники финансирования для оставшихся \$80 млн.
10. График реализации: с 2008 по 2010 гг. Завершение участка до Дусти в 2008 г., до Джиликула в 2009 г., и участка до Курган-Тюбе в 2010 г.
11. Исполнительные агентства: Министерство транспорта и связи (МТиС).
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Главные выгоды реабилитированной дороги в снижении операционных затрат транспортных средств и сокращении времени перевозок. В свою очередь эти результаты приведут к сокращению транспортных затрат, улучшат доступ к рынкам и повысят доступность социальных услуг. Большая часть этих выгод окажется в распоряжении местного населения, но наряду с этим эти выгоды будут разделяться так же с населением КНР, Пакистана и Афганистана.
13. Социальные и экологические вопросы: Главные социальные проблемы связана с переселением населения, распространением инфекционных заболеваний, контрабандой живого товара и наркотиков. Распространение инфекционных заболеваний, включая ВИЧ, СПИД, должно предотвращаться через те программы информирования местного населения, которые в настоящее время применяются при реализации дорожных проектов. Контрабанда опиума представляет собой большую проблему на границе между Афганистаном и Таджикистаном, т.е., именно там, где проходит настоящая дорога. Для борьбы с этой угрозой потребуются согласованные действия Правительств стран партнеров в развитии и их полномочных органов.
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Продолжается. JICA финансирует разработку детального проекта для реабилитации участка дороги от Курган-Тюбе до Дусти.
16. Требуемые последующие действия: Реализация проекта ведется при применении программ технического обслуживания и безопасности дорожного движения
17. Проблемы / Ограничения:
18. Возможности для партнерства государственного и частного секторов/участия частного сектора (ПГЧС/УЧС): Реабилитация дороги ведется частными подрядчиками

ТАД ИП5: Дорога Душанбе – Турсунзаде – граница Узбекистана
СТРАНА: Таджикистан
КОРИДОР ЦАРЭС 3-б

1. Название проекта: Дорога Душанбе – Турсунзаде
2. Тип проекта: Усовершенствование дорог
3. Местоположение проекта: Таджикистан
4. Сектор/Подсектор: Транспорт / Автодороги
5. Предпосылки и обоснование: Участок Душанбе – Турсунзаде дороги представляет собой важный транспортный коридор, идущий из КНР через Кыргызскую Республику, Таджикистан, Узбекистан и Афганистан в Иран и к Аравийскому морю. Этот коридор функционирует, но достижение его полного потенциала потребует значительных усовершенствований дорог в нем. Для достижения такой цели уже реализуется несколько проектов. Усовершенствование участка Душанбе – Турсунзаде дороги станет важным шагом в этом направлении.
6. Задачи: Задачи настоящего проекта в содействии экономическому развитию и сокращении уровня бедности посредством создания безопасной, надежной и низко-затратной дорожной транспортной сети.
7. Масштаб: Предусматривается усовершенствование примерно 66 км дороги между Душанбе, проходя через Турсунзаде и выходя к границе с Узбекистаном.
8. Оценочная стоимость: \$ 100 миллионов.
9. План и механизмы финансирования: АБР изучает вопрос о выделении финансирования (\$ 80 миллионов) и \$20 миллионов от Правительства и со-финансирующих сторон.
10. График реализации: ТППП-2009 г., усовершенствование дороги в 2010-2012 гг.
11. Исполнительные агентства: Министерство транспорта и связи (МТиС).
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Главные выгоды реабилитированной дороги в снижении операционных затрат транспортных средств и сокращении времени перевозок. В свою очередь эти результаты приведут к сокращению транспортных затрат, улучшат доступ к рынкам и повысят доступность социальных услуг. Большая часть этих выгод окажется в распоряжении местного населения, но наряду с этим эти выгоды будут разделяться так же с населением КНР, Пакистана и Афганистана.
13. Социальные и экологические вопросы:
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: В процессе реализации
16. Требуемые последующие действия:
17. Проблемы / Ограничения:
18. Возможности для партнерства государственного и частного секторов/участия частного сектора (ПГЧС/УЧС): Реабилитация дороги будет вестись частными подрядчиками.

УЗБ ИП1: Улучшение региональной дороги ЦАРЭС
СТРАНА: Узбекистан
КОРИДОРЫ ЦАРЭС 2-а, 6-а

1. Название проекта: Улучшение региональной дороги
2. Тип проекта: Усовершенствование дорог
3. Местоположение проекта: Узбекистан, Каракалпакская и Хорезмская области
4. Сектор/Подсектор: Транспорт / Автодороги
5. Предпосылки и обоснование: Проект является составной частью Программы развития дорог Правительства Узбекистана на 2007-2010 гг., по которой Правительство страны выделяет \$320 миллионов на реконструкцию и \$460 миллионов на ремонт дорог. Предлагаемый Проект охватывает два дорожных коридора в ЦАРЭС, и за его счет будет существенно улучшена связь в регионе.
6. Задачи: Общая цель заключается в поддержке устойчивого экономического роста посредством содействия развитию физической инфраструктуры.
7. Масштаб: В Проекте будут усовершенствованы два участка дороги при выведении их состояния на уровень международных строительных стандартов. Участок 1: 40 км, расположен между 876 к и 916 км в Кунгзадском районе Каракалпакской области Участок 2: 91 км, расположен между 490 и 581 км в Хазарогском районе Хорезмской области
8. Оценочная стоимость: Общая стоимость проекта составит сумму, эквивалентную \$173,5 миллиона
9. План и механизмы финансирования: АБР одобрил в конце 2007 г. кредит на сумму \$75,3 миллиона. Правительство Узбекистана выделит оставшуюся часть затрат на сумму \$98,2 миллиона из своих собственных средств.
10. График реализации: 2009–2011 гг. В настоящее время ведется детальное проектирование.
11. Исполнительные агентства: Отдел реализации проекта (ОРП) в Дорожном фонде Минфина. ОРП окажет помощь компании с парком дорожного оборудования
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Настоящий проект реализуется в относительно изолированной и неразвитой местности Узбекистана, где отмечается высокий уровень бедности населения. Она располагается вблизи от Аральского моря, где произошло ухудшение природных условий и отмечена деградация почвы. Однако, и такая территория приобретет себе потенциалы в том случае, если через нее пройдет крупный транспортный коридор. Главные выгоды будут в форме пониженных операционных затрат транспорта и в меньшем числе дорожных происшествий. Выгодоприобретателями станут пользователи дороги, которая позволит генерировать зарубежные или республиканские транспортные перевозки. Местные пользователи получают себе наибольшие выгоды, по крайней мере, в течение краткого срока, но надо учитывать высокие потенциальные возможности развития транзитного транспорта, которые создаются программами поддержки торговли.

<p>13. Социальные и экологические вопросы: Предложенный проект вызывает озабоченность по ряду таких пунктов. Исходное обследование природных условий пришло к выводу, что при соответствующем ослаблении воздействий и надлежащем мониторинге отрицательные воздействия на экологию окажутся минимальными. Фактически, это экологическое обследование отметило возможности существенных воздействий, которые станут положительными факторами для местного населения при их выражении в терминах генерирования доходов и доступности усовершенствованных социальных услуг. Проблемы масштабного переселения населения отсутствуют, так как в проекте используется уже полученное право проезда на уже имеющейся полосе отчуждения.</p>
<p>14. Приоритетность проекта: Высокая</p>
<p>15. Статус проекта: Кредит АБР был одобрен в 2007 г</p>
<p>16. Требуемые последующие действия: В 2008 году проводилось детальное проектирование. Контракты будут заключаться в 2008 г.</p>
<p>17. Проблемы / Ограничения:</p>
<p>18. ПГЧС/ УЧС:</p>

УЗБ ИП2: Региональная железная дорога
СТРАНА: Узбекистан
КОРИДОРЫ ЦАРЭС 2-а, b, 3-а, b, 6-а, b

1. Название проекта: Проект региональной железной дороги
2. Тип проекта: Реструктуризация и рационализация железных дорог Узбекистана
3. Местоположение проекта: Узбекистан
4. Сектор/Подсектор: Транспорт / Железные дороги
5. Предпосылки и обоснование: <p>Существующая железнодорожная сеть имеет общую длину в 4000 км, и по ней перевозится почти 90% всего экспорта и 80% от всего объема импорта. Тем не менее, железнодорожная инфраструктура требует крупных инвестиций ввиду своей существенной деградации. Более того, железнодорожная сеть ориентирована на БСС, и не на те рынки, которые проявляют наиболее быстрый рост в последние годы (КНР, Южная Азия, И Средний Восток). Поэтому в повестке дня стоит вопрос о выработке основополагающей программы обновления, реструктуризации и рационализации компании Узбекистон Темир Юллари (УТЮ), которая представляет собой монопольного оператора железных дорог.</p> <p>Главными вызовами, которые бросает железнодорожная сеть (как грузовые, так и пассажирские перевозки) заключаются в устаревшем оборудовании, устаревшей системе внутренней телекоммуникации и сигнализации, стареющем подвижном составе, и отсутствии инструментов системы управленческой информации. Так же имеются проблемы в отношении железнодорожных тарифов и системы выставления счетов. Все эти вызовы возникли в той ситуации, когда требуется быстро внедрить усовершенствования системы.</p>
6. Задачи: Общая цель в поддержке масштабного экономического роста за счет создания более быстрой, безопасной и более дружелюбной к пользователям железнодорожной системы. Второстепенная цель в поощрении конкуренции и участия частного сектора, что должно способствовать достижению общей цели.
7. Масштаб: Намерение в том, чтобы модернизировать компанию УТЮ посредством требуемых инвестиций, усовершенствование системы управления и приобретение новых технологий. В этом объеме входит так же и задача замены устаревших и недогруженных активов.
8. Оценочная стоимость: \$50 миллиона на Фазе I
9. План и механизмы финансирования: Будут определены. Один из изучаемых вариантов в получении кредита и ТП-гранта из АБР.
10. График реализации: 2011-2015 гг.
11. Исполнительные агентства: Будут определены
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Выгоды будут получены от более надежной, безопасной и скоростной железной дороги. Это выгодно как для грузовых, так и пассажирских перевозок. Узбекские потребители получают свои выгоды при снижении цен на потребительские товары, а пассажирам (путешественникам) будут выгодными более комфортабельные поездки и сниженные тарифы. <p>Все это будет выгодно так же и для главных экспортных отраслей Узбекистана, например, хлопковой, минеральных ресурсов и автомобильной. Главными выгодоприобретателями станут предприятия и население Узбекистана, но ввиду того, что возрастут объемы транзитных перевозок, то выгодоприобретателями в этом случае станут жители соседних стран и торговые партнеры.</p>
13. Социальные и экологические вопросы:
14. Приоритетность проекта: Средняя
15. Статус проекта: Предложен правительством. Будут вестись поиски источников финансирования для проведения инвестиций и предоставления ТП.
16. Требуемые последующие действия: Описание проекта и его ТЗ.
17. Проблемы / Ограничения:
18. ПГЧС/ УЧС:

УЗБ ИПЗ: Приобретение новых локомотивов
СТРАНА: Узбекистан
КОРИДОРЫ ЦАРЭС: 2, 3-а, 6-а,b,c

1. Название проекта: Приобретение новых локомотивов
2. Тип проекта: Усовершенствование железных дорог
3. Местоположение проекта: Узбекистан
4. Сектор/Подсектор: Транспорт / Железные дороги
5. Предпосылки и обоснование: В Узбекистане имеется около 4000 км железных дорог, по которым в 2005 г. в целом было перевезено 55,0 миллиона тон грузов, или же достигнута цифра в 18,1 миллиарда тонно-км. В целом, в 2005 г. осуществлено 17 965 пассажирских рейсов, когда на каждый день выпадает примерно 50 рейсов. Число пассажиров достигло 16,0 миллиона, что равно 2,1 миллиарда пассажиро-километров. В общей железнодорожной сети электрифицировано примерно 18% путей, и по этим линиям перевозится около 42% пассажиров и 35% грузов. Затраты на перевозку грузов электрическими локомотивами ниже, чем при перевозках дизельными, и коэффициент энергопотребления здесь более высок. В еще большей степени это относится к пассажирским перевозкам. По этой причине правительство Узбекистана и Узбекские железные дороги (Узбекистон Темир Юллари, УТЮ) начали реализацию программы электрификации на тех участках, где объемы трафика требуют этого.
6. Задачи: Цель заключается в улучшении самочувствия и комфорта пассажиров при предоставлении им безопасной, надежной, комфортной и скоростной услуги.
7. Масштаб: Закупка 15 новых пассажирских локомотивов
8. Оценочная стоимость: Предварительно оценивается в \$25 миллиона.
9. План и механизмы финансирования: Будут использованы собственные ресурсы компании УТЮ, и наряду с ними возможно привлечение средств из Эксим Банка КНР.
10. График реализации: 2009-2010 гг.
11. Исполнительные агентства: Будут определены, хотя УТЮ остается очень вероятным агентством.
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Выгоды в основном выпадут на долю железнодорожных пассажиров, и выражаться они будут в улучшенном качестве этой услуги. Также могут возникнуть выгоды в форме более низких цен, так как потребление энергии понизится на 18-22% по сравнению с дизельным транспортом. Альтернативно, могут снизиться эксплуатационные убытки УТЮ на пассажирских перевозках.
13. Социальные и экологические вопросы: Уже сами по себе электрические локомотивы представляют в экологическом отношении улучшение по сравнению с дизельными. Тем не менее, чистая выгода будет зависеть от способа генерации электричества. Рост объемов железнодорожных перевозок окажется экологически выгодным так же по той причине, что трафик перейдет сюда с автодорог и воздушного транспорта, где выбросы двуоксида углерода гораздо выше. Рост пассажирских перевозок, включая железнодорожные, может приводить к повышенному риску распространения инфекционных болезней и контрабанде наркотиков и живого товара. Поэтому уже в контексте Государственной генеральной программы электрификации требуется предусмотреть меры противодействия таким отрицательным факторам.
14. Приоритетность проекта: Высокий
15. Статус проекта: Продолжается. Должно быть завершено его финансирование.
16. Требуемые последующие действия: Инициация тендерных процедур.
17. Проблемы / Ограничения: Очевидно, что одна из проблем связана с планом

финансирования. На одном из этапов ЕБРР был отождествлен в качестве источника фондов, но по мере продвижения к цели этот план, кажется, провалился.

Второй вопрос относится к прозрачности и честности тендерных процедур, над которыми должен быть установлен тщательный мониторинг.

18. ПГС/ УЧС:

УЗБ ИП4: Электрификация участка ж/д Каши – Ташгузар – Бойсун - Кумгурган
СТРАНА: Узбекистан
КОРИДОРЫ ЦАРЭС: 6-а, б

1. Название проекта: Электрификация участка ж/д Каши – Ташгузар – Бойсун – Кумгурган
2. Тип проекта: Усовершенствование железных дорог
3. Местоположение проекта: Узбекистан, Кашкадарьинская и Сурхандарьинская области
4. Сектор/Подсектор : Транспорт / Железные дороги
5. Предпосылки и обоснование: Линия Каши – Ташгузар – Бойсун – Кумгурган была завершена и стала составной частью коридора ЦАРЭС 6-а, связывающего Российскую федерацию с Южной Азией. Для успешного функционирования этого коридора потребуются существенный рост объемов трафика в нем, и при этом надо учитывать быстрый экономический рост охватываемых им стран. Планируется, что проект увеличит пропускную способность и снизит затраты за счет более высокой средней скорости и более высокого коэффициента энергопотребления при перевозках.
6. Задачи: Цель заключается в поддержке существенного экономического роста посредством предоставления более надежной и скоростной услуги железнодорожных перевозок пассажиров и грузов. Более того, электрификация, по сравнению с дизельным транспортом, имеет выгоды с точки зрения охраны природы.
7. Масштаб: Проект включает электрификацию 262 км железнодорожных путей от Каши до Кумгургана.
8. Оценочная стоимость: Оценочная стоимость \$180 миллионов.
9. План и механизмы финансирования: Электрификация будет финансироваться из республиканского бюджета при привлечении прочих вкладов. Фонд развития Кувейта предложил кредит в \$6 миллионов.
10. График реализации: 2011-2014 гг.
11. Исполнительные агентства: Минфин и УТЮ (Узбекистон Темир Юллари, государственная акционерная компании)
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Ожидается, что на этой секции железной дороги может произойти существенный рост объемов пассажирских, и, особенно, грузовых перевозок. Она сокращает путь к Каспийскому морю и далее по сравнению с расстоянием линии через Туркменистан, и, таким образом, она должна привлечь не только национальный трафик, но так же и международный транзитный трафик в том случае, если меры поддержки торговли будут предприняты в сочетании с усовершенствованием железнодорожных услуг. Как уже отмечалось, выгоды будут получены при снижении затрат и предоставлении более скоростной услуги. Но при этом в проекте имеются так же и экологические выгоды. Основными выгодоприобретателями станут железная дорога (УТЮ) и ее клиенты, как национальные, так и зарубежные. Линия может отвлечь на себя некоторую долю трафика, но не очень большую при ее сравнении с другими членами ЦАРЭС.
13. Социальные и экологические вопросы: Не имеется крупных отрицательных социальных и экологических воздействий.
14. Приоритетность проекта: Средняя
15. Статус проекта: Новый
16. Требуемые последующие действия: Техничко-экономическое обоснование с

последующими детальными инженерной проработкой и проектированием.

17. Проблемы / Ограничения: Генеральная программа электрификации является очень амбициозной по числу и размерам ее проектов. Поэтому будет важным поэтапное размещение проектов во времени с тем, чтобы не превысить имеющиеся финансовые и институциональные возможности. Наряду с этим надо будет аккуратно определиться с финансовой жизнеспособностью настоящего (и других) проекта электрификации

18. ПГЧС/ УЧС:

УЗБ ИП5: Электрификация участков ж/д Самарканд – Навои и Самарканд – Каши
СТРАНА: Узбекистан
КОРИДОРЫ ЦАРЭС 2-А, В

1. Название проекта: Электрификация участков ж/д Самарканд – Навои и Самарканд – Каши
2. Тип проекта: Усовершенствование железных дорог
3. Местоположение проекта: Узбекистан, Самаркандская, Навоинская и Кахкадарьинская области
4. Сектор/Подсектор : Транспорт / Железные дороги
5. Предпосылки и обоснование: Ветка Самарканд – Навои является составной частью того коридора ЦАРЭС, который проходит с востока на запад и обратно, и идет из КНР к Каспийскому морю и в Азербайджан. В целом и частности это транзитный и торговый коридор, соединяющий шесть стран членов ЦАРЭС. При предположении, что пункты пересечения границы станут более дружелюбными к пользователям, произойдет несомненное существенное увеличение объемов трафика, ибо здесь надо учитывать спрос на потребительские товары в КНР и Европе, которые выступают в роли наиболее важных источников, и, наряду с этим, так же при учете минеральных и нефтяных резервов, располагающихся вдоль этого маршрута в Центральной Азии. В свою очередь рост трафика станет оправданием электрификации этой ветки.
6. Задачи: Цель заключается в поддержке существенного экономического роста посредством предоставления более надежной и скоростной услуги железнодорожных перевозок пассажиров и грузов. Более того, электрификация, по сравнению с дизельным транспортом, имеет выгоды с точки зрения охраны природы.
7. Масштаб: Проект включает электрификацию 265 км железнодорожных путей от Самарканда до Навои и от Самарканда до Каши.
8. Оценочная стоимость: Оценочная стоимость \$185 миллионов.
9. План и механизмы финансирования: Электрификация будет финансироваться из республиканского бюджета при привлечении прочих вкладов.
10. График реализации: 2011-2014 гг.
11. Исполнительные агентства: Минфин и УТЮ (Узбекистон Темир Юллари, государственная акционерная компании)
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Как уже было отмечено, эти две секции железной дороги могут увидеть существенный прирост в объемах грузовых перевозок. В терминах роста трафика особенно многообещающей представляется секция от Самарканда до Навои, которая является составной частью коридора 2 ЦАРЭС. Выгоды будут достигнуты за счет снижения затрат (более высокая энергоэффективность, более высокая средняя скорость перевозок, более тяжелые составы с большим числом вагонов) и более надежных услуг. Имеющийся парк дизельных локомотивов является относительно старым и устаревшим. Поэтому, наряду с указанными в проекте от электрификации так же появятся и экологические выгоды. Основными выгодоприобретателями станут компания УТЮ и ее клиенты, как национальные, так и зарубежные.

<p>13. Социальные и экологические вопросы: Электрификация, как такова, создает немного социальных проблем. Нет нужды адресоваться к вопросам переселения жителей. Но любое увеличение объемов трафика может вести к росту распространенности инфекционных заболеваний, или способствовать контрабанде наркотиками и живым товаром. Но смягчающие меры должны быть предусмотрены уже на стадии разработки и стать частью исходного проекта по усовершенствованию железнодорожной системы.</p> <p>Озабоченность вопросами защиты природы снижается при электрификации. Электроэффективность выше, чем у дизеля. Так же, электрические железные дороги дают очень малые выбросы двуокиси углерода на тонно-км или пассажиро-км.</p>
<p>14. Приоритетность проекта: Средняя</p>
<p>15. Статус проекта: Новый, ведутся некоторые первичные инженерные проработки.</p>
<p>16. Требуемые последующие действия: Техничко-экономическое обоснование с последующими детальными инженерной проработкой и проектированием.</p>
<p>17. Проблемы / Ограничения: Генеральная программа электрификации является очень амбициозной по числу и размерам ее проектов. Поэтому будет важным поэтапное размещение проектов во времени с тем, чтобы не превысить имеющиеся финансовые и институциональные возможности. Наряду с этим надо будет аккуратно определиться с финансовой жизнеспособностью настоящего (и других) проекта электрификации.</p>
<p>18. ПГЧС/ УЧС:</p>

УЗБ ИП 6: Электрификация участков ж/д Навои – Бухара и Бухара - Каши
СТРАНА: Узбекистан
КОРИДОРЫ ЦАРЭС: 2-В, 3-А, 6-А

1. Название проекта: Электрификация участков ж/д Навои – Бухара и Бухара - Каши
2. Тип проекта: Усовершенствование железных дорог
3. Местоположение проекта: Узбекистан, Бухарская, Навоинская и Кахкадарьинская области
4. Сектор/Подсектор : Транспорт / Железные дороги
5. Предпосылки и обоснование: Эти две секции железной дороги являются составной частью коридора 6-а ЦАРЭС, который связывает северную Европу с Персидским заливом и Аравией, при транзите через Казахстан, Узбекистан и Афганистан. Секция– Бухара – Навои так же будет частью коридоров 2-в и 3-а ЦАРЭС. Как таковая она может стать частью транзитного и торгового маршрута с большим потоком движения, но это предполагает, что пограничные проблемы, включая плохое состояние моста через Амударью в Туркменистан, будет решены.
6. Задачи: Цель заключается в поддержке существенного экономического роста посредством предоставления более надежной и скоростной услуги железнодорожных перевозок пассажиров и грузов. Более того, электрификация, по сравнению с дизельным транспортом, имеет выгоды с точки зрения охраны природы.
7. Масштаб: В проекте будет вестись электрификация 280 км железнодорожных путей от Навои до Бухары и от Бухара до Каши
8. Оценочная стоимость: Стоимость оценивается суммой в \$195 миллиона.
9. План и механизмы финансирования: Электрификация будет финансироваться из республиканского бюджета при привлечении прочих вкладов.
10. График реализации: 2011-2014 гг.
11. Исполнительные агентства: Минфин и УТЮ (Узбекистон Темир Юллари, государственная акционерная компании)
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Как уже было отмечено секция Навои - Бухара увязана по крайней мере с тремя коридорами ЦАРЭС, и на ней может произойти существенный прирост в объемах трафика. Это же можно сказать и о секция Бухара – Каши, так как она увязана с тем коридором ЦАРЭС, который не пересекает Туркменистан. Основные выгоды от электрификации будут получены клиентами компании УТЮ ((Узбекистон Темир Юллари, государственная акционерная ж/д компания) за счет предоставления им более скоростной и надежной услуги. Имеющийся парк дизельных локомотивов оказывается устаревшим, и его замена на электрические локомотивы не только понизит затраты, но и принесет ряд экологических выгод.
13. Социальные и экологические вопросы: В проекте отсутствуют крупные отрицательные социальные и экологические воздействия.
14. Приоритетность проекта: Средняя
15. Статус проекта: Новый, ведутся некоторые первичные инженерные проработки.
16. Требуемые последующие действия: Техничко-экономическое обоснование с последующими детальными инженерной проработкой и проектированием.

17. Проблемы / Ограничения: Генеральная программа электрификации является очень амбициозной по числу и размерам ее проектов. Поэтому будет важным поэтапное размещение проектов во времени с тем, чтобы не превысить имеющиеся финансовые и институциональные возможности. Наряду с этим надо будет аккуратно определиться с финансовой жизнеспособностью настоящего (и других) проекта электрификации

18. ПГЧС/ УЧС:

УЗБ ИП 7: Электрификация участка ж/д Навои - Учкудук
СТРАНА: Узбекистан
КОРИДОРЫ ЦАРЭС: 2-А, 6-А

1. Название проекта: Электрификация участка ж/д Навои - Учкудук
2. Тип проекта: Усовершенствование железных дорог
3. Местоположение проекта: Узбекистан, Бухарская и Навоинская области
4. Сектор/Подсектор : Транспорт / Железные дороги
5. Предпосылки и обоснование: Предложенная для электрификации секция железной дороги является частью коридоров 2-а и 6-а ЦАРЭС, которые соединяют северную и средиземноморскую Европу с КНР, и наряду с этим, с южной Азией и портами Индийского океана. Экономическое развитие этих регионов становится основой того, что перспективы становления транзитного трафика будут многообещающими, наряду с такими же перспективами внутренней торговли между странами ЦАРЭС. Итак, рост трафика может послужить обоснованием электрификации.
6. Задачи: Цель заключается в поддержке существенного экономического роста посредством предоставления более надежной и скоростной услуги железнодорожных перевозок пассажиров и грузов. Экономия времени и более высокая энергетическая эффективность при электрификации должны привести к снижению транспортных расходов. Более того, электрификация, по сравнению с дизельным транспортом, имеет выгоды с точки зрения охраны природы.
7. Масштаб: В проекте будет вестись электрификация 290 км железнодорожных путей от Навои до Учкудука.
8. Оценочная стоимость: Стоимость оценивается суммой в \$180 миллиона.
9. План и механизмы финансирования: Электрификация будет финансироваться из республиканского бюджета при привлечении прочих вкладов
10. График реализации: 2011-2014 гг.
11. Исполнительные агентства: Минфин и УТЮ (Узбекистон Темир Юллари, государственная акционерная железнодорожная компании).
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Хотя этот проект электрификации реализуется на коридоре ЦАРЭС, тем не менее это относительно изолированная местность в Узбекистане с высоким уровнем бедности населения и проблемами деградации почв. Таким образом, возможности альтернативного трудоустройства, созданные в проекте, и понижение транспортных затрат предоставит значительные выгоды местному населению. Выгоды будут усилены за счет улучшенной доступности социальных услуг, особенно в том случае, если будут реабилитированы подъездные пути, например, от Учкудука к казахской границе. Также намечается, что Навои станет логистическим центром в ICD и при усовершенствовании его аэропорта. Таким образом, такие выгоды окажутся предложенными так же участникам в транзитных перевозках и международной торговле. Основными выгоприобретателями станут железные дороги (УТЮ) и их клиенты.
13. Социальные и экологические вопросы: В проекте отсутствуют крупные отрицательные социальные и экологические воздействия.
14. Приоритетность проекта: Средняя
15. Статус проекта: Новый, ведутся некоторые первичные инженерные проработки.
16. Требуемые последующие действия: Техничко-экономическое обоснование с последующими детальными инженерной проработкой и проектированием.

17. Проблемы / Ограничения: Генеральная программа электрификации является очень амбициозной по числу и размерам ее проектов. Поэтому будет важным поэтапное размещение проектов во времени с тем, чтобы не превысить имеющиеся финансовые и институциональные возможности. Наряду с этим надо будет аккуратно определиться с финансовой жизнеспособностью настоящего (и других) проекта электрификации.

18. ПГС/ УЧС:

РЕГ ИП 1: Инфраструктура пунктов пересечения границы и инвестиции
СТРАНА: Региональный (Все страны ЦАРЭС)
КОРИДОРЫ ЦАРЭС: ВСЕ

1. Название проекта: Инфраструктура пунктов пересечения границы и инвестиции
2. Тип проекта: Инфраструктура и оборудование
3. Местоположение проекта: Все страны
4. Сектор/Подсектор: Содействие торговле – таможня
5. Предпосылки и обоснование: Многие пункты пересечения границ стран ЦАРЭС находятся в плохом состоянии и требуют тех усовершенствований, которые станут сочетаться с усовершенствованиями в транспортной инфраструктуре, наряду с усовершенствованиями таможенных процедур в целях максимизации выгод от программ поддержки транспорта и торговли, которые предусмотрены в «Стратегии поддержки транспорта и торговли ЦАРЭС». АБР рассматривает вопрос о выделении примерно \$5 миллионов Монголии в целях модернизации пунктов пересечения границы. АБР уже предоставил финансовую помощь Кыргызской Республике и Таджикистану для усовершенствования пунктов пересечения границы и таможенных процедур.
6. Задачи: Цель проекта в усовершенствовании физических функций на пунктах пересечения границы.
7. Масштаб: В проекте будут усовершенствовано выполнение физических функций на пунктах пересечения границы, включая сюда инвестиции в транспортную инфраструктуру на участках дорог вблизи от пограничных пунктов. В соответствии со «Стратегией поддержки транспорта и торговли ЦАРЭС», подготовительные работы для инфраструктурных проектов ЦАРЭС включают в себя оценку соответствующей инфраструктуры на пунктах пересечения границы и вспомогательной транспортной инфраструктуры. Эта работа включает в себя определение, связанных ВТамО потребностей при предоставлении ТП. Хотя проект фокусируется на физических и технологических усовершенствованиях, но в нем может потребоваться подготовка кадров в целях оптимизации воздействий таких усовершенствований.
8. Оценочная стоимость: \$ 500 миллионов (предварительно)
9. План и механизмы финансирования: Релевантная индикативная программа кредитования на 2010 г. включает в себя: (i) региональную Модернизацию таможни и Развитие инфраструктуры фазы II КЫР/ТАД - АБР (\$ 50 млн.), и (ii) региональную модернизацию таможни КАЗ/КЫР/ТАД/УЗБ – АБР (\$ 100 млн.). Приветствуется участие и государственного и частного секторов.
10. График реализации: В процессе осуществления до 2017 гг.
11. Исполнительные агентства: Таможенные координационные комитеты (главным образом)
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии <ul style="list-style-type: none"> • Пересекающие границы пользователи услуг (более быстрое пересечение границы более дружелюбные условия) • Сотрудники пунктов пересечения границы (улучшенные условия работы) • Национальные казначейства (улучшенное администрирование сбора таможенных платежей).
13. Социальные и экологические вопросы: Повышенная комфортность и санитария на ППГ.
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Продолжается через применение ряда последовательных проектов
16. Требуемые последующие действия: Мобилизация технической помощи, требующейся для распределения инвестиционных фондов.

17. Проблемы / Ограничения: В странах ЦАРЭС существует 28 (парных) пунктов пересечения границы, большинство из которых в той или иной мере требуют усовершенствований. Это налагает довольно тяжелое финансовое бремя на правительства, и оказывается увязанным на очень долгий календарный план реализации.

Некоторые пограничные пункты расположены на большой высоте, что создает трудные условия для их усовершенствования.

18. ПГЧС/ Возможности УЧС: Можно поощрять Полномочных экономических операторов к финансированию в те пункты, через которые они работают. Техническое обслуживание (т.е., обработка информации) может быть передана по контракту в частный сектор.

**РЕГ ИП 2: Усовершенствование систем информационных технологий (ИТ)
на таможенных постах
СТРАНА: Региональный
КОРИДОРЫ ЦАРЭС: ВСЕ**

1. Название проекта: Усовершенствование систем информационных технологий (ИТ) на таможенных постах
2. Тип проекта: ТП и инвестиции
3. Местоположение проекта: Регион
4. Сектор/Подсектор: Модернизация таможни
5. Предпосылки и обоснование: ИТ-системы стран ЦАРЭС сильно отличаются друг от друга. Точно так же, их модернизация была различной в разных странах. При учете подобий процессов обработки и документации, применяемых в регионе, оказывается возможной ИТ связь между странами, что повысит уровень контроля и улучшит рабочие показатели. Однако, неспособность обмена данными оказывается здесь сразу и ключевым вопросом и коренной причиной. Какая-нибудь интегрированная информационная система рассматривается в качестве высокоприоритетной в каждой из стран, потому что они учитывают необходимость ведения многочисленных объемных регистрационных записей по всем сделкам торговых агентств, и при учете других возможностей такой системы, если она будет связывать разные страны, ИКТ могут связать каждую из стран с мировыми рынками, улучшить эффективность транспорта, предложить автоматизацию в ведении торговой и таможенной документации, и дают точные статистические данные. Существующие платформы являются исходной точкой для построения ИКТ-приложений и средством для подготовки сообщества снабженцев.
6. Задачи: Получение обработки данных, введенных в базы данных, и возможности интерактивного обмена данными с другими таможенными службами и ведомствами, и сообществом поставщиков и торговцев.
7. Масштаб: Настоящая ТП: (а) изучит ИТ-стратегию каждой таможенной администрации, (b) проведет техническую оценку программного и аппаратного обеспечения, и средств коммуникации, и опишет наличные операционные возможности при их сравнении с международными стандартами таможенной очистки и деятельностью управления информационными системами, (c) оценит возможности обмена данными с другими агентствами, связанными с торговой и транспортной деятельностью, и другими таможнями, определит требования к протоколам обмена, и даст оценку методов применения модели Одного Документа, (d) предложит необходимые рекомендации по развитию систем, обеспечению и усовершенствованию их соединяемости, или окажет помощь при внедрении единой платформы, (e) исследует возможности усовершенствования существующих систем до уровня Единого Окна, и оценит формы деклараций с точки зрения внедрения Единого Административного Документа. После этого на фазе инвестирования фонды будут выделяться для (f) расширения и обновления существующих систем за счет программ, аппаратуры, местной коммуникационной сети, интерактивной функциональности, и предоставления связи с другими агентствами, портами, другими таможенными службами, банками, и торговым и логистическим сообществом, (g) внедрит систему базы данных, предназначенную для сбора торговых данных и данных о транспортных средствах, (h) внедрит модули автоматической регистрации декларантов, предваряющей декларации, и автономного заполнения деклараций, электронных платежей, автоматического выпуска груза и обработки товаров в пути, (i) обеспечит выборку данных и их анализ в целях управления рисками и аудита записей уже после их введения.

8. Оценочная стоимость: \$200 000 для ТП и \$1 миллион для инвестиций для обновлений в каждой таможенной администрации, или \$5 миллионов сразу для внедрения новой «Автоматизированной системы таможенной очистки».
10. График реализации: 2011 г.
11. Исполнительные агентства: Таможенные администрации
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: При дополнении ранее выполненных работ в сфере ИТ-систем при внедрении дополнительных модулей и обеспечении возможностей обмена данными, эффективность Таможни возрастет к выгоде для торгового сообщества. Современные ИКТ на общих платформах, или же интероперабельность между разными странами приведет к сокращению затрат за счет устранения пустых прогонов грузовиков и очередей фермеров при разгрузке своей продукции. Улучшение производительности окажется выгодным для таможни и прочих финансистов за счет увеличения их доходов, эффективности пересечения границ, и сокращения уровня коррупции и уменьшения количества утраченных/украденных товаров.
13. Социальные и экологические вопросы: В настоящее время не усмотрены.
14. Приоритетность проекта: Средняя
15. Статус проекта: Предлагаемый
16. Требуемые последующие действия: Обеспечения финансовыми фондами и принятие обязательств.
17. Проблемы / Ограничения: Фонды для финансирования.

РЕГ ИПЗ: Улучшение пограничных постов и совместная пограничная обработка
СТРАНА: Региональный
КОРИДОРЫ ЦАРЭС: ВСЕ

1. Название проекта: Улучшение пограничных постов и совместная пограничная обработка
2. Тип проекта: инвестиции
3. Местоположение проекта: Регион
4. Сектор/Подсектор: Таможня
5. Предпосылки и обоснование: Состояние пограничных постов, особенно в главных пунктах пересечения границы, является критическим для эффективности перемещения товаров и транспортных средств через границы. На многих постах отсутствуют помещения для пассажиров, или транспортных средств, и нет площадок для осмотра, оборудования ИТ, взвешивающего и досмотрового инструмента, или механизмов для перевалки грузов. Все это серьезно ухудшает эффективность работы пограничных служб. Таким образом, важные пограничные посты вдоль каждого коридора должны быть усовершенствованы. Такая работа должна сочетаться с совместной, или же одновременной обработкой грузов на соседних постах разных стран в целях уменьшения числа операций и облегчения перемещения товаров.
6. Задачи: Усовершенствование главных пограничных постов, лежащих вдоль каждого из коридоров ЦАРЭС, и внедрение совместной пограничной обработки в целях эффективного перемещения грузов и пассажиров через границы.
7. Масштаб: (а) Оценка нужд следующих пограничных постов в терминах весового оборудования, досмотрового и сканирующего инструмента, оборудования для перевалки материалов, складов, включая склады-рефрижераторы, досмотровых площадок, средств перекрестных погрузочных платформ, отдельных помещений для пассажиров и грузов, и ИТ-систем, включая те, которые обеспечивают электронную гарантию. (b) Строительство, или ремонт зданий и поставка тех средств, которые требуются на основе проведенной оценки, включая создание «ничейных зон» для совместной обработки. (c) Внедрение совместной пограничной обработки при применении опыта тех уроков, которые были получены на кыргызско-казахской, или китайско-монгольской границах, т.е. получение согласия на совместную обработку при детализации ответственности и систем отчетности, включая договоренности о надзоре, внедрение процедур, применение согласованных форм, или же взаимное признание документов, обмен данными, и общая база данных по товарам и транспортным средствам. Для обновлений и совместной обработки были предложены следующие пограничные пункты: Коридор 2А: (а) УЗБ/КАЗ: Бейнеу, КАЗ / Каракалпакия, УЗБ; (b) УЗБ/КЫР: Андижан, УЗБ / Карасуу, КЫР; (c) ТАД/УЗБ: Канибадам, ТАД / Коканд, УЗБ; (d) ТАД/УЗБ: Худжанд, ТАД / Хаваст, УЗБ, и (e) КЫР/СИН: Иркештам, КЫР / Улукеквиат, СИН. Коридор 1В: (а) КАЗ: Оренбург, РОС / Илетч, КАЗ; и (b) Белагаш, КАЗ / КЫР: Чалдовар, (c) ТАД/КЫР: Кушат, ТАД / Карамик, КЫР; (d) ТАД/УЗБ: Турсунзаде, ТАД / Шаргун, УЗБ; (e) УЗБ/АФГ: Термез, УЗБ / Хайратан, АФГ; и (f) АФГ: Ислам Квала; (iv) Коридор 4В: (а) МОН: Сухбатаар; Коридор 5: (а) АФГ/ТАД: Шерхад, АФГ / Нижний Пяндж, ТАД; (b) ТАД/КЫР: Кушар, ТАД / Карамик, КЫР, и (c) КЫР/СИН: Иркештам, КЫР / Улукеквиат, СИН; и Коридор :С: (а) КАЗ: Оренбург, РОС / Илетч, КАЗ; (b) КАЗ/УЗБ: Сарагаш, КАЗ / Чукурсай, УЗБ; (c) УЗБ/ТАД: Хаваст, УЗБ / Истаравшан, ТАД; (d) ТАД/АФГ: Нимчи Пианджи, ТАД / Шерхад, АФГ; и (e) АФГ: Торхам. В дополнение к вышеуказанному, провести оценку потенциалов границы ТАД/КНР

на переходе Кулма, в целях его преобразования в свободную зону совместного использования и формальный канал торговли (включая бартерную) местными жителями, где учитывается крупные рынки КНР и громадное воздействие, которые могут сыграть существенную роль в развитии ТАД. Примером здесь может послужить пограничный город Хоргос на границе КНР/КАЗ, где были построены центр розничной торговли, выставочный комплекс, и развлекательных комплекс. Стимулы и комфортабельность станут поощрять торговцев и туристов, и в свою очередь сами потребуют снабжения.
8. Оценочная стоимость: \$200 миллионов (предварительная оценка)
9. План и механизмы финансирования:
10. График реализации: 2009-2017 гг.
11. Исполнительные агентства: Таможенные администрации
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Перевозчики и торговцы получают выгоды от более быстрой пограничной обработки товаров и транспортных средств.
13. Социальные и экологические вопросы: Будут определены, хотя в настоящее время не предвидится никаких крупных конфликтов.
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Предлагаемый
16. Требуемые последующие действия: Обеспечение финансовыми фондами.
17. Проблемы / Ограничения: Задержки в получении законодательных полномочий на совместный пограничный контроль.

**РЕГ ИП 4: Торгово-промышленные центры логистики
с системой обмена информацией
СТРАНА: Региональный
КОРИДОРЫ ЦАРЭС: ВСЕ**

1. Название проекта: Торгово-промышленные центры логистики с системой обмена информацией
2. Тип проекта: инвестиции
3. Местоположение проекта: Регион
4. Сектор/Подсектор: Транспорт и торговля
<p>5. Предпосылки и обоснование: Во многих странах существуют терминальные, рыночные, или складские центры, которые выступают в роли формальных точек контакта для малых перевозчиков и клиентов, которые обладают лишь базовой инфраструктурой без автоматизации и услуг с добавочной стоимостью. Так же существует и ряд сухопутных портов, или внутренних контейнерных складов, у которых, однако, отсутствует оборудование и средства, нужные для их использования при всех операциях, требуемых логистическим операторам торговли. Обычно в логистических системах торговли отмечается отсутствие функций консолидации и распределения, нет систематизированного размещения перемещаемых грузов, отсутствуют централизованные современные средства для предоставления совместных услуг. Все это указывает на важность сервисных центров для транспортировки, складирования, распределения, или же на важность информационных служб, консолидации малых операторов, и даже перегрузки товаров.</p> <p>Производственная логистика имеет не меньшую важность, чем транспортная/торговая, так как она обеспечивает повышенный спрос на транспортные услуги, который в противном случае оказывается ограничен обслуживанием небольших местных рынков. Существует потребность увеличения ценности местной продукции за счет повышения их экспортной конкурентоспособности, и добавить стоимость на транзитные торговые товары, например, зарубежное сырье, которое проходит через страну и предназначается для других стран. Более высокая стоимость для эффективности весового отношения сокращает долю транспортных затрат в общей стоимости продукции, таким образом, понижает воздействия, создаваемые удаленностью рынков.</p> <p>Существующие центры (терминалы, склады, внутренние контейнерные депо) должны быть оборудованы таким способом, чтобы они допускали операции с добавочной стоимостью, как в торговой, так и производственной логистике, что в частности относится к тем центрам, которые уже исторически развились по причине их стратегического местоположения, и развиваются вместе со специализированными экономическими зонами, предназначенными для размещения местных производств и переработки местной продукции, что должно стимулировать их рост. Централизация мощностей позволит достичь масштабной экономики и разделения затрат малыми операторами. Если железная дорога может предоставлять привязанную услугу поставки контейнеров, то этот факт повышает преимущества и привлекательность такого коридора, так как транспортировщиков станут привлекать более короткое расстояние, легкость перевалки грузов, и надежность приданной услуги. Так же требуется разработки и применение тех мощностей и оборудования, которые оказываются специфическими для отдельных отраслей, т.е., холодильное оборудование как для хранения, так и транспортировки фруктов и овощей, мясной и молочной продукции снимает ограничения местной изолированности и повышает уровень сбыта таких продуктов; поэтому местные отрасли должны поощряться через применяемую</p>

политику и техническое обеспечение. Перевалочное оборудование для эффективной перегрузки грузов дает возможность авто и железным дорогам предоставлять свои услуги при сокращении временных затрат в них. Таким образом, логистические центры должны развиваться в ответ на вышеуказанные и прочие потребности, например как пункты консолидации продукции, поступающей из разных мест, которые не входят в коридор, и как набор взаимосвязанных мульти-модальных центров. Услуги этих центров могут включать в свое число: диспетчеризацию на приданном вебсайте, отслеживание поставки, перемещение между депо или между мульти-модальными мощностями, консолидацию товаров, проходящих транзитом, аренду и продажу использовавшихся грузовиков, или же сетевые заявки на получение разрешений, электронные декларации и платежи.

Наряду с указанным необходимо внедрить системы «Обмен логистической информацией», которая станет согласовывать между собой спрос и предложение логистических услуг, и предлагать через Интернет данные о грузоподъемности и наличии свободных автомашин, или станет предлагать информацию о наличии свободных мест в грузовиках. При мгновенных обновлениях информации, владельцы грузов могут определить необходимый им грузовик, и уменьшить время поиска грузов. При существующей гарантии возмещения через доходы, произойдет уменьшение себестоимости перевозки грузов в обоих направлениях.

Нормально в логистическом центре имеется: (1) мощности для хранения, например, склады, или в некоторых случаях имеется высокотехнологичный распределительный центр, в котором применяются стандартные стеллажи, хранение навалом, или автоматизированные системы складирования; (2) контейнерное депо / перевалочный терминал для обработки входящих и исходящих контейнеров; (3) офис таможни, располагающийся на этом складе, хотя в таких странах, как Гонконг и Сингапур, грузовые агенты используют единое электронное окно для декларации товаров и заявок на получения торговых разрешений в сетевом режиме, поэтому никакие сотрудники таможни не имеют офисов в их складах; (5) бытовые удобства, например, отели для водителей, останавливающихся на ночь. Такими средствами оборудуются логистические центры Класса 1, или 2.

Класс 1 и 2 отличается только по числу и объемам услуг, так как они зависят от объемов торговли и транзитного груза. Эта дифференциация предназначена только для целей подчеркивания вопроса о том, какие же места требуют себе больше инвестиций и существенной модернизации. Класс 1 обладает региональным фокусом, а Класс 2 локальный. Склад Класса 2 в какой-то местности может оказаться даже больше склада Класса 1 в другой местности, так как здесь все так же варьируется в зависимости от важность этих двух местностей.

Для развития логистического центра предлагается: (а) что правительство стабилизирует рынок через селективную выдачу новых лицензий, чем будет устранена излишняя конкуренция и будут стабилизированы рыночные цены; (b) проведет ранжирование компаний по менеджерским возможностям и опыту работы; (с) будет поощрять слияния и выкупы с тем, чтобы местные операторы смогли достичь критического размера; (d) будет привлекать прочих связанных с таким бизнесом игроков, например операторов распределительных центров, грузоперевозчиков, операторов терминалов, специалистов по упаковке, страховые компании, юридические фирмы, разработчиков логистического программного обеспечения, консультационные фирмы, предоставляющие советы по цепочкам снабжения, и т.д.

6. Задачи: Предоставления услуг торговой и промышленной логистики торговцам и производителям, которые станут легко доступными и будут способствовать

предпринимательским сделкам.

7. Масштаб: (а) Обследование рыночного спроса для определения, кратко-, средне- и долгосрочных потребностей в мощностях и оборудовании через сравнение с уже существующими логистическими средствами, включая сюда определение правильного местоположения, (b) Оценка текущих планов строительства логистических центров, или других аналогичных предложений

- Планируется организовать логистические центры в Сары-Таше и Ат-Баши, КЫР, которые займутся таможенной очисткой и перевалкой грузов при применении кросс-доков и мощностей для загрузки транспорта; и наряду с этим за счет использования железнодорожных станций, которые обладают потенциалом стать мульти-модальными центрами, т.е., на станциях в Аламедине, Балыкчи, Оше, Кара-Суу, Джалал-Абаде.
- В провинции Внутренняя Монголия КНР: (а) Порт Ганквимаодао – построить офисные помещения и средства для осмотра, связи, применить электронные инструменты (\$531645); (с) Порт Ссеке – построить складской центр площадью в 24000 кв. м. (\$5 миллиона); (d) Порт Еренхот – усовершенствовать мощности в частном акционерном складе, и построить угольный склад; (е) Джининг – Расширить железнодорожный терминал, добавить к нему логистические мощности и оборудование с уклоном на железные дороги; (f) Баотоу - подъемный кран и подъемник для железнодорожного транспорта, и инструменты для сканирования контейнеров; (g) Линхе – распределительный центр и склад для фруктов и овощей; (h) Еренхот – сухой порт – общие мощности для инспекции и одобрения мясной продукции из Монголии.
- В Таджикистане: (а) Душанбе и Хужант, или Хорог намечены для оптового, или торгового центра, с услугами виз, таможни, и при наличии механизмов перевалки грузов; (b) Карамик – рентгеновские аппараты; (с) Айвад, Пахтаабад, Пенджекент, Чанаки-Фотеабад, Баткен, ППГ Кизил-Арт – складские мощности.
- В Синьзянь-Уйгурской автономной области КНР: (а) Хоргос – контейнерный терминал; (b) Тургат – мощности транспортной сети и логистики; (с) Урумчи -- склад

(с) Выработать список приоритетов по модернизации мощностей, основанных на потребностях поставщиков и пользователей услуг торговой и промышленной логистики, и написать для них бизнес-план.

(d) Предложить советы участникам по лучшей логистической практике в горном деле, сельском хозяйстве, переработке сельхозпродукции, и прочих отраслях, т.е., советы по финансам, технологиям и распределению.

(е) Оказать содействие в отыскании источников финансовой помощи, благоприятных кредитов и налоговых концессий с тем, чтобы можно было адресоваться к потребности в крупных инвестициях и задаче дорогостоящего финансирования.

(f) Спроектировать и построить логистические центры Классов 1 и 2 в предложенных местностях вдоль указанных коридоров. Их выбор основывался на оценке характеристик местности, например, объемы производства и торговли, численность населения, доступность, главные виды экономической деятельности, и т.п. Класс 1 является главным связующим узлом, а Класс 2 представляет вспомогательные узлы снабжения.

Коридор

Логистич. Центр Класса 1

Логистич. Центр Класса 2

1	Урумчи, Коргаз, Кашгар	Акасу, Сан Сан, Корла
2	Баку	Актау
3	Алматы, Астана	Семей
4	Улан Баатар	Замир-Ууд, Алтанбулаг
5	Душанбе	
6	Ташкент	Навои, Термез

При учете наличия земельных участков в странах ЦАРЭС, генеральными спецификациями таких центров будут: (1) одно-уровневость, этажность, 2) без подъемника и лифта, (3) помещение для сотрудников таможни; (4) места парковки для входящих и исходящих грузовиков; (5) бытовые помещения, например, столовая, отель, и розничные магазины для водителей. Важным фактором будут складские мощности для хранения и распределения скоропортящейся продукции.

8. Оценочная стоимость: \$150 миллионов (предварительная оценка): по \$10 миллионов на один логистический центр, \$3 на склад, или перевалочное оборудование и досмотровые инструменты, или на обновление финансовой системы.

9. План и механизмы финансирования:

10. График реализации: 2011-2014 гг.

11. Исполнительные агентства: Министерства транспорта и торговли, таможня.

12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Услуги без разрывов цепочки будут гладко перемещать товары от первичных, вторичных и третичных отраслей, или с ферм к переработчикам, что будет вести к росту экономической активности и ее продуктивности.

13. Социальные и экологические вопросы: Оценка социальных и природоохранных проблем будет делаться по мере необходимости.

14. Приоритетность проекта: Средняя

15. Статус проекта: Предлагаемый

16. Требуемые последующие действия: Обеспечение финансовыми фондами и принятие обязательств.

17. Проблемы / Ограничения: Будут определены.

РЕГ ИП5: Модернизация и развитие инфраструктуры таможенной службы II
СТРАНА: КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА И ТАДЖИКИСТАН
КОРИДОРЫ ЦАРЭС: прочие

1. Название проекта: Модернизация таможни и развитие инфраструктуры II
2. Тип проекта: Инвестиционный проект
3. Местоположение проекта: Кыргызская Республика и Таджикистан
4. Сектор/Подсектор: Содействие торговле
5. Предпосылки и обоснование: Кыргызская Республика и Таджикистан не обладают достаточной инфраструктурой из информационных и коммуникационных технологий с тем, чтобы за их счет обеспечить автоматизацию таможенных услуг. Пограничные посты находятся в плохом состоянии.
6. Задачи: Финансирование модернизации таможни и развития инфраструктуры
7. Масштаб: Разработка (i) унифицированной автоматической информационной системы, и (ii) проектирование инфраструктуры пограничных постов.
8. Оценочная стоимость: \$22,8 миллиона
9. План и механизмы финансирования: \$18,2 миллиона уже было профинансировано из АБР: \$1,9 миллиона было выделено правительством Кыргызской Республики, и \$2,7 миллиона правительством Таджикистана.
10. График реализации: 2004-2009 гг.
11. Исполнительные агентства: Минфин Кыргызской Республики и Министерство государственных доходов и сборов Таджикистана.
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Экономические выгоды будут получены из: расширения объемов торговли, генерации рабочих мест, и более высокой эффективности, созданной сокращением затрат на проведение сделок и времени ожидания на пунктах пересечения границ и точек таможенной очистки внутри стран.
13. Социальные и экологические вопросы: Возникновение любых проблем маловероятно.
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Продолжающаяся Фаза II прорабатывалась при финансировании из АБР на сумму в \$35 для ее одобрения в 2009 г.
16. Требуемые последующие действия: Мониторинг реализации проекта.
17. Проблемы / Ограничения:
18. Возможности для партнерства государственного и частного секторов/участия частного сектора (ПГЧС/УЧС):

ПРОЕКТЫ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ

Список проектов технической помощи по странам

№	Название проекта
1	АФГ ТП 1: Подготовка автодорожной сети III ^a
2	АФГ ТП 2: Техничко-экономическое обоснование по расширению тоннеля Саланг
3	АФГ ТП 3: Техничко-экономическое обоснование дороги Кабул-Джалалабад
4	АФГ ТП 4: Планирование транспортного сектора (все виды транспорта)
5	АФГ ТП 5: Техничко-экономическое обоснование железной дороги (Шнтих -Герат)
6	АФГ ТП 6: Техничко-экономическое обоснование строительства железной дороги (Хайратан – Мазар-и-Шариф – Герат и Ширхан Бандар – Кундуз – Найбабад)
7	АФГ ТП 7: Техничко-экономическое обоснование строительства железной дороги (Хайратан – Найбабад – Кабул – Торхам)
8	АЗЕ ТП 1: Техническое обслуживание дорог
9	АЗЕ ТП 2: Техничко-экономическое обоснование строительства нового порта Алят
10	КНР ТП 1: Развитие и наращивание потенциала логистики в Синьцзян-Уйгурском автономном регионе ^a
11	КНР ТП 2: Региональное таможенное сотрудничество (Совместный контроль и проверка по принципу «одной остановки»)
12	КАЗ ТП 1: Исследование сектора транспортных услуг
13	КАЗ ТП 2: Координатор по ЦАРЭС
14	МОН ТП 1: Восстановление региональных аэропортов ^a
15	МОН ТП 2: Техничко-экономическое обоснование формирования Уланбаторского интермодального парка логистики
16	МОН ТП 3: План развития для зоны свободной торговли Цагаануур
17	МОН ТП 4: Комплексный генеральный план развития Замын-Ууда
18	МОН ТП 5: Развитие региональной логистики ^a
19	ТАД ТП 1: Генеральный план развития транспортного сектора ^a
20	ТАД ТП 2: Разработка технико-экономического обоснования железной дороги Вахдат-Яван
21	ТАД ТП 3: Разработка технико-экономического обоснования железной дороги Душанбе – граница Кыргызской Республики
22	ТАД ТП 4: Железная дорога Колхозабад-Нижний Пяндж
23	ТАД ТП 5: Электрификация железной дороги (Бекабад - Канибадам)
24	УЗБ ТП 1: Разработка технико-экономическое обоснование электрификации железной дороги Ташкент-Ангрен
25	УЗБ ТП 2: Разработка технико-экономическое обоснования железной дороги Ангрен-Пап
26	УЗБ ТП 3: Модернизация аэропорта Бухара
27	РЕГ ТП 1: Совместная региональная операционная деятельность и техническое обслуживание коридоров
28	РЕГ ТП 2: Справедливые сборы с пользователей за содержание дорог и сборы при пересечении границ
29	РЕГ ТП 3: Улучшение условий и процессов работы на пунктах пересечения границы
30	РЕГ ТП 4: Укрепление потенциала национальных органов сертификации
31	РЕГ ТП 5: Способность по сертификации продуктов и стандарты по взвешивающим устройствам
32	РЕГ ТП 6: Торговый портал ЦАРЭС
33	РЕГ ТП 7: Содействие в реализации рекомендаций ВТамО для таможи
34	РЕГ ТП 8: Координация оформления грузов через национальное «единое окно»
35	РЕГ ТП 9: Упрощенные процедуры транзитных перевозок
36	РЕГ ТП 10: Обучение и развитие региональных таможенных служб
37	РЕГ ТП 11: Стандартизированная грузовая декларация и другие гармонизированные требования
38	РЕГ ТП 12: Укрепление систем таможенных гарантий
39	РЕГ ТП 13: Развитие мультимодальных перевозок вдоль коридоров ЦАРЭС
40	РЕГ ТП 14: Разработка скоординированных национальных транспортных политик ^a
41	РЕГ ТП 15: Периодическое обследование мер, оказывающих воздействие на перемещение товаров в регионе ЦАРЭС
42	РЕГ ТП 16: Создание режима страхования ответственности перед третьими лицами для автотранспорта
43	РЕГ ТП 17: Международные конвенции по автомобильному транспорту и соглашения ЦАРЭС по дорожному транспорту
44	РЕГ ТП 18: Приграничные соглашения между Китайской Народной Республикой, Кыргызской Республикой и Таджикистаном
45	РЕГ ТП 19: Система страхования ответственности для перевозчиков
46	РЕГ ТП 20: Поддержка управления трансграничными железнодорожными операциями
47	РЕГ ТП 21: Сокращение транспортных расходов в целях стимулирования торговли

48	РЕГ ТП 22: Обследование налогов и сборов, применимых к транспортным операторам
49	РЕГ ТП 23: Оценка потребностей Каспийского судоходства на коридорах ЦАРЭС
50	РЕГ ТП 24: Оценка потребностей гражданской авиации Центральной Азии
51	РЕГ ТП 25: Срочное приведение стандартов в соответствии с требованиями ИКАО
52	РЕГ ТП 26: Институциональная поддержка национального и регионального содействия транспорту и торговле
53	РЕГ ТП 27: Мониторинг и отчетность по эффективности коридора
54	РЕГ ТП 28: Технично-экономическое обоснование для железнодорожного и интер-модального транспорта для КНР-КЫР-УЗБ ^b
55	РЕГ ТП 29: Развитие центров по логистике и железнодорожных мультимодальных узлов
56	РЕГ ТП 30: Развитие мультимодальных транспортных систем
57	РЕГ ТП 31: Учебный институт по вопросам цепи поставки
58	РЕГ ТП 32: Содействие контейнерным перевозкам
59	РЕГ ТП 33: Участие частного сектора в развитии транспорта и содействии торговле
60	РЕГ ТП 34: Финансирование на обновление транспортного парка и оборудования
61	РЕГ ТП 35: Единый подход ЦАРЭС к нормам выбросов дорожно-транспортными средствами
62	РЕГ ТП 36: Проверка безопасности регионального транспортного коридора
63	РЕГ ТП 37: Обучение экспертов ЦАРЭС осуществлению надзора за авиационной безопасностью в соответствии со стандартами ИКАО
64	РЕГ ТП 38: Развитие услуг международных автобусных перевозок
65	РЕГ ТП 39: Содействие в пере сечении границ водителями, участниками ВЭД и трудовыми мигрантами

^a Текущие проекты

^b Включает прогноз объемов движения и экономическую оценку ж/д КНР-КЫР-УЗБ.

Источник: Секретариат координационного комитета ЦАРЭС по транспортному сектору и Секретариат Комитета таможенного сотрудничества.

**АФГ ТП1: Подготовка автодорожной сети III
СТРАНА: АФГАНИСТАН
КОРИДОР ЦАРЭС 3-В, 5, 6-А, В, С**

1. Название проекта: Подготовка автодорожной сети III
2. Тип проекта: Техническая помощь для подготовки проекта; Дорожное планирование
3. Местоположение проекта: Афганистан
4. Сектор/подсектор: Автодороги
5. Предпосылки и обоснование: Афганистан не имеет прямого выхода к морю и, при осуществлении пассажирских и грузовых перевозок, рассчитывает, главным образом, на свою дорожную сеть. Соответственно, Правительство считает первоочередной задачей восстановления дорог регионального значения, связующих крупные города Афганистана между собой и с соседними странами. Результатом предлагаемой технической помощи станет улучшение транспортного движения вдоль транспортных коридоров ЦАРЭС и/или подъездных дорог, ведущих к крупным автомагистралям, за счет подготовки регионального автотранспортного проекта.
6. Задачи: Основная задача заключается в содействии Правительству в подготовке регионального автодорожного проекта, подходящего для внешнего финансирования, с целью дальнейшего совершенствования региональной дорожно-транспортной системы.
7. Масштаб: Техническая помощь будет направлена на подготовку технико-экономического обоснование для регионального автодорожного проекта.
8. Оценочная стоимость: 1 млн. долл. США
9. План и механизмы финансирования: Грант АБР
10. График реализации: 2008 г.
11. Исполнительные агентства: Министерство общественных работ (МОР)
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Основные результаты предстоящего Проекта будут заключаться в улучшении торгово-экономических перспектив региона за счет сокращения расходов на эксплуатацию транспортных средств и времени на дорогу.
13. Социальные и экологические вопросы:
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: реализуется в настоящее время
16. Требуемые последующие действия:
17. Проблемы/Ограничения:
18. Возможности для партнерства государственного и частного секторов/участия частного сектора (ПГЧС/УЧС):

АФГ ТП 2: Техничко-экономическое обоснование по расширению тоннеля Саланг
СТРАНА: АФГАНИСТАН
КОРИДОР ЦАРЭС: 5, 6-С

1. Название проекта: Техничко-экономическое обоснование по расширению тоннеля Саланг
2. Тип проекта: Подготовка проекта
3. Местоположение проекта: Афганистан
4. Сектор/подсектор: Транспорт/Автодороги
5. Предпосылки и обоснование: Афганистан не имеет выхода к морю и, при осуществлении пассажирских и грузовых перевозок, рассчитывает, главным образом, на свою дорожную сеть. В этой связи, первоочередная задача заключается в улучшении состояния и качества дорог регионального значения, которые к 2009 году должны быть приведены в соответствие с нормами, установленными для двухполосных мощных дорог. Однако грузооборот растет и, по прогнозам, будет продолжать расти и далее – особенно в транспортных коридорах, ведущих из Центральной Азии через Афганистан в Пакистан и Индию. Одним из перевалочных пунктов в этом транспортном коридоре является тоннель Саланг, находящийся севернее Кабула. В Генеральном плане по проекту улучшения состояния дорожной сети прогнозируется, что в 2015 году максимальный грузооборот в Афганистане – не считая дорог, непосредственно примыкающих к Кабулу, и участков дороги Кабул-Торхам, ведущей к пакистанской границе – будет приходиться на дорогу, проходящую в тоннеле Саланг. Разумеется, в этот период пропускная способность тоннеля будет задействована полностью. Предлагаемая техническая помощь позволит увеличить объемы перевозок по транспортным коридорам ЦАРЭС 5 и 6с за счет подготовки оптимального варианта расширения пропускной способности тоннеля Саланг.
6. Задачи: Основная задача заключается в содействии Правительству в подготовке проекта, подходящего для внешнего финансирования, с целью повышения пропускной способности тоннеля Саланг вдоль транспортных коридоров ЦАРЭС № 5 и 6с.
7. Масштаб: Техническая помощь будет направлена на анализ текущего и будущего статуса тоннеля Саланг, включая варианты решения вопроса, связанного с пропускной способностью тоннеля, а также на оценку социальной и экологической ситуации; по результатам проделанной работы будет составлен отчет о технико-экономическом обосновании Проекта.
8. Оценочная стоимость: 2 млн. долл. США
9. План и механизмы финансирования: Российская Федерация
10. График реализации: 2011 г.
11. Исполнительные агентства: Министерство общественных работ (МОР)
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Основные результаты предстоящего Проекта будут заключаться в улучшении торгово-экономических перспектив региона за счет сокращения транспортных расходов и времени на дорогу.
13. Социальные и экологические вопросы:
14. Приоритетность проекта: Средняя
15. Статус проекта: Предложен Правительством
16. Требуемые последующие действия:
17. Проблемы/Ограничения: Главная проблема заключается в выборе подходящего варианта для данного тоннеля, включая расширение и/или оптимальное использование существующего тоннеля, его дублирование, улучшение состояние дороги, ведущей вокруг горы от Доши (на кольцевой дороге) к Бамьяну (к западу от Кабула) и назад к кольцевой дороге (к югу от Кабула).
18. Возможности для партнерства государственного и частного секторов/участия частного сектора (ПГЧС/УЧС):

АФГ ТП 3: Техничко-экономическое обоснование дороги Кабул-Джалалабад
СТРАНА: АФГАНИСТАН
КОРИДОР ЦАРЭС: 5, 6-С

1. Название проекта: Техничко-экономическое обоснование дороги Кабул-Джалалабад
2. Тип проекта: Планирование
3. Местоположение проекта: Афганистан
4. Сектор/подсектор: Транспорт/Автодороги
5. Предпосылки и обоснование: Афганистан не имеет выхода к морю и, при осуществлении пассажирских и грузовых перевозок рассчитывает, главным образом, на свою дорожную сеть. По сути, Правительство ставит своей целью приведение своих дорог регионального значения в соответствие с принятыми стандартами в отношении двухполосных мощеных дорог. К дорогам регионального значения относится кольцевая дорога, соединяющая между собой крупные города Афганистана (Кабул, Кандагар, Герат, Мазар-и-Шариф и Кундуз), а также связующие пути, ведущие к границам с Пакистаном, Таджикистаном, Узбекистаном, Туркменистаном и Ираном. Части кольцевой дороги и некоторые из таких связующих путей являются неотъемлемыми элементами транспортных коридоров, проходящих через Центральную Азию в Европу, КНР, к Аравийскому морю и Индийскому субконтиненту. Один из таких связующих путей проложен от кольцевой дороги в Кабуле до границы с Пакистаном в Торхаме, а затем ведет в Пешавар. На этот участок приходится значительный объем грузооборота, причем, по прогнозам, к 2015 году значение среднегодового показателя ежедневного движения (AADT) будет превышать 13 000 грузовых автомобилей (при том, что пропускная способность данного участка рассчитана на 2000 грузовых автомобилей в день). В сложившейся ситуации было выдвинуто предложение о создании на этой дороге четырехполосных участков. В частности, участок Кабул-Жалалабад было предложено модернизировать и расширить до четырех полос – в соответствии с установленными нормами.
6. Задачи: Основная задача заключается в содействии Правительству в подготовке проекта, подходящего для внешнего финансирования, расширении пропускной способности дороги на участке Жалалабад-Кабул (в коридоре ЦАРЭС 5 и 6с). В рамках технической помощи будет изучена целесообразность разделения дороги Кабул-Жалалабад на четыре полосы.
7. Масштаб: Техническая помощь будет направлена на технико-экономическое обоснование необходимости расширения 156-километрового отрезка дороги Жалалабад-Кабул до четырех полос, включая тщательную оценку всех необходимых технических, экономических, социальных и экологических параметров. Также будут изучены любые альтернативные варианты увеличения пропускной способности дороги, помимо ее расширения до четырех полос.
8. Оценочная стоимость: 0,80 млн. долл. США на техническую помощь. Общая стоимость строительства четырехполосной дороги оценивается приблизительно в 50 млн. долл. США.
9. План и механизмы финансирования: Финансирование Правительства
10. График реализации: 2008 г.
11. Исполнительные агентства: Министерство общественных работ (МОР)
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Основные результаты предстоящего Проекта будут заключаться в улучшении торгово-экономических перспектив региона за счет сокращения транспортных расходов и времени на дорогу.
13. Социальные и экологические вопросы: Необходимо должным образом изучить социальную и экологическую ситуацию.

14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Находится на рассмотрении
16. Требуемые последующие действия: Составление технического задания (ТЗ)
17. Проблемы/Ограничения:
18. Возможности для партнерства государственного и частного секторов/участия частного сектора (ПГЧС/УЧС):

**АФГ ТА4: Планирование транспортного сектора (все виды транспорта)
СТРАНА: АФГАНИСТАН
КОРИДОР ЦАРЭС: ДРУГОЙ**

1. Название проекта: Планирование транспортного сектора (все виды транспорта)
2. Тип проекта: Планирование
3. Местоположение проекта: Афганистан
4. Сектор/подсектор: Транспорт/Автодороги
<p>5. Предпосылки и обоснование: Афганистан не имеет прямого выхода к морю и рассчитывает, главным образом, на свою сеть автомобильных дорог. В стране имеется несколько аэропортов, а Правительство в настоящее время рассматривает несколько железнодорожных проектов. Возможности транспортной системы страны ограничиваются горным ландшафтом и жестким климатом, которыми обусловлены высокие расходы на строительство и содержание транспортной инфраструктуры. Другая проблема заключается в рассредоточенности населения. В некоторых сельских районах дорожные сети либо полностью отсутствуют, либо находятся в неудовлетворительном состоянии.</p> <p>Дорожная сеть Афганистана состоит из магистралей регионального значения общей протяженностью 3300 км, магистралей национального значения общей протяженностью 4900 км, дорог провинциального значения протяженностью 9700 км, и сельских дорог общей протяженностью 17000 км. Городские дороги протяженностью 3 300 км сосредоточены, преимущественно, в Кабуле и нескольких других крупных городах. В Афганистане имеется разветвленная региональная сеть магистральных дорог, соединяющая крупные города страны между собой, и связующая страну с соседними государствами – такими, как Пакистан, Таджикистан, Узбекистан, Туркменистан и Иран. Улучшение состояния дорог регионального значения приведет к росту регионального торгового оборота с центральноазиатскими государствами, КНР, странами Европы, Российской Федерацией, ближневосточными странами и Индийским субконтинентом. На некоторых отрезках дорог регионального значения наблюдается весьма интенсивное движение, которое, по прогнозам, будет продолжать расти.</p> <p>Ввиду происходящей глобализации, требуется дальнейшее повышение эффективности транспортного сектора для обеспечения успешной поддержки экономического развития страны. Таким образом, срочно требуется разработка общей стратегии/плана развития всего транспортного сектора.</p>
6. Задачи: Основная задача заключается в содействии Правительству в составлении новой стратегии/плана развития транспортного сектора, предусматривающей реализацию приоритетных инвестиционных проектов и оказание технической помощи.
7. Масштаб: Техническая помощь будет направлена на изучение общих потребностей транспортного сектора и разработку стратегий с учетом инвестиционных потребностей и потребностей в технической помощи.
8. Оценочная стоимость: 1 млн. долл. США
9. План и механизмы финансирования: Требуется уточнение
10. График реализации: 2011 г.
11. Исполнительные агентства: Министерство общественных работ (МОР) при участии соответствующих министерств и ведомств, включая Министерство транспорта (МТ), Министерство восстановления и развития сельских районов (МВРСР), Министерство финансов (МФ/Таможенная инспекция) и Министерство здравоохранения (МЗ).

12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии:
13. Социальные и экологические вопросы:
14. Приоритетность проекта: Средняя
15. Статус проекта: Предложен Правительством
16. Требуемые последующие действия: Составление технического задания (ТЗ)
17. Проблемы/Ограничения:
18. Возможности для партнерства государственного и частного секторов/участия частного сектора (ПГЧС/УЧС):

**АФГ ТА5: Техничко-экономическое обоснование
железной дороги (Шнтих -Герат)
СТРАНА: АФГАНИСТАН
КОРИДОР ЦАРЭС 3-В, 6-А, В**

1. Название проекта: Техничко-экономическое обоснование железной дороги (Шнтих-Герат)
2. Тип проекта: Планирование
3. Местоположение проекта: Афганистан
4. Сектор/подсектор: Транспорт/Железные дороги
5. Предпосылки и обоснование: В настоящее время Афганистан не располагает каким-либо железнодорожным транспортным потенциалом. Это ставит страну в неблагоприятное положение, поскольку при осуществлении средних и дальних перевозок железнодорожный транспорт рентабельнее автомобильного – особенно при перевозке бестарных грузов. Кроме того, Афганистан располагает существенными запасами полезных ископаемых, а также имеет значительный промышленный и сельскохозяйственный потенциал, ¹ в связи с чем ему требуется надежный и экономически эффективный транспорт для обеспечения конкурентоспособности этих секторов на региональном и международном рынках. Наличие железной дороги, позволяющей Афганистану получить выход к морским портам, безусловно, даст стране определенное преимущество.
6. Задачи: Основная задача заключается в содействии Правительству в подготовке железнодорожного проекта, подходящего для внешнего финансирования.
7. Масштаб: Техническая помощь будет направлена на подготовку технико-экономического обоснования с учетом всех требований в отношении тщательного обследования параметров железнодорожного проекта перед его реализацией. Будущий проект будет предусматривать строительство железнодорожной линии протяженностью 125 км от г. Шнтих (Иран) до г. Герат (Афганистан).
8. Оценочная стоимость: 0,6 млн. долл. США на техническую помощь. Общая стоимость будущего проекта могла бы составить до 400-500 млн. долл. США, исходя из средних расходов на строительство железных дорог в данном регионе (около 2 млн. долл. США/километр).
9. План и механизмы финансирования: Финансируется Ираном
10. График реализации: 2008-2009 гг.
11. Исполнительные агентства: Министерство общественных работ (МОР)
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: сокращение транспортных расходов в случае осуществления грузовых перевозок железнодорожным транспортом между городами Бендер-Аббас и Герат, между которыми в настоящее время осуществляется большая часть грузовых автомобильных перевозок в Афганистане.
13. Социальные и экологические вопросы: Поскольку Проект предусматривает строительство новых объектов, необходимо должным образом изучить социальную и экологическую ситуацию.
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: В процессе реализации до 2009 г.
16. Требуемые последующие действия: Составление технического задания
17. Проблемы/Ограничения: Основные проблемы связаны с дорожным движением; затратами на строительство; обеспечением безопасности;

¹ Минеральный потенциал Афганистана (цветные металлы и строительные материалы) изучается несколькими партнерами по реализации проектов в области развития.

финансированием; рентабельностью и экономической целесообразностью проекта; управлением и эксплуатацией железных дорог; различной шириной железнодорожной колеи в соседних странах;² и договоренностью о тарифах с руководством иранских железных дорог.

18. Возможности для партнерства государственного и частного секторов/участия частного сектора (ПГЧС/УЧС):

² Иран (стандартная ширина), Узбекистан (российские стандарты ширины железнодорожной колеи) и Пакистан (широкая колея).

АФГ ТП 6: Техничко-экономическое обоснование железной дороги (Хайратан – Мазар-и-Шариф – Герат и Ширхан Бандар – Кундуз – Найбабад)
СТРАНА: АФГАНИСТАН
КОРИДОР ЦАРЭС 3-В, 6-А, В

1. Название проекта: Техничко-экономическое обоснование железной дороги (Хайратан – Мазар-и-Шариф – Герат и Ширхан Бандар – Кундуз – Найбабад)
2. Тип проекта: Планирование
3. Местоположение проекта: Афганистан
4. Сектор/подсектор: Транспорт/Железные дороги
5. Предпосылки и обоснование: В настоящее время Афганистан не располагает каким-либо железнодорожным транспортным потенциалом. Это ставит страну в неблагоприятное положение, поскольку при осуществлении средних и дальних перевозок железнодорожный транспорт рентабельнее автомобильного – особенно при перевозке бестарных грузов. Кроме того, Афганистан располагает существенными запасами полезных ископаемых, а также имеет значительный промышленный и сельскохозяйственный потенциал, ³ в связи с чем ему требуется надежный и экономически эффективный транспорт для обеспечения конкурентоспособности этих секторов на региональном и международном рынках. Наличие железной дороги, позволяющей Афганистану получить выход к морским портам, безусловно, даст стране преимущество.
6. Задачи: Основная задача заключается в содействии Правительству в подготовке железнодорожного проекта, подходящего для внешнего финансирования.
7. Масштаб: Техническая помощь будет направлена на подготовку технико-экономического обоснования, с учетом всех требований в отношении тщательного обследования параметров для ж/д ветки (i) Хайратан – Мазар-и-Шариф – Герат (ii) Ширхан Бандар – Кундуз – Найбабад, включая продление ж/д между (i) Торгунди и Гератом; и (ii) Гератом и Ислам Кила
8. Оценочная стоимость: 1 млн. долларов США.
9. План и механизмы финансирования: АБР согласился рассмотреть возможность финансирования предлагаемого проекта ТП
10. График реализации: 2009-2010 гг.
11. Исполнительные агентства: Министерство общественных работ (МОР)
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Основная польза от реализации проекта будет заключаться в расширении экономических возможностей за счет создания эффективной системы бестарной перевозки массовых грузов.
13. Социальные и экологические вопросы: Поскольку Проект предусматривает строительство новых объектов, требуется надлежащая оценка социальной и экологической ситуации.
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Предложен Правительством
16. Требуемые последующие действия: Составление технического задания
17. Проблемы/Ограничения: Основные проблемы связаны с дорожным движением; затратами на строительство; обеспечением безопасности; финансированием; рентабельностью и экономической целесообразностью проекта; управлением и эксплуатацией железных дорог; различной шириной железнодорожной колеи в соседних странах; ⁴ и договоренностью о тарифах с руководством иранских железных дорог.
18. Возможности для партнерства государственного и частного секторов/участия частного сектора (ПГЧС/УЧС):

³ Минеральный потенциал Афганистана (цветные металлы и строительные материалы) изучается несколькими партнерами по реализации проектов в области развития.

⁴ Иран (стандартная ширина), Узбекистан (российские стандарты ширины железнодорожной колеи) и Пакистан (широкая колея).

**АФГ ТП 7: Техничко-экономическое обоснование железной дороги (Хайратан – Найбабад – Кабул – Торхам)
СТРАНА: АФГАНИСТАН
КОРИДОР ЦАРЭС 5, 6-С**

1. Название проекта: Техничко-экономическое обоснование железной дороги (Хайратан – Найбабад – Кабул – Торхам)
2. Тип проекта: Планирование
3. Местоположение проекта: Афганистан
4. Сектор/подсектор: Транспорт/Железные дороги
5. Предпосылки и обоснование: В настоящее время Афганистан не располагает каким-либо железнодорожным транспортным потенциалом. Это ставит страну в неблагоприятное положение, поскольку при осуществлении средних и дальних перевозок железнодорожный транспорт рентабельнее автомобильного – особенно при перевозке бестарных грузов. Кроме того, Афганистан располагает существенными запасами полезных ископаемых, а также имеет значительный промышленный и сельскохозяйственный потенциал, ⁵ в связи с чем ему требуется надежный и экономически эффективный транспорт для обеспечения конкурентоспособности этих секторов на региональном и международном рынках. Наличие железной дороги, позволяющей Афганистану получить выход к морским портам, безусловно, даст стране преимущество.
6. Задачи: Основная задача заключается в содействии Правительству в подготовке железнодорожного проекта, подходящего для внешнего финансирования.
7. Масштаб: Техническая помощь будет направлена на подготовку технико-экономического обоснования, с учетом всех требований в отношении тщательного обследования параметров железнодорожного проекта перед его реализацией. Предстоящий Проект будет включать в себя строительство железной дороги протяженностью 78 км от Торхама (приграничный город) до Жалалабада.
8. Оценочная стоимость: 600 000 долл. США.
9. План и механизмы финансирования: Финансирование будет предоставлено китайским концессионером по добыче меди
10. График реализации: 2010 г.
11. Исполнительные агентства: Министерство общественных работ (МОР) в сотрудничестве с консультантом АБР.
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Основная польза от реализации проекта будет заключаться в расширении экономических возможностей за счет создания эффективной системы бестарной перевозки грузов.
13. Социальные и экологические вопросы: Поскольку Проект предусматривает строительство новых объектов, необходимо должным образом изучить социальную и экологическую ситуацию.
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Запланирован Правительством и концессионное соглашение было подписано в мае 2008 г.
16. Требуемые последующие действия: Составление технического задания
17. Проблемы/Ограничения: Основные проблемы связаны с дорожным движением; затратами на строительство; обеспечением безопасности; финансированием; рентабельностью и экономической целесообразностью проекта; управлением и эксплуатацией железных дорог; различной шириной железнодорожной колеи в соседних странах, ⁶ и договоренностью о тарифах с руководством иранских железных дорог.
18. Возможности для партнерства государственного и частного секторов/участия частного сектора (ПГЧС/УЧС):

⁵ Минеральный потенциал Афганистана (цветные металлы и строительные материалы) изучается несколькими партнерами по реализации проектов в области развития.

⁶ Иран (стандартная ширина), Узбекистан (российские стандарты ширины железнодорожной колеи) и Пакистан (широкая колея).

АЗЕ ТП1: Техническое обслуживание дорог – Институциональное развитие, наращивание потенциала и финансирование
СТРАНА: АЗЕРБАЙДЖАН
КОРИДОР ЦАРЭС 2

1. Название проекта: Проект технического обслуживания дорог
2. Тип проекта: Институциональное развитие, формирование потенциала и финансирование
3. Местоположение проекта: Азербайджан
4. Сектор/подсектор: Транспорт/Автодороги
5. Предпосылки и обоснование: Большая часть дорожной сети страдает от недостаточного и неадекватного технического обслуживания. Азербайджану необходимо модернизировать свою программу технического обслуживания дорог в части используемых технологий и управления, развивая при этом источники устойчивого финансирования и повышая квалификацию кадров через обучение.
6. Задачи: Основная задача заключается в содействии Правительству в развитии усовершенствованной и устойчивой системы технического обслуживания дорог, которая даст возможность участия в ней частного сектора.
7. Масштаб: Техническая помощь будет направлена на поддержку институциональных преобразований и повышение квалификации кадров, отвечающих за техническое обслуживание дорог, с целью внедрения и использования рентабельной системы технического обслуживания дорог.
8. Оценочная стоимость: 600 000 - 800 000 долл. США
9. План и механизмы финансирования: Подлежат уточнению
10. График реализации: 2010 г.
11. Исполнительные агентства: ОАО «Азердорсервис»
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Основные результаты предстоящего Проекта будут заключаться в улучшении торгово-экономических перспектив региона за счет эффективного и рентабельного технического обслуживания и текущего ремонта дорог.
13. Социальные и экологические вопросы:
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Предложен Правительством
16. Требуемые последующие действия: Составить техническое задание
17. Проблемы/ограничения:
18. Возможности для партнерства государственного и частного секторов/участия частного сектора (ПГЧС/УЧС): Работы по техническому обслуживанию и текущему ремонту.

АЗЕ ТП2: Техничко-экономическое обоснование строительства нового порта Алят
СТРАНА: АЗЕРБАЙДЖАН
КОРИДОР ЦАРЭС 2

1. Название проекта: Техничко-экономическое обоснование для создания нового крупного международного торгового морского порта возле поселка Алят
2. Тип проекта: Техничко-экономическое обоснование.
3. Местоположение проекта: Азербайджан
4. Сектор/подсектор: Транспорт/Порты
5. Предпосылки и обоснование: В 2004 году в Бакинском порту была завершена реализация проекта по модернизации стоимостью 44 млн. долл. США (включая кредит ЕБРР в размере 30 млн. долл. США). Однако, поскольку Бакинский порт расположен на территории столицы, возможности его расширения ограничены. В будущем может возникнуть потребность в переносе некоторых (или всех) терминалов Бакинского порта в новое место за чертой города, для того, чтобы справиться с растущим грузооборотом. Правительство определило в качестве такого нового места поселок Алят. Через этот поселок проходят железная дорога, автомагистраль и трубопровод, и он считается идеальным местом для предоставления услуг по материально-техническому обеспечению и смешанным перевозкам с использованием различных видов транспорта. Корейская фирма подготовила схему международного торгового морского порта возле поселка Алят, и выразила свою заинтересованность в строительстве нового порта. Техничко-экономическое обоснование до сих пор еще не разработано.
6. Задачи: Основная задача заключается в содействии Правительству в подготовке проекта, подходящего для внешнего финансирования, с учетом возможности создания межтранспортных (комбинированных) объектов материально-технического обеспечения в поселке Алят.
7. Масштаб: Техническая помощь будет направлена на подготовку технико-экономического обоснования с учетом всех требований в отношении тщательного обследования параметров Проекта перед его реализацией.
8. Оценочная стоимость: 1 млн. долл. США
9. План и механизмы финансирования: Подлежат уточнению
10. График реализации: 2010 г.
11. Исполнительные агентства: Бакинское портовое управление/ Департамент по морским делам
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Основные результаты предстоящего Проекта будут заключаться в улучшении торгово-экономических возможностей региона за счет уменьшения скопления судов в Бакинском порту. Разгруженные таким образом портовые участки в Баку можно было бы передать частному сектору под жилищное и коммерческое строительство.
13. Социальные и экологические вопросы:
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Рассматривается Правительством
16. Требуемые последующие действия: Решение Правительства, подтверждающее его заинтересованность в разработке портового проекта.
17. Проблемы/ограничения:
18. Возможности для партнерства государственного и частного секторов/участия частного сектора (ПГЧС/УЧС): Портовые операции.

КНР ТП1: Развитие и наращивание потенциала логистики в Синьцзян-Уйгурском Автономном Регионе (СУАР)

Страна: КНР

КОРИДОРЫ ЦАРЭС 1 И 4

1. Название проекта: Развитие и наращивание потенциала логистики в Синьцзян-Уйгурском Автономном Регионе (СУАР)
2. Тип проекта: Содействие торговле/Логистика
3. Местоположение проекта: Синьцзян-Уйгурский Автономный Регион
4. Сектор/подсектор: Транспорт/Логистика
<p>5. Предпосылки и обоснование: Правительство Китайской Народной Республики (КНР) обратилось к Азиатскому Банку Развития (АБР) с просьбой о предоставлении технической помощи (ТП) для развития и формирования потенциала в сфере материально-технического обеспечения торговли в Синьцзян-Уйгурском Автономном Регионе (СУАР). Логистическая отрасль СУАР испытывает ряд проблем, связанных как с материально-технической инфраструктурой, так и с институциональной базой, и тормозит внешнеторговое и экономическое развитие СУАР.</p> <p>Логистическая отрасль СУАР демонстрирует следующие недостатки: (i) нехватка логистических посредников; (ii) отсутствие логистической платформы и неудовлетворительные технические и административные нормы; (iii) отсутствие эффективной политической и административной базы; и (iv) нехватка хорошо обученных профессионалов.</p> <p>Правительство КНР признало, что развитие логистической отрасли является ключом к модернизации остальных ее отраслей посредством их превращения из «ресурсоемких» в «ресурсосберегающие» отрасли. Развитие логистической отрасли было впервые включено в план одиннадцатой пятилетки (с 2006 по 2010 г.). Национальная комиссия по развитию и реформам (НКРР) и Китайская ассоциация по логистике и закупке материалов разрабатывают стратегию развития логистического сектора для включения в план одиннадцатой пятилетки. Образован совместный комитет по развитию логистики, в котором представлены 13 министерств и ведомств, и секретарем которого является представитель НКРР. Местное самоуправление СУАР также считает развитие логистических центров (комплексов материально-технического обеспечения) одним из своих важнейших приоритетов в области развития.</p>
<p>6. Задачи: Реализация данного проекта позволит: (i) стимулировать развитие торговли и транспорта; (ii) способствовать росту логистической отрасли; (iii) повысить доступность, безопасность и устойчивость каналов поставок; (iv) повысить эффективность управления поставками; и (v) расширить возможности принятия транспортной и логистической отраслью современных концепций и технологий организации и управления логистикой.</p>
<p>7. Масштаб: Техническая помощь будет способствовать развитию логистики и формированию соответствующего потенциала СУАР за счет достижения следующих проектных целей:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Подготовить стратегию развития логистической отрасли в СУАР; • Разработать генеральный план реализации стратегии; и • Составить предварительный список инвестиций, необходимых для поддержки реализации стратегии
8. Оценочная стоимость: 600 000 долл. США
9. План и механизмы финансирования: 175 000 долл. США от Правительства КНР, и 425 000 долл. США – от АБР. Техническая помощь увязана с одобренным в апреле 2008 г. «Проектом улучшения состояния

региональных дорог в Синьцзяне» (ссуда АБР №2393).
10. График реализации: 2008 г.
11. Исполнительные агентства: Комиссия по развитию и реформам СУАР
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Развитие отрасли материально-технического обеспечения СУАР в части стимулирования внутренней и международной торговли.
13. Социальные и экологические вопросы:
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Проект реализуется в настоящее время
16. Требуемые последующие действия: Выполнение рекомендаций
17. Проблемы/Ограничения:

**КНР ТП2: Региональное таможенное сотрудничество
(Совместный контроль и проверка по принципу «одной остановки»)**

СТРАНА: КНР

КОРИДОРЫ ЦАРЭС 1-А, 1-В, 4

1. Название проекта: Региональное таможенное сотрудничество – Совместный контроль и проверка по принципу «одной остановки»
2. Тип проекта: Региональное таможенное сотрудничество
3. Местоположение проекта: В экспериментальном пункте пересечения границы, где совместный контроль и проверку по принципу «одной остановки» можно опробовать в сотрудничестве с таможенными органами Монголии и Казахстана.
4. Сектор/подсектор: Таможня
5. Предпосылки и обоснование: Из всех стран ЦАРЭС, наиболее протяженную границу с КНР имеют Казахстан и Монголия. Большая часть торговых операций КНР с членами ЦАРЭС, а также со странами Европы и Российской Федерацией, осуществляется через транспортный коридор №1, проходящий через Казахстан, а также через коридор №4, который проходит через Монголию. Таможенное сотрудничество, упрощение таможенных процедур и ускорение процесса таможенного оформления даст сильный толчок развитию торговли и транспорта.
6. Задачи: <ul style="list-style-type: none"> • Упростить таможенные процедуры • Сократить время прохождения таможенного контроля • Уменьшить бремя, возлагаемое на импортеров и экспортеров • Минимизировать расходы на материально-техническое обеспечение • Стимулировать развитие торговли и транспортного сообщения • Повысить конкурентоспособность членов ЦАРЭС • Подключить членов ЦАРЭС к глобальной системе снабжения
7. Масштаб: Совместный таможенный контроль и комплексная проверка будут ограничиваться конкретными пограничными контрольно-пропускными пунктами, отобранными для эксперимента.
8. Оценочная стоимость: 400 000 долл. США
9. План и механизмы финансирования: Подлежат уточнению
10. График реализации: 2009 г.
11. Исполнительные агентства: Таможенные органы КНР, Республики Казахстан и Монголии
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Бенефициарами проекта будут являться все члены ЦАРЭС. Выгоды от реализации проекта будут заключаться в следующем: <ul style="list-style-type: none"> • Более быстрое и надежное прохождение таможенного контроля • Снижение расходов на таможенное оформление и общих затрат на логистику • Сокращение бременя, возлагаемого на импортеров и экспортеров • Увеличение объемов торгового оборота между членами ЦАРЭС • Повышение конкурентоспособности членов ЦАРЭС • Повышение уровня жизни граждан стран-участниц ЦАРЭС за счет улучшения возможностей для торговли и предпринимательской деятельности
13. Социальные и экологические вопросы:
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Активно осуществляется планирование
16. Требуемые последующие действия: Финансирование
17. Проблемы/Ограничения:

КАЗ ТП1: Исследование сектора транспортных услуг
СТРАНА: КАЗАХСТАН
КОРИДОР ЦАРЭС: 1, 2-А, 3, 6

1. Название проекта: Исследование сектора транспортных услуг
2. Тип проекта: Техническая помощь
3. Местоположение проекта: Республика Казахстан
4. Сектор/подсектор: Транспорт
<p>5. Предпосылки и обоснование: В Республике Казахстан предоставлением транспортных услуг занимаются отечественные и международные компании, имеющие собственный автопарк и отдающие дорожному транспорту предпочтение перед железнодорожными перевозками в силу большей гибкости и надежности первого при осуществлении перевозок на расстоянии в пределах 1000 км. В Казахстанской ассоциации грузоперевозчиков состоят около 200 членов, предлагающих услуги по ввозу и вывозу товаров за пределы страны, посреднические услуги, комплексное материально-техническое обеспечение, или даже такие услуги как страхование и поиск поставщиков.</p> <p>Правительство одобрило Стратегию развития транспортного сектора (Стратегия), задача которой заключается в совершенствовании транспортной системы и формировании оптимальной транспортной сети. Экономические и географические особенности Казахстана (огромная территория, отсутствие выхода к морю при расположении в центре материка, низкая плотность населения и неравномерное пространственное распределение населения и природных ресурсов) обуславливают грузоемкость и серьезную зависимость страны от транспорта, выраженную в высоких показателях пользования транспортом из расчета на душу населения. Доля транспортных расходов в стоимости товаров составляет от 8% (при транспортировке по железной дороге) до 11% (при перевозке автомобильным транспортом), тогда как в развитых странах этот показатель составляет всего лишь 4,5%, что свидетельствует о высокой транспортной нагрузке в Казахстане.</p> <p>В середине девяностых транспортный сектор добился серьезных успехов, проведя приватизацию и создав условия для развития конкуренции. Однако проводившаяся в то время политика отличалась нестабильностью и частой сменой ведущих специалистов и руководителей старшего звена, так что предложенные стратегии не были реализованы в полном объеме. Таким образом, до сих пор сохраняется ряд недостатков, и у сектора имеется меньше возможностей для удовлетворения потребностей экономики и населения. Имущественная база характеризуется неравномерным качеством и недостаточностью технического обслуживания, замены или модернизации активов, в силу чего возникают такие проблемы как недостаточная пропускная способность или низкая производительность. Также имеются пробелы в нормативной базе и ее применении, что затрудняет развитие частного сектора и ведет к увеличению издержек. Соответствующие институты нуждаются в стабильности и укреплении потенциала, тогда как процедуры должны приспособливаться к рыночной экономике. Политика сектора должна способствовать эффективному использованию ресурсов – например, пассажирские тарифы должны отражать фактические затраты, а налоги должны покрывать расходы на техническое обслуживание и текущий ремонт.</p> <p>Стратегия ставит своей целью привлечение в транспортный сектор частного капитала, поскольку практически все виды транспортных услуг будут</p>

предоставляться частными предприятиями. Поскольку конкуренция среди перевозчиков будет способствовать развитию частного транспортного сектора, было бы полезно определить, существуют ли конкурентные условия, и изучить факторы, в силу которых условия функционирования сектора являются не вполне конкурентными.
6. Задачи: Помочь Правительству в изучении характера условий деятельности частных перевозчиков, и предложить способы стимулирования развития конкурентной среды.
7. Масштаб: В рамках исследования будет изучен характер сложившихся в Казахстане условий деятельности перевозчиков, будут определены причины, по которым условия функционирования сектора являются не вполне конкурентными, и будут рекомендованы способы стимулирования развития конкурентных условий.
8. Оценочная стоимость: 100 000 долл. США
9. План и механизмы финансирования: Подлежат уточнению
10. Предлагаемый график реализации: 2011 г.
11. Исполнительные агентства: Министерство транспорта и коммуникаций
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Перевозчики и потребители перевозимых ими товаров.
13. Социальные и экологические вопросы: Требуется уточнение.
14. Приоритетность проекта: Средняя
15. Статус проекта: Предложенный проект
16. Требуемые последующие действия: Обеспечить финансирование и активное участие заинтересованных сторон.
17. Проблемы/Ограничения:

КАЗ ТП2: Координатор по ЦАРЭС
СТРАНА: КАЗАХСТАН
КОРИДОР ЦАРЭС: 1, 2-А, 3, 6

1. Название проекта: Национальный координатор по ЦАРЭС
2. Тип проекта: Техническая помощь в организации работы ЦАРЭС
3. Местоположение проекта: Астана, Республика Казахстан
4. Сектор/подсектор: Региональное сотрудничество/Транспорт/Торговля
5. Предпосылки и обоснование: Программа ЦАРЭС реализуется через региональное сотрудничество в сфере транспорта, торговли, энергетики и других ключевых областях, представляющих обоюдный интерес. Координационный комитет по каждой области, состоящий из представителей правительства страны-участницы ЦАРЭС и многосторонних учреждений, оценивает проделанную работу и дает дальнейшие инструкции. На национальном уровне для этого требуются непрерывные интенсивные дискуссии среди соответствующих государственных ведомств, обмен идеями с другими учреждениями, а также получение технической информации от экспертов. В Правительстве Республики Казахстан работает межведомственный комитет по развитию транзитных перевозок, ведущая роль в составе которого принадлежит Министерству транспорта и коммуникаций. В целях обеспечения эффективного содействия региональному сотрудничеству и с учетом объединения в единую стратегию планов стимулирования развития торговли и транспорта, Министерство заявило о необходимости привлечения штатного Национального координатора для организации дискуссий, составления программы работы, координации мероприятий и, что наиболее важно, для аналитической работы, результаты которой составят основу для принятия решений по вопросам, касающимся торговли и транспорта. Кроме того, Министерству требуется помощь экспертов в составлении своего Плана действий по развитию системы транзитных перевозок на 2009-2011 гг.
6. Задачи: Предоставить Правительству РК аналитическую помощь по вопросам стимулирования развития транспорта и торговли в рамках работы по составлению Стратегии и плана действий ЦАРЭС по содействию развитию транспорта и торговли, и предоставить данные для включения в национальный План действий по развитию системы транзитных перевозок на 2009-2011 гг. Предоставить межведомственному комитету по развитию транзитных перевозок помощь в организации и координации деятельности.
7. Масштаб: Проанализировать для межведомственного комитета вопросы, связанные с содействием развитию транзитных перевозок, транспорта и торговли; разработать концепцию требований развития системы транзитных перевозок в соответствии со Стратегией стимулирования развития торговли и транспорта ЦАРЭС; сформулировать программу действий и организовывать встречи, конференции и семинары по вопросам развития транзитных перевозок, а также координировать деятельность членов комитета.
8. Оценочная стоимость: 100 000 долл. США
9. План и механизмы финансирования: АБР/Другие
10. Предлагаемый график реализации: 2011-2012 гг.
11. Исполнительные агентства: Министерство транспорта и коммуникаций
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Реализация проекта будет способствовать выработке решений и реализации мероприятий ЦАРЭС в Казахстане.
13. Социальные и экологические вопросы: На данный момент вопросы такого рода не предвидятся.

14. Приоритетность проекта: Срочный
15. Статус проекта: Предлагаемый проект
16. Требуемые последующие действия: Обеспечить финансирование и активное участие заинтересованных сторон.
17. Проблемы/ограничения: Частичное совпадение с текущей работой Регионального координатора; правовая основа деятельности межведомственного комитета; и полномочия ведущего ведомства по решению вопросов, связанных со стимулированием торговли.

МОН ТП1: Восстановление региональных аэропортов
СТРАНА: МОНГОЛИЯ
КОРИДОР ЦАРЭС: 4

1. Название проекта: Восстановление региональных аэропортов
2. Тип проекта: Техничко-экономическое обоснование
3. Местоположение проекта: Западная Монголия
4. Сектор/подсектор: Транспорт/Аэропорты
5. Предпосылки и обоснование: Монголия относится к странам с наименьшей плотностью населения (1,6 чел./км ²). Общая численность населения лишь немногим превышает 3 млн. человек, которые разбросаны по огромной территории с ограниченной или полностью отсутствующей дорожной инфраструктурой. В сложившейся ситуации возникает потребность в обеспечении воздушного сообщения с изолированными средними городами, неудовлетворительно обслуживаемыми существующей дорожной сетью.
6. Задачи: Основная задача заключается в содействии Правительству в подготовке проекта, подходящего для внешнего финансирования.
7. Масштаб: Техническая помощь будет направлена на подготовку технико-экономического обоснования с учетом всех необходимых параметров по (i) Улангому – расположенному в 1,138 км от Улан-Батора городу с населением численностью 81 000 человек, и более чем 20 000 пассажиров в год; (ii) Алтаю, расположенному в 855 км от Улан-Батора городу с населением в 101 200 человек и более чем 15 000 пассажиров в год; и (iii) Улайтаю, расположенному в 809 км от Улан-Батора, с населением численностью 80700 и более чем 9 000 пассажиров в год. Аэропорты отобраны в соответствии с результатами Исследования по вопросам разработки политики сектора гражданской авиации и Стратегии развития транспортного сектора Монголии на 2006-2015 гг.
8. Оценочная стоимость: 480 000 долл. США
9. План и механизмы финансирования: Техническая помощь (ТП), финансируемая ЕБРР
10. График реализации: Контракт на предоставление технической помощи был заключен в 2007 году, и работы по нему планируется завершить в 2008 г.
11. Исполнительные агентства: Департамент гражданской авиации в Министерстве транспорта
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Новый региональный аэропорт будет способствовать получению доступа к социальным услугам, созданию рабочих мест и экономических возможностей.
13. Социальные и экологические вопросы: Никаких отрицательных социальных и экологических последствий не ожидается, однако полный анализ воздействия на окружающую среду все же будет проведен.
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: реализуется в настоящее время
16. Требуемые последующие действия: Реализация проекта после составления технико-экономического обоснования.
17. Проблемы/ограничения: Требуется уточнение в рамках технико-экономического обоснования.
18. Возможности привлечения частного капитала: Концессия деятельности аэропортов

МОН ТП2: Техничко-экономическое обоснование формирования Уланбаторского интермодального парка логистики

СТРАНА: МОНГОЛИЯ

КОРИДОР ЦАРЭС 4-В

1. Название проекта: Техничко-экономическое обоснование формирования Уланбаторского интермодального парка логистики
2. Тип проекта: Создание нового интермодального парка логистики поблизости от нового Международного аэропорта «Улан-Батор»
3. Местоположение проекта: Монголия – примерно в 45 км от г. Улан-Батор в Кошигиин Хондии, возле города Зуунмод.
4. Сектор/подсектор: Транспорт/Содействие торговле/Логистика
<p>5. Предпосылки и обоснование: Сектор интермодальных перевозок Монголии стремительно растет. Все больше и больше грузов прибывает в Улан-Батор в контейнерах. По прибытии поездов, контейнеры с грузом должны распределяться среди транспортно-экспедиционных предприятий (транспортных агентов), рассредоточенных по всему Улан-Батору, что приводит к скоплению грузов в терминалах, задержкам с их доставкой и загрязнению окружающей среды. Существующая схема распределения контейнеров является неэффективной, дорогостоящей и трудоемкой, что отрицательно влияет не только на предприятие «Монгольские железные дороги» (MTZ), но и на транспортных агентов и владельцев грузов.</p> <p>Создание современного интермодального парка логистики, который будет использоваться транспортно-экспедиционными предприятиями, компаниями автомобильных перевозок, складскими компаниями, дистрибьюторами, предприятиями оптовой торговли и перерабатывающими предприятиями (включая упаковывающие предприятия), создаст множество преимуществ. Это позволит MTZ доставлять грузовые контейнеры (или забирать контейнеры у транспортных агентов Улан-Батора) в единое центрально расположенное место. Доставка контейнеров может осуществляться путевым оборудованием с использованием новой железнодорожной ветки, ведущей к логистическому парку (наиболее эффективный вариант), либо посредством регулярного транспортного сообщения между существующим железнодорожным терминалом и единым общим участком на территории парка (маятниковые перевозки). На территории парка будет находиться отделение монгольской таможни, где таможенные инспекторы смогут обрабатывать документы и производить физический досмотр контейнеров.</p> <p>Близость Уланбаторского интермодального логистического парка от нового Уланбаторского международного аэропорта также будет способствовать поставкам авиационного топлива, и позволит расширить возможности транспортно-экспедиционных предприятий в плане предоставления интермодальных услуг логистики посредством воздушного сообщения.</p>
6. Задачи: Основная задача заключается в содействии Правительству в подготовке проекта, подходящего для внешнего финансирования, включая привлечение частного капитала.
7. Масштаб: Техническая помощь будет направлена на подготовку технико-экономического обоснования по Проекту, включая опрос потенциальных пользователей (представителей транспортно-экспедиционных предприятий, компаний автомобильных перевозок, MTZ, складских компаний, предприятий оптовой торговли, дистрибьюторов, перерабатывающих предприятий, выставочных предприятий и т.д.), застройщиков, отправителей и получателей, представителей Торговой палаты Улан-Батора, государственных ведомств (Министерства дорог, транспорта и туризма (МДТТ), Министерства финансов, Генерального таможенного управления и т.д.), других заинтересованных сторон (местных органов управления, транспортных и логистических торговых объединений, НПО, организаций многостороннего сотрудничества и т.д.).
8. Оценочная стоимость: 850 000 долларов США

9. План и механизмы финансирования: Требуется уточнение
10. График реализации: 2010 г.
11. Исполнительные агентства: В качестве исполнительного агентства могло бы выступить МДТТ
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Ожидается, что технико-экономическое обоснование подтвердит следующие результаты проекта: (i) повышение эффективности движения грузовых контейнеров из/в Улан-Батор; (ii) надежное увеличение грузооборота, сокращение загрязнений и транспортных заторов на территории Улан-Батора; (iii) повышение имеющихся у Улан-Батора возможностей справиться с ростом смешанного грузооборота; (iv) сокращение времени, требуемого для прохождения таможенного контроля; (v) социально-экономическое развитие района вокруг Кошигийн Хондии; (vi) сокращение затрат на поставку авиационного топлива в новый аэропорт Улан-Батора; и (vii) наращивание потенциала перевозок с комбинированием различных видов транспорта (воздушного с автомобильным, железнодорожного с воздушным, и железнодорожного с автомобильным).
13. Социальные и экологические вопросы: Необходимо должным образом изучить социальную и экологическую ситуацию.
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: МДТТ выразил готовность поддержать проведение такого исследования.
16. Требуемые последующие действия:
17. Проблемы/ограничения: Требуется уточнить в рамках технико-экономического обоснования.
18. Возможности привлечения частного капитала: Частные инвесторы, вкладывающие средства в логистику и сопутствующие услуги.

МОН ТПЗ: План развития для зоны свободной торговли Цагаануур
СТРАНА: МОНГОЛИЯ
КОРИДОР ЦАРЭС 4-А

1. Название проекта: План развития для зоны свободной торговли Цагаануур
2. Тип проекта: Техничко-экономическое обоснование
3. Местоположение проекта: Свободная экономическая зона Цагаануур расположена в 68 км от Олгый, и примерно в 1720 км от Улан-Батора. Данная СЭЗ относится к коридору ЦАРЭС 4-а и находится примерно в 32 км от российской границы, и в 250 км от границы с Китаем.
4. Сектор/подсектор: Содействие торговле/Логистика
5. Предпосылки и обоснование: С момента своего вступления в ВТО в 1997 году, Монголия провела существенную либерализацию своих условий торговли, установив низкие тарифы, сняв количественные ограничения и отменив экспортные субсидии. Правительством также был принят ряд мер, направленных на привлечение прямых иностранных инвестиций, доработку и приведение своего торгового законодательства в соответствие с правилами и обязательствами ВТО. Активное участие Монголии в региональном сотрудничестве и интеграции способствовало впечатляющему росту объемов торговли с КНР и Россией, и привлекло в экономику страны значительные объемы инвестиций из КНР, Канады, США, Японии и Кореи. Свободная экономическая зона (СЭЗ) Цагаануур была создана в ноябре 2005 года в целях ускорения экономического развития западной части Монголии. СЭЗ занимает территорию площадью около 708,4 га и находится на равнинном участке с каменистой почвой и гравием. Закон о создании СЭЗ Цагаануур разрешает ввозить на ее территорию товары, не облагаемые таможенными пошлинами, налогом на добавленную стоимость и акцизным налогом, в том случае, если ввозимые товары в дальнейшем подвергаются переработке и используются для производства другой продукции. Законом также предусмотрены особые налоговые льготы для компаний, осуществляющих свою деятельность на территории СЭЗ, включая освобождение от уплаты налогов и отчислений. Однако после создания СЭЗ Цагаануур темпы экономического развития остались низкими, в силу чего необходимо принять конкретные меры для превращения СЭЗ в успешную инициативу, для чего и требуется предлагаемое технико-экономическое обоснование.
6. Задачи: Основная задача заключается в содействии Правительству в подготовке проекта, подходящего для внешнего финансирования, включая привлечение частного капитала.
7. Масштаб: Техническая помощь будет направлена на составление технико-экономического обоснования с оценкой воздействия на окружающую среду. При этом будет изучена нынешняя ситуация в свободной экономической зоне Цагаануур.
8. Оценочная стоимость: 300 000 долл. США
9. План и механизмы финансирования: Требуется уточнение
10. График реализации: 2010 г.
11. Исполнительные агентства: Руководство свободной экономической зоны Цагаануур
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: ТЭО поможет обосновать необходимость расширения СЭЗ Цагаануур. Ее расширение приведет к созданию новых рабочих мест. Успешное развитие СЭЗ будет стимулировать развитие дополнительных направлений предпринимательской деятельности – таких, как ресторанный, гостиничный бизнес и станции техобслуживания – и, что еще более важно, будет привлекать инвесторов (зарубежных и отечественных) в производственный сектор, что будет способствовать росту экономики.
13. Социальные и экологические вопросы: Необходимо должным образом изучить социальную и экологическую ситуацию.
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Предложен Правительством
16. Требуемые последующие действия: Определение источников финансирования
17. Проблемы/ограничения: Обеспечение финансирования
18. Возможности привлечения частного капитала: Частные инвесторы, вкладывающие средства в логистику и сопутствующие услуги.

МОН ТП4: Комплексный генеральный план развития Замын-Ууда
СТРАНА: МОНГОЛИЯ
КОРИДОР ЦАРЭС 4-В

1. Название проекта: Комплексный генеральный план развития Замын-Ууда
2. Тип проекта: Техничко-экономическое обоснование и планирование
3. Местоположение проекта: Замын-Ууд-Сум на монгольско-китайской границе
4. Сектор/подсектор: Транспорт/Содействие торговле/Логистика
<p>5. Предпосылки и обоснование: Замын-Ууд-Сум расположен в Коридоре ЦАРЭС 4-в.</p> <p>Среднесуточное движение по приграничной дороге Замын-Ууд выросло до 300 грузовых и 1350 легковых автомобилей. За последние три года объем пассажирского транспорта увеличился с 3000 чел./день (в 2004 г.) до 5500 чел./день (в 2007 г.), причем в некоторые дни значение данного показателя достигает 7000 человек.</p> <p>Этот рост создает огромную нагрузку на существующую инфраструктуру. Резкое увеличение объемов железнодорожных и автомобильных перевозок уже приводит к большим транспортным заторам и пробкам. В будущем, развитие свободной экономической зоны Замын-Ууд будет создавать дополнительный грузооборот за счет ввоза и вывоза товаров с территории СЭЗ. Кроме того, экономический рост будет привлекать население к переезду в Замын-Ууд-Сум, что будет создавать еще большую нагрузку на существующую инфраструктуру.</p> <p>Для оптимального поддержания таких темпов роста требуется комплексный генеральный план развития Замын-Ууд-Сум с целостным подходом к удовлетворению потребностей города Замын-Ууд, МТЗ, МДТТ, Таможенной инспекции, Службы пограничного контроля и свободной экономической зоны Замын-Ууд, а также отправителей, получателей, перевозчиков, транспортных агентов и таможенных брокеров, и оптимизации выгоды для всех заинтересованных сторон.</p>
<p>6. Задачи: Основная задача заключается в содействии Правительству в подготовке комплексного плана развития Замын-Ууд-Сум, подходящего для внешнего финансирования, включая привлечение частного капитала.</p>
<p>7. Масштаб: В рамках технической помощи будет составлен комплексный план развития Замын-Ууд-Сум, включая (i) градостроительное проектирование города Замын-Ууд с целью удовлетворения потребностей города, связанных с ростом экономики и численности населения; (ii) улучшение железнодорожной инфраструктуры, включая увеличение пропускной способности железнодорожной станции Замын-Ууд, открытие новых железнодорожных маршрутов; (iii) улучшение автомобильной инфраструктуры, включая создание дополнительных полос в пограничных районах сосредоточения грузового транспорта, наряду с увеличением количества полос для таможенного досмотра грузов, проектированием и прокладкой подъездных дорог к городу Замын-Ууд и свободной экономической зоне Замын-Ууд; (iv) совершенствование инфраструктуры таможенного и пограничного контроля, включая увеличение размеров и производительности пограничных объектов; (v) применение интеллектуальных транспортных технологий для регулирования дорожного движения на территории Замын-Ууд-Сум с целью повышения эффективности взаимодействия между пограничным контрольно-пропускным пунктом, свободной экономической зоной и городом Замын-Ууд; (vi) оценка социального и экологического воздействия проекта, воздействия на здоровье человека; и (vii) рекомендации по конкретным отраслям, на которые должна быть нацелена деятельность свободной экономической зоны</p>

Замын-Ууд.
8. Оценочная стоимость: 700 000 долл. США
9. План и механизмы финансирования: Требуется уточнение
10. График реализации: 2009 г.
11. Исполнительные агентства: Требуется уточнение
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Комплексное генеральное планирование принесет немалую пользу. В отсутствие такого планирования, заторы и пробки способны обернуться для Монголии значительными материальными убытками в виде увеличения операционных издержек и сокращения объемов внешней торговли. Надлежащее планирование не только позволяет предотвратить дорогостоящие ошибки, но и поддерживает проведение экономической и социальной политики, учитывающей интересы малоимущих слоев населения.
13. Социальные и экологические вопросы: Необходимо должным образом изучить социальную и экологическую ситуацию.
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Предложен Правительством
16. Требуемые последующие действия: утверждение и финансирование технической помощи
17. Проблемы/Ограничения: обеспечение финансирования.
18. Возможности привлечения частного капитала: Частные инвесторы, вкладывающие средства в логистику и сопутствующие услуги.

МОН ТП5: Развитие региональной логистики
СТРАНА: МОНГОЛИЯ
КОРИДОР ЦАРЭС 4

1. Название проекта: Развитие региональной логистики
2. Тип проекта: Исследование по подготовке проекта
3. Местоположение проекта: Монголия
4. Сектор/подсектор: Содействие торговле/Логистика
5. Предпосылки и обоснование: В последние годы Монголия переориентировала свои торговые потоки с Российской Федерации на других партнеров, так что большая часть импорта (свыше 80%) теперь поступает из КНР – через пограничный пункт Замын-Ууд на юго-востоке Монголии. Львиная доля монгольского экспорта также проходит через Замын-Ууд транзитом в порт Тяньцзинь – единственный порт КНР, доступный Монголии для решения внешнеторговых задач.
6. Задачи: Составить национальную стратегию развития в Монголии системы смешанных перевозок (перевозок с использованием различных видов транспорта) и определить Масштаб, предусматривающего развитие смешанных перевозок в Замын-Ууде.
7. Масштаб: В рамках реализации первого компонента будет разработана национальная стратегия развития в Монголии системы смешанных транспортных перевозок. В рамках второго компонента будет определено содержание проекта, предусматривающего развитие смешанных (межтранспортных) перевозок в Замын-Ууде, включая определение конкретных компонентов, которые должны будут финансироваться Азиатским Банком Развития (АБР) и Правительством.
8. Оценочная стоимость: 500 000 долл. США
9. План и механизмы финансирования: АБР одобрил грант в размере 400 000 долл. США, тогда как Правительство обеспечит финансирование в размере, эквивалентном 100 000 долл. США, посредством предоставления офисных помещений и кадров, необходимых для реализации технической помощи.
10. График реализации: 2008-2009 гг.
11. Исполнительные агентства: Министерство дорог, транспорта и туризма
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии:
13. Социальные и экологические вопросы:
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: реализуется в настоящее время
16. Требуемые последующие действия:
17. Проблемы/ограничения:
18. Возможности привлечения частного капитала:

**ТАД ТП1: Генеральный план развития транспортного сектора
СТРАНА: ТАДЖИКИСТАН
КОРИДОР ЦАРЭС: ДРУГОЕ**

1. Название проекта: Генеральный план развития транспортного сектора
2. Тип проекта: Изучение транспортного сектора
3. Местоположение проекта: Таджикистан
4. Сектор/Подсектор: Транспортные средства всех видов (авто/железнодорожный транспорт/авиация/интермодальный)
5. Предпосылки и обоснование: Таджикистан является страной, окруженной со всех сторон сушей, не имеющей выхода к морю, которая в основном зависит от своей сети автомобильных дорог. В стране имеется несколько аэропортов и в настоящее время несколько железнодорожных проектов рассматриваются Правительством страны. Транспортная система подвержена суровым условиям горной местности, которые обуславливают высокую стоимость строительства и поддержания транспортной инфраструктуры. Транспортная система также сталкивается с трудностями, связанными с рассеянным расположением населенных пунктов. Дорожные сети в некоторых сельских местностях или отсутствуют, или находятся в бедственном положении. Правительство обратилось с просьбой в АБР оказать ТП в подготовке Генерального плана развития транспортного сектора.
6. Задачи: Главная задача – оказать помощь Правительству в подготовке нового генерального плана развития транспортного сектора.
7. Масштаб: В рамках ТП будет подготовлен полностью интегрированный генеральный план развития транспортного сектора, охватывающий все виды транспортных средств.
8. Оценочная стоимость: 740 000 долларов США.
9. План и механизмы финансирования: 600 000 долларов США финансирует АБР из Специального фонда Японии, в то время как Правительство Таджикистана выделит на финансирование 140 000 долларов США.
10. График реализации: 2007 г. с продолжением в 2008 г.
11. Исполнительные агентства: Министерство транспорта и коммуникаций (МТК)
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии:
13. Социальные и экологические вопросы:
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Непрерывный
16. Требуемые последующие действия:
17. Проблемы / Ограничения:
18. Возможности для партнерства государственного и частного секторов/участия частного сектора (ПГЧС/УЧС):

**ТАД ТП2: Разработка технико-экономического обоснования
железнодорожной дороги Вахдат-Яван
СТРАНА: ТАДЖИКИСТАН
КОРИДОР ЦАРЭС: 5, 6-С**

1. Название проекта: Разработка технико-экономического обоснования железной дороги Вахдат-Яван
2. Тип проекта: Проектирование строительства железной дороги
3. Местоположение проекта: Таджикистан
4. Сектор/подсектор: Транспорт/Железные дороги
5. Предпосылки и обоснование: Таджикистан является страной, не имеющей выхода к морю, которая для перевозки товаров (60%) и пассажиров (80%) в основном использует автомобильные дороги. Таджикские железные дороги (ТЖД) состоят из трех отдельных железных дорог. На севере имеется дорога, соединяющая Кыргызскую Республику и Ферганскую долину через Таджикистан с другими частями Узбекистана, и оттуда с Казахстаном и Российской Федерацией. Эта транзитная дорога, которая дает большую часть доходов ТЖД. В центре страны имеется железная дорога, соединяющая Душанбе стрелочным переводом на запад с Узбекистаном, Туркменистаном, Казахстаном и, в конечном счете, с Кавказом (через Каспийское море) и Российской Федерацией. На юге имеется железная дорога от Куляба до границы Узбекистана и затем в Термез, а далее по стрелочному переводу снова направляется на западную железную дорогу или в Афганистан (Хайратан). Автомобильная дорога через северный Афганистан, в конечном счете, ведет в Иран, где имеется возможность выбора между автомобильной дорогой и железной дорогой до Аравийского моря или Турции.
Было внесено предложение соединить центральную и южную железные дороги, а затем подвести главные транспортные коридоры, проходящие через Душанбе на восток и запад, а также на север и юг. В самом деле, если железнодорожная линия будет дополнена от Вахдата к Явану, а затем, на Нижний Пяндж и в Кундуз в Афганистане, тогда это станет частью Коридоров 5 и 6-с ЦАРЭС. Тем не менее, строительство железнодорожной линии из Колхозабада (близ Джиликуль) в Нижний Пяндж будет трудно обосновать, с учетом существующей линии к Айвадж и Амазаганг (Узбекистан) и затем в Термез.
6. Задачи: Главная задача – оказание помощи Правительству в подготовке проекта, удовлетворяющего требованиям для внешнего финансирования.
7. Масштаб: ТП подготовит разработку технико-экономического обоснования, охватывающее всю работу по проведению предварительного обследования Проекта. Будущий Проект предполагает строительство 76 км железнодорожной линии между Душанбе и Вахш.
8. Оценочная стоимость: 600 000 долларов США. 150 миллионов долларов США предварительно рассчитано на будущий проект.
9. План и механизмы финансирования: Исламский банк развития (ИБР) - грант на ТП. Должен решиться вопрос об инвестициях.
10. График реализации: 2009 г.
11. Исполнительные агентства: Министерство транспорта и коммуникаций совместно с Железными дорогами Таджикистана (ТЖ).
12. Ожидаемые выгоды и бенефициары: Главной выгодой будет улучшение экономических возможностей через установление эффективной транспортной системы для перевозки массовых грузов.

13. Социальные и экологические вопросы: Поскольку Проект предусматривает новое строительство, необходимо проведение соответствующих социальных и экологических предварительных обследований/анализов.
14. Приоритетность проекта: Низкая, из-за малой пропускной способности южной железной дороги.
15. Статус проекта: На стадии оценки.
16. Требуемые последующие действия:
17. Проблемы / Ограничения: В настоящее время движение по южной железной дороге очень небольшое (с малой нагрузкой).
18. Возможности для партнерства государственного и частного секторов/участия частного сектора: (ПГЧС/УЧС):

ТАД ТПЗ: Железная дорога Душанбе – Кыргызская граница (Карамык)
СТРАНА: ТАДЖИКИСТАН
КОРИДОР ЦАРЭС: 3b, 5

1. Название проекта: Железная дорога Душанбе - Кыргызская граница (Карамык)
2. Тип проекта: Разработка технико-экономического обоснования для предложенной 300 км железной дороги
3. Местоположение проекта: Центрально-северный Таджикистан
4. Сектор/Подсектор: Транспорт/Железные дороги
5. Предпосылки и обоснование: Предполагаемая железная дорога соединится с предлагаемой железной дорогой в Кыргызской Республике, которая пройдет через Сары-Таш и соединится с железной дорогой из Каши в Китае. Это обеспечит прямую железную дорогу, соединяющую Таджикистан, юг Кыргызской Республики и сеть железных дорог Китая. Это уменьшит транспортные расходы и будет способствовать увеличению торговых потоков в регионе.
6. Задачи: Оценить финансово-экономическую жизнеспособность предлагаемой железной дороги.
7. Масштаб: Полный анализ реализуемости (осуществление инженерно-технических работ по предварительному плану, социальный, экологический, экономический и финансовый анализы).
8. Оценочная стоимость: около 600 000 долларов США для разработки технико-экономического обоснования и примерно 1,6 млрд. долларов США для строительства железной дороги в Таджикистане.
9. План финансирования и распределение: изыскиваются внешние источники финансирования.
10. График реализации: 2013 г.
11. Исполнительные агентства: Министерство транспорта/Таджикская железная дорога.
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: сократятся транспортные расходы, и железная дорога будет способствовать росту торговых потоков внутри региона. Сеть железной дороги будет простирается с северной границы Таджикистана с Кыргызской Республикой к своей южной границе с Афганистаном, который также рассматривает железнодорожное соединение с сетью Таджикистана.
13. Социальные и экологические вопросы: новая железнодорожная ветка будет проходить через высокогорные местности. Если железнодорожное соединение будет построено, то необходимо проведение полной оценки воздействия на окружающую среду. Также потребуется разработка детализированного плана переселения, в случае строительства железнодорожного соединения.
14. Приоритетность проекта: средняя – низкая
15. Статус проекта: необходимо получить финансирование.
16. Требуемые последующие действия: получение финансирования и обеспечение обязательства Кыргызской Республики по строительству железнодорожного соединения с Китаем в этой стране.
17. Проблемы / Ограничения: Данный проект будет основным инвестиционным проектом для Таджикистана, который потребует координации действий с Кыргызской Республикой и принятия обязательства со стороны КР.
18. Возможности для партнерства государственного и частного секторов/участия частного сектора (ПГЧС/УЧС) для разработки технико-экономического обоснования будет заключен контракт с частной компанией. На строительство железной дороги контракт будет заключаться с частной компанией. Работы могут производиться с участием частного сектора.

ТАД ТП4: Железная дорога Колхозабад - Нижний Пяндж
СТРАНА: ТАДЖИКИСТАН
КОРИДОР ЦАРЭС: 5, 6с

1. Название проекта: Железная дорога Колхозабад-Нижний Пяндж
2. Тип проекта: детальная разработка проекта и разработка технико-экономического обоснования
3. Местоположение проекта: центрально-южный Таджикистан.
4. Сектор/Подсектор: Транспорт/Железные дороги
5. Предпосылки и обоснование: предлагаемый участок железной дороги является частью 121 км линии, соединяющей существующую железную дорогу Таджикистана от станции Колхозабад с Кундузом и возможное ее продолжение в Кабул и Торхам в Афганистане через границу в Нижнем Пяндже. Это будет способствовать увеличению торговли в регионе.
6. Задачи: оценить финансово-экономическую жизнеспособность (целесообразность) предлагаемой железной дороги и предоставить детальную разработку проекта для реализации.
7. Масштаб: Полный анализ реализуемости (осуществление инженерно-технических работ по предварительному плану, социальный, экологический, экономический и финансовый анализы).
8. Оценочная стоимость: около 600 000 долларов США для разработки технико-экономического обоснования; 3 миллиона долларов США для детальной разработки проекта; 120 миллионов долларов США для строительства 56 км в Таджикистане и 65 км в Афганистане.
9. План и механизмы финансирования: поиск источников внешнего финансирования
10. График реализации: 2011 г.
11. Исполнительные агентства: Министерство транспорта (Таджикистан) и Министерство общественных работ (Афганистан).
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: ожидается уменьшение транспортных расходов, и строительство железной дороги будет способствовать возросшему торговому потоку в регионе.
13. Социальные и экологические вопросы: новое железнодорожное соединение будет проходить через некоторые населенные сельскохозяйственные районы. В случае строительства железнодорожного соединения, необходимо проведение полной оценки воздействия на окружающую среду. Также потребуется детализированный план переселения.
14. Приоритетность проекта: средняя - низкая.
15. Статус проекта: Предлагается Правительством.
16. Требуемые последующие действия: достижение финансовых соглашений и соглашений безопасности с Афганистаном.
17. Проблемы / Ограничения: обе страны выражают желание о строительстве железной дороги. Тем не менее, получение финансирования остается нерешенным вопросом.
18. Возможности для партнерства государственного и частного секторов/участия частного сектора (ПГЧС/УЧС): по разработке технико-экономического обоснования будет заключен контракт с частной компанией. Контракт о строительстве железной дороги может быть заключен с частной фирмой. Возможно участие частного сектора в выполнении работ.

ТАД ТП5: Электрификация железной дороги (Бекабад - Канибадам)
СТРАНА: ТАДЖИКИСТАН
КОРИДОР ЦАРЭС: 2

1. Название проекта: Электрификация железной дороги (Бекабад – Канибадам)
2. Тип проекта: Электрификация железной дороги.
3. Местонахождение проекта: Бекабад и Канибадам.
4. Сектор/Подсектор: Транспорт/Железные дороги.
5. Предпосылки и обоснование: Предлагаемый участок железной дороги между Бекабадом и Канибадамом (около 110 км) представляет собой важный участок региональной железной дороги, соединяющей Актау (Казахстан) через Узбекистан с Кара-Суу (Кыргызская Республика).
6. Задачи: Увеличение скорости движения поездов и пропускной способности с одновременной экономией топлива.
7. Масштаб: Электрификация участка на территории Таджикистана.
8. Оценочная стоимость: около 600 000 долларов США на полное технико-экономическое обоснование.
9. План и механизмы финансирования: изыскивается внешнее финансирование
10. График реализации: 2011 г.
11. Исполнительные агентства: Министерство транспорта /Таджикистан
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Сокращение загруженности движения и операционных затрат.
13. Социальные и экологические вопросы: Отрицательные социальные и экологические воздействия отсутствуют
14. Приоритетность проекта: средняя - низкая.
15. Статус проекта: Предлагается Правительством
16. Требуемые последующие действия:
17. Проблемы/Ограничения:
18. Возможности для партнерства государственного и частного секторов/участия частного сектора (ПГЧС/УЧС):

**УЗБ ТП1: Разработка технико-экономического обоснования электрификации железной
дороги Ташкент-Ангрен
СТРАНА: УЗБЕКИСТАН
КОРИДОРЫ ЦАРЭС: ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ЛИНИИ 5, 6-в, с**

1. Название проекта: Электрификация железнодорожной линии Ташкент-Ангрен
2. Тип проекта: модернизация железной дороги
3. Местоположение проекта: Узбекистан
4. Сектор/Подсектор: Транспорт/Железные дороги
5. Предпосылки и обоснование: Узбекистан имеет около 4000 км железных дорог, по которым в 2005 году было перевезено 55 млн. тонн товаров и 16 млн. пассажиров. Около 18% сети электрифицировано, и эти линии перевозят 42% пассажиров и 35% грузов. Стоимость перевозимых грузов и пассажиров на электрифицированных линиях ниже и эффективность использования энергии выше. Отсюда Правительство Узбекистана и Железные дороги Узбекистана (Узбекистон Темир Юуллари – УТЮ) начали программу электрификации, где пропускная способность дороги окупает затраты. Линия Ташкент-Ангрен является кандидатом для электрификации, с учетом существующего транспортного потока по ней и перспектив на будущее. В Ташкенте существующая линия поддерживает коридоры ЦАРЭС 3-а и 6-а,в.
6. Задачи: Главной целью является оказание помощи Правительству в подготовке проекта, отвечающего требованиям для внешнего финансирования.
7. Масштаб: В рамках ТП будет подготовлена разработка технико-экономического обоснования, охватывающего все положения технического требования Проекта. Будущий Проект предусматривает электрификацию 106 км железнодорожной линии между Ташкентом и Ангреном.
8. Оценочная стоимость: 600 000 долларов США. 150 миллионов долларов США для инвестиций.
9. План и механизмы финансирования: Предстоит определить
10. График реализации: 2011 г.
11. Исполнительные агентства: МФ и УТЮ (Железные дороги Узбекистана) – Государственная акционерная компания (ГАК).
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Главной выгодой будет улучшение экономических возможностей посредством создания эффективной системы перевозки массовых грузов.
13. Социальные и экологические вопросы: необходимо проведение соответствующего предварительного социального и экологического обследования.
14. Приоритетность проекта: средняя
15. Статус проекта: новый проект
16. Требуемые последующие действия: достижение финансовых соглашений и соглашений безопасности с Афганистаном.
17. Проблемы / Ограничения: В настоящее время Ангрен является конечным пунктом линии. Расширение Ангрен Пап было предложено Правительством. При разработке технико-экономического обоснования это предложение должно рассматриваться в контексте происходящих событий в соседних странах, включая предложения по строительству железной дороги ПРК-КЫР-УЗБ.
18. ПГЧС/УЧС:

**УЗБ ТА2: Разработка технико-экономического обоснования железной дороги
Ангрен-Пап
СТРАНА: УЗБЕКИСТАН
КОРИДОР ЦАРЭС: ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ЛИНИЯ 5, 6–b,c**

1. Название проекта: Разработка технико-экономического обоснования железной дороги Ангрен-Пап.
2. Тип проекта: Проектирование
3. Местоположение проекта: Узбекистан, Ташкентская и Наманганская области
4. Сектор/подсектор: Транспорт/Железные дороги
5. Предпосылки и обоснование: Узбекистан имеет 4000 км рельсового пути для перевозки большей части как экспорта, так и импорта. Также важны пассажирские перевозки. Эта железная дорога соединит Ферганскую долину с Ташкентом и остальной частью Таджикистана. По существу, это является важным для возможностей национальных стыковок, чем для стыковок на региональном уровне, поскольку Ферганская долина уже соединена железной дорогой с остальной частью Узбекистана через Таджикистан. Следовательно, важно проанализировать финансовую жизнеспособность и социально-экономическую устойчивость предложенной линии в сравнительном и региональном контекстах.
6. Задачи: Главной целью является оказание помощи Правительству в подготовке проекта, отвечающего требованиям для внешнего финансирования.
7. Масштаб: ТП подготовит разработку технико-экономического обоснования, соответствующего всем необходимым требованиям Проекта. Будущий проект предусмотрит строительство 140 км однопутной железной дороги между Ангреном и Папом.
8. Оценочная стоимость: 600 000 долларов США (около 1 млрд. долларов США для инвестиций по проекту).
9. План и механизмы финансирования: Предстоит определить
10. График реализации: 2013 г.
11. Исполнительные агентства: Транспортный отдел Кабинета Министров при поддержке международных экспертов и УТЮ.
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Главной выгодой будет улучшенные экономические возможности посредством создания системы перевозки массовых грузов.
13. Социальные и экологические вопросы: Необходимо проведение соответствующих предварительных социальных и экологических обследований..
14. Приоритетность проекта: Низкая
15. Статус проекта: Проект, предлагаемый Правительством
16. Требуемые последующие действия: определение источников финансирования ТП будет первым шагом вместе с разработкой технического задания проекта.
17. Проблемы/Ограничения: Необходимо тщательное определение точного масштаба, объема работы Проекта относительно таких вопросов, как электрификация и приобретение парка подвижного состава. Важность Проекта в региональном контексте должна также приниматься во внимание. Это включает в себя связь данного проекта с другими реализуемыми или новыми региональными проектами (такими как запланированная железная дорога КНР-КРГ-УЗБ).
18. ПГЧС/УЧС:

УЗБ ТПЗ: Модернизация аэропорта Бухара
СТРАНА: УЗБЕКИСТАН
ЦАРЭС КОРИДОР: 2, 3а, 6а

1. Название проекта: Модернизация Аэропорта Бухара (Код IATA: ВНК; Код ICAO: UTSB).
2. Тип проекта: разработка технико-экономического обоснования для модернизации аэропорта
3. Местоположение проекта. Южный Узбекистан
4. Сектор/подсектор: Транспорт/Аэропорты
5. Предпосылки и обоснование: В настоящее время аэропорт Бухара имеет 3000 м взлетно-посадочную полосу с ограниченной рулежной дорожкой и перроном. Имеется воздушное сообщение с Москвой и Санкт-Петербургом, а также имеются внутренние авиалинии. Целью является модернизация аэропорта, чтобы он мог принимать дополнительные международные и местные рейсы.
6. Задачи: оценить финансовую и экономическую эффективность и технические требования модернизированного аэропорта.
7. Масштаб: полная разработка технико-экономического обоснования (проектирование, ведущее к предварительному согласованию, социальный, экологический, экономический и финансовый анализы).
8. Оценочная стоимость: 600 000 долларов США для разработки технико-экономического обоснования
9. План и механизмы финансирования: 2010 г.
10. График реализации: Предстоит определить.
11. Исполнительные агентства: Министерство транспорта/Авиалинии Узбекистана (Uzbekistan Airways).
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: пропускная способность модернизированного аэропорта увеличится для обслуживания большего количества рейсов, пассажиров и грузов.
13. Социальные и экологические вопросы: На настоящее время такие вопросы не предвидятся.
14. Приоритетность проекта: высокий
15. Статус проекта: на стадии предложения.
16. Требуемые последующие действия: обеспечение финансирования
17. Проблемы / Ограничения:
18. Возможности для партнерства государственного и частного секторов/участия частного сектора (ПГЧС/УЧС): подлежит определению.

Примечание: Информация, приведенная выше, основана на ограниченных данных, предоставленных Правительством. При получении дополнительной информации от Правительства профиль будет обновлен.

**РЕГ ТП1: Совместная региональная операционная деятельность
и техническое обслуживание коридоров
СТРАНА: РЕГИОНАЛЬНЫЙ
КОРИДОР ЦАРЭС: ВСЕ**

1. Название проекта: Совместная региональная операционная деятельность и техническое обслуживание коридоров
2. Тип проекта: ТП по оказанию консультационных услуг, региональный
3. Местоположение проекта: Все коридоры ЦАРЭС
4. Сектор/подсектор: Дороги
5. Предпосылки и обоснование: Коридоры ЦАРЭС проходят по различным местностям. Почти все пограничные пункты расположены на высокогорной местности из-за того, что многие границы регионов определены главными водоразделами. Для этих местностей свойственны большие снежные обвалы, лавины и паводки. Это создает трудности в работе грузовых и пассажирских перевозок, обслуживающих региональную промышленность, а также в поддержании дорог в хорошем состоянии. Не существуют никаких совместных планов вмешательства на случай природных бедствий по мобилизации ресурсов через границы.
6. Задачи: Целью проекта является определение экономически целесообразного (рентабельного) содержания коридоров ЦАРЭС путем достижения совместной деятельности (синергизма) и экономии на операционном уровне, способствуя (i) усилению трансграничных операций и партнерства между автобусными, грузовыми и логистическими компаниями, вовлеченными в трансграничные операции; (ii) совместному управлению техническим обслуживанием трансграничных дорог, планированием и работами; (iii) созданию службы аварийной помощи на пограничных дорогах и планированию работ по сохранению рельефа.
7. Масштаб: Проект будет организовывать семинары и практические занятия, предлагать соглашения между странами ЦАРЭС: (i) транспортные операторы: Участниками региональных семинаров будут представители фирм автомобильного транспорта и компаний материально-технического обеспечения, работающих в трансграничных районах, а также их представители в национальных ассоциациях. Программа будет направлена на поощрение открытия такими фирмами своих филиалов в других странах, и/или участия в партнерских трансграничных отношениях, где может быть использован синергизм между участниками. А также будут изыскиваться пути обеспечения легкого доступа к ремонтным услугам автомашин и спасательной работе, такие, как использование тяжелых буксировочных автомобильных тягачей. В ходе семинаров будут рассмотрены трудности, связанные с нормативно-правовыми вопросами, с которыми сталкиваются операторы, и будут подготовлены предложения по их решению и представлены на рассмотрение Национального Комитета по содействию торговле и транспорту; и (ii) официальные органы, ответственные за содержание дорог: На региональные семинары будут приглашаться оперативное руководство стран ЦАРЭС и подрядчиков, ответственных за содержание дорог. Программа семинаров будет посвящена изучению потенциалов для совместного использования ресурсов по содержанию дорог, таких как очистка снега и поощрение трансграничных операций, выполнение контрактов и т. д., где может быть найден эффект масштаба. А также, еще одним очень важным моментом является поощрение властей в создании служб по оказанию чрезвычайной помощи и планов по поддержанию рельефа местности в случае снежных лавин и наводнений.
8. Оценочная стоимость: 800 000 долларов США
9. План и механизмы финансирования: Подлежит определению

10. График реализации: 2011 г. (после создания Национальных Комитетов по содействию транспорту и торговле)
11. Исполнительные агентства: Министерства транспорта и чрезвычайных ситуаций
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Проект стремится к расширению совместной деятельности (многократному эффекту синергии) и экономии от трансграничного сотрудничества вовлеченных организаций, таких как операторы грузовых транспортных средств и организации по содержанию дорог.
13. Социальные и экологические вопросы: Создание служб чрезвычайной помощи в приграничных районах и деятельность по поддержанию рельефа местности будут укреплять безопасность населения, подверженного рискам. Прямое воздействие на окружающую среду не предполагается.
14. Приоритетность проекта: Высокая – средняя
15. Статус проекта: Предложение представлено
16. Требуемые последующие действия: Обеспечение финансирования и подготовка ТЗ.
17. Проблемы / Ограничения: Некоторые уполномоченные организации не знакомы друг с другом. Необходимо преодолеть языковые и телекоммуникационные трудности.
18. УЧС/ПГЧС Возможности: Подрядчики, работающие по содержанию дорог, могут найти возможности расширить свою деятельность в приграничных районах.

**РЕГ ТП2: Справедливые сборы с пользователей за содержание дорог
и сборы при пересечении границ
СТРАНЫ: ВСЕ СТРАНЫ ЦАРЭС
КОРИДОР ЦАРЭС: ВСЕ**

1. Название проекта: Справедливые сборы с пользователей за содержание дорог и сборы при пересечении границ
2. Тип проекта: ТП по оказанию консультационных услуг, региональный
3. Местоположение проекта: Автодорожные коридоры ЦАРЭС
4. Сектор/подсектор: Автодороги и автотранспорт

5. Предпосылки и обоснование: Плата за проезд по дороге при пересечении границ и транзите является спорным вопросом внутри ЦАРЭС и темой Плана действий, согласованного ККТС в Урумчи в августе 2006 года (Единый тариф и структура платы по региональному авто- и железнодорожному транспорту), который был включен в Стратегию ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле.

В рамках нескольких проектов ТП, финансируемых из внешних источников, в течение последнего десятилетия предоставлялись рекомендации/консультации странам-членам ЦАРЭС по способам сбора значительной части суммы от пользователей дорог, государственными или другими, содержания/поддержания и развития сети дорог. Большинство дорожных министерств ЦАРЭС до сих пор испытывают серьезные финансовые трудности. Внутри любой страны политическое или народное противостояние любому дополнительному обложению налогом за пользование дорогами будет сильным. Таким образом, страны стараются увеличить свои доходы за счет иностранного автотранспорта.

Двусторонние соглашения водителей и разрешительный режим на проезд автотранспорта позволяют внутри региона ЦАРЭС ввести взаимный бесплатный въезд в рамках своего масштаба и квот. Это облегчает в некотором роде процесс пересечения границ и транзитное движение, но является неравномерным при применении и не увеличивает напрямую доходы от использования дорог. Некоторые страны взимают плату за превышение веса автотранспортных средств, а другие запрещают проезд любого автотранспортного средства со слишком большим весом. Часто высказываются обвинения в чрезмерной плате, взимаемой с пользователей дорог⁷.

Тарифы часто выходят за рамки единой ответственности транспортных министерств. Установившиеся системы, даже если они очень несовершенны, требуют долгого времени для их изменения. Предложения для их пересмотра должны быть одобрены Министерством финансов, пройти через процесс утверждения годового бюджета, быть одобренным парламентами и затем средства распределяются в соответствии с бюджетом. Каждый из этих шагов чреват неопределенностью.

Европейская Конференция Министров транспорта⁸ решила, что дискриминационные⁹ платы за дорожный транспорт должны быть ликвидированы¹⁰. Территориальное взимание платы за проезд является прозрачным, справедливым и прямым способом платы за проезд, за использование дорог. Этот способ используется в одной или другой форме большинством стран с хорошими дорогами. Среди стран ЦАРЭС только КНР имеет прозрачный механизм взимания платы за использование главных автомагистралей. Он применяется за проезд по дорогам, которые находятся в превосходном состоянии. Имеются небольшие объездные дороги для местного неинтенсивного движения. Размер оплаты легок для понимания. Она взимается без дискриминации вне зависимости от страны происхождения автомашины, если

⁷ Источники включают: Вопросы содействия транспорту и торговле в странах СНГ 7, Казахстан и Туркменистан, Молнар и Оджала, ВБ 2003, и Центральная Азия: Рост прибыли от торговли в результате регионального сотрудничества в торговой политике, транспорте и таможенном транзите, АБР 2006.

⁸ ЕСМТ, встреча в Москве в мае 2005 г.

⁹ «Дискриминационный» в этом контексте означает, что данная пошлина взимается с иностранного транспорта, но не с местных транспортных средств. В этом смысле, обычная плата за проезд по определенному участку дороги, туннелю или мосту не является дискриминационной, если она применяется одинаково ко всем транспортным средствам.

¹⁰ Выводы и рекомендации СЕМТ/СМ(2005)5. Позиция была еще раз повторена в «Финансовых и фискальных аспектах дорожного транспорта» 4 июня 2005 г.

<p>иностранным автомобилям разрешено проезжать по этим путям. В принципе система могла соответствовать требованиям ЕСМЕ, но на практике ни одна из дорог КНР, где автомобилям ЦАРЭС разрешен проезд, не облагается пошлиной.</p>
<p>6. Задачи: Задачей ТП является установление режимов платы за использование дорог, соответствующих полностью принципам ЕСМТ, включая отсутствие дискриминации и прозрачность, в то же время, разрешая странам ЦАРЭС справедливо покрывать стоимость обеспечения и содержания хороших дорожных инфраструктур как за счет иностранных, так и местных перевозок.</p>
<p>7. Масштаб: В рамках ТП будут оценены и рекомендованы варианты оплаты для стран ЦАРЭС за использование их дорог, с особой фокусировкой на региональную гармонизацию. Следующие факторы должны быть приняты во внимание:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Возмещение издержек официальным владельцам дорог (по различным условиям местности, климата, уровню предоставляемых услуг и последовательной экономичности в эксплуатации автотранспортных средств) • Рекомендации и резолюции международных организаций, таких как ЕСТТ, Экономическая комиссия ООН для стран Европы и ЭСКАТО ООН • Запрет слишком большого веса или размер пошлин • Прозрачность и честность процесса сбора пошлин • Существующие сборы с местного транспорта (регистрация, налоги на горючее, пошлины и т. д.) • Разрешительные режимы • Существующее несоответствие требованиям или отсутствие Дорожных фондов <p>Сбор данных и их анализ будут включать предыдущие отчеты стран ЦАРЭС с оценками НДМ4, расширенные и обновленные некоторыми новыми внутренними изысканиями, анализом стоимости содержания дорог и эксплуатации автотранспортных средств.</p> <p>Результаты будут включать:</p> <ul style="list-style-type: none"> • таблицы индикативных тарифов по классам автомашин и участкам автодорожных коридоров ЦАРЭС • рекомендованный механизм сбора платежей <p>Страны ЦАРЭС вряд ли согласятся в ближайшем будущем с одной тарифной шкалой и механизмом сбора. Эти результаты будут служить контрольным показателем для стран ЦАРЭС при повышении качества их индивидуального подхода к решению.</p> <p>В связи с началом проекта будет проведен региональный семинар, и выводы будут регулярно представляться на регулярных заседаниях Комитета ЦАРЭС по торговле и транспорту.</p>
<p>8. Оценочная стоимость: 1 млн. долларов США</p>
<p>9. План и механизмы финансирования: Предстоит определить</p>
<p>10. График реализации: 2009-2011 гг.</p>
<p>11. Исполнительные агентства: МТКМФ</p>
<p>12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Пользователи транспортной системы будут извлекать выгоды из системы, улучшающей финансирование обеспечения дорог и их содержания посредством оплаты пошлин, согласно принципам, согласованным в рамках ЦАРЭС. Принятие прозрачных транзитных пошлин, основанных на использовании дорог, будет способствовать усилению конкурентоспособности дорожных коридоров и увеличению транзитных перевозок.</p>
<p>13. Социальные и экологические вопросы:</p>

14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Предлагается. Некоторые финансируемые из внешних источников проекты подчеркнули необходимость улучшения содержания дороги и соразмерной платы, взимаемой с пользователей дорог ¹¹
16. Требуемые последующие действия: Обеспечение финансирования и подготовка ТЗ
17. Проблемы / Ограничения: Вопрос тарифов по использованию дорог является предметом Плана действий ЦАРЭС, согласованного с ККТС в Урумчи в августе 2005 года (Единый Тариф и рамки пошлин для регионального авто- и железнодорожного транспорта), который был включен в Стратегию ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле. Тот факт, что этот вопрос остается нерешенным после нескольких лет обсуждений между странами ЦАРЭС, свидетельствует об его сложности и о необходимости ТП.
18. Возможности для партнерства государственного и частного секторов/участия частного сектора (ПГЧС/УЧС): Система сбора пошлин в конечном итоге может быть приватизирована.

¹¹ Включая: ТП 6309-РЕГ Содержание региональных дорожных коридоров, Март 2007; ТП4371-AFG Генеральный План Проекта по улучшению дорог, апрель 2006; ТП4659-УЗ Стратегия транспортного сектора, декабрь 2006; и ТП 3757-КРГ: Институциональное содействие в транспортном секторе, июнь 2005.

**РЕГ ТП3: Улучшение условий и процессов работы на пунктах
пересечения границы
СТРАНА: РЕГИОНАЛЬНЫЙ
КОРИДОР ЦАРЭС: Все**

1. Название проекта: Улучшение условий и процессов работы на пунктах пересечения границы
2. Тип проекта: Региональная ТП
3. Местоположение проекта: В пунктах пересечения границы по шести коридорам ЦАРЭС.
4. Сектор/подсектор: Содействие торговле и транспорт/Автодороги и железные дороги
5. Предпосылки и обоснование: Многие пограничные пункты стран ЦАРЭС находятся в плохом состоянии и требуют улучшения наряду с улучшением транспортной инфраструктуры и таможенных процедур, с целью максимального увеличения выгод от деятельности по содействию транспорту и торговле, рассматриваемые в рамках Стратегии ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле. В Монголии АБР рассматривает вопросы выделения около 5 млн. долларов США для модернизации пунктов пересечения границы. АБР предоставил финансовую помощь Кыргызстану и Таджикистану для улучшения пунктов пересечения границы и таможенных процедур.
6. Задачи: Цель ТП – помочь Правительствам ЦАРЭС определить и подготовить проекты по улучшению процесса пересечения границ для внешнего инвестирования.
7. Масштаб: ТП подготовит разработку технико-экономического обоснования необходимости улучшения процесса пересечения границ для пунктов пересечения границ ЦАРЭС (ППГ). Однако полный диапазон работ по улучшению пересечения границ является очень широким и не может быть полностью разрешен в рамках одной ТП. Нарращивание институционального потенциала, региональное сотрудничество и техническое обучение будут в центре внимания РЕГ ТП7, РЕГ ТП10 и РЕГ ТП26. В дополнение к вышеупомянутому, все подготовительные действия для инвестиций в транспортную инфраструктуру будут систематически включать оценку потребностей для создания благоприятных условий в пунктах пересечения границ (ППГ). Эти потребности, а также потребности, выявленные в рамках деятельности ТП, связанной с Всемирной таможенной организацией, могут быть использованы правительствами для инвестирования в их ППГ и, при желании, для поиска финансирования со стороны партнеров по развитию. В этом последнем случае настоящий проект будет предоставлять техническую помощь в подготовке пакетов инвестиций для финансирования со стороны партнеров.
8. Оценочная стоимость: 2 млн. долларов США (для выделения по мере необходимости, а не в качестве одного проекта).
9. План и механизмы финансирования: АБР
10. График реализации: 2009 – 2015 гг.
11. Исполнительные агентства: Таможенные комитеты (в основном) ¹²
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии <ul style="list-style-type: none"> • Лица, пересекающие границу (более быстрое пересечение границ при более дружественных условиях)

¹² Глобальное партнерство для содействия транспорту и торговле, Сеть по содействию торговле ООН, Группа ВБ, GFP Пояснительная записка, Интегрированное управление границами, GFP Пояснительная записка, на <http://www.qfptt.org/uploadedFiles/7488d415-51ca-46b0-846f-daa145f71134.pdf>, стр. 1.

<ul style="list-style-type: none"> • Должностные лица, работающие на границе (улучшенные условия для работы) • Государственные казначейства (улучшенное управление сбором таможенных поступлений)
13. Социальные и экологические вопросы: Улучшенные комфортные условия и улучшение санитарных условий на ППГ
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Предлагаемый
16. Требуемые последующие действия: Выделение необходимого финансирования для технической помощи
17. Проблемы / Ограничения: Инвестиции для «единого окна» для обработки и обмена данными на региональном уровне потребуют установления тесного сотрудничества между странами-участницами.
18. Возможности для партнерства государственного и частного секторов/участия частного сектора (ПГЧС/УЧС): Уполномоченные хозяйствующие субъекты могут поощряться к тому, чтобы они финансировали те сооружения, с которыми они работают. Для технических услуг (например, обработка данных) могут быть заключены контракты с частным сектором.

**РЕГ ТП4: Укрепление потенциала национальных органов по сертификации
СТРАНА: РЕГИОНАЛЬНЫЙ
КОРИДОРЫ ЦАРЭС: ВСЕ**

1. Название проекта: Укрепление потенциала национальных органов по сертификации
2. Тип проекта: Региональная ТП по содействию торговле
3. Местоположение проекта: ЦАРЭС
4. Сектор/подсектор: Транспорт и содействие торговле
<p>5. Предпосылки и обоснование: Производство и продажа определенных продуктов и предоставление услуг требуют сертификации. Она применима к большой группе продуктов питания, и многим группам промышленного и электронного оборудования, строительным материалам и многим другим продуктам, которые могут оказать воздействие на здоровье и безопасность потребителя. Экспорт таких продуктов требует проведения соответствующих лабораторных тестов и сертификаций, признаваемых импортирующей страной. В настоящее время не все органы сертификации (Госстандарт) Центральноазиатских стран способны осуществлять все требуемые тесты и выдавать сертификаты, принимаемые всеми импортирующими странами. Помимо этого, иногда процедуры сертификации осуществляются медленно, что значительно увеличивает сроки выхода на рынок для определенных продуктов.</p> <p>Программа ЕС TRACECA определила потребность в создании лабораторий тестирования для терморегулируемого оборудования для перевозки скоропортящихся товаров в Казахстане, Узбекистане, Таджикистане и Кыргызской Республике. Эти лаборатории требуются в рамках Соглашения о транспортировке скоропортящихся продуктов (Соглашение ТСПП). Казахстан и Узбекистан являются сторонами настоящего соглашения, Таджикистан подготавливает юридическую документацию для присоединения к Соглашению, а Кыргызская Республика осуществляет подготовку технико-экономического обоснования по присоединению к Соглашению. По оценке суммарные инвестиции для создания 3 лабораторий в регионе составляют 450 000 долларов США.</p>
6. Задачи: Увеличить экспортный потенциал стран ЦАРЭС посредством усовершенствования технических и организационных способностей национальных органов по сертификации продуктов и транспортного оборудования.
<p>7. Масштаб: Данная ТП включает анализ пробелов в законодательных рамках, технической и операционной способности органов сертификации для осуществления требуемых тестов и предоставления необходимой помощи при устранении выявленных пробелов. На основе анализа пробелов будут подготовлены инвестиционные предложения для создания или развития лабораторий сертификации в регионе.</p> <p>В рамках этой ТП должны быть изучены возможности для создания частных лабораторий и будут созданы лаборатории тестирования для сертификации оборудования для транспортировки скоропортящихся товаров в рамках Соглашения ТСПП.</p> <p>Для реализации потребуется координация между таможенной, органами санитарного и фито-санитарного контроля (СФС), такими как по вопросам здравоохранения, сельского хозяйства и карантина.</p>
8. Оценочная стоимость: 1 млн. долларов США (включая 450 000 долларов США для лабораторий тестирования для сертификации оборудования для транспортировки скоропортящихся товаров в рамках Соглашения ТСПП).
9. План и механизмы финансирования: Предстоит определить.
10. График реализации: 2011-2012 гг.

11. Исполнительные агентства: Национальные комитеты по транспорту и содействию торговле (НКТСТ) восьми участвующих стран ЦАРЭС.
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Более безопасные продукты и услуги в странах ЦАРЭС; и улучшенный доступ к экспортным рынкам для продуктов, производимых в регионе ЦАРЭС.
13. Социальные и экологические вопросы: Улучшенное здоровье и безопасность потребителей
14. Приоритетность проекта: Средняя
15. Статус проекта: Предлагаемый
16. Требуемые последующие действия:
17. Проблемы / Ограничения:
18. Возможности для партнерства государственного и частного секторов/участия частного сектора (ПГЧС/УЧС): Участие частного сектора является важным в создании и осуществлении деятельности лабораторий по сертификации.

РЕГ ТП5: Способность по сертификации продуктов и стандарты по взвешивающим устройствам
СТРАНА: РЕГИОНАЛЬНЫЙ
КОРИДОР ЦАРЭС: ВСЕ

1. Название проекта: Способность по сертификации продуктов и стандарты по взвешивающим устройствам
2. Тип проекта: Техническая помощь
3. Местоположение проекта: Регион
4. Сектор/подсектор: Содействие торговле
5. Предпосылки и обоснование: Для экспорта/импорта продуктов требуются сертификаты качества. Сертификаты, выдаваемые экспортирующей страной, не принимаются импортирующей страной в силу неопределенной компетенции сертифицирующего органа и их низкого соответствия с требованиями этой страны. Таким образом, их способности должны быть усовершенствованы, как и сам процесс сертификации должен быть упрощен и стать дружелюбным для пользователей. Вес – это еще один пункт споров, когда товары прибывают на границу, учитывая различные системы и калибровку платформенных весов на разных постах контроля. Это вызывает задержки и создает возможности для взяточничества. Таким образом, взвешивающие устройства или платформенные весы должны проходить систему сертификации, чтобы обеспечить их правильную калибровку. На промежуточном этапе должно существовать взаимное признание необходимо весовых сертификатов, чтобы сократить задержки.
6. Задачи: Помочь странам ЦАРЭС развить способности по сертификации продуктов и внедрить систему сертификации взвешивающих устройств или взаимное признание весовых сертификатов, чтобы сократить задержки при перемещении товаров.
7. Масштаб: ТП осуществит (i) оценку способности по сертификации продуктов каждой страны, определит пробелы в отношении международных стандартов, (ii) устранил эти пробелы посредством обучения и других интервенций по развитию человеческих ресурсов, и предоставления сооружений и оборудования; (iii) предложение по внедрению стандартных взвешивающих устройств или системы сертификации, которая будет обеспечивать их точность; и (iv) подготовительную работу по внедрению взаимного признания сертификатов вместе с системой выборочного подтверждения таких сертификатов международными органами, чтобы обеспечить соответствие со стандартами сертификации.
8. Оценочная стоимость: 100 000 долларов США для ТП, 5 млн. долларов США – инвестиционный кредит для лаборатории по сертификации продуктов.
9. План и механизмы финансирования: Предстоит определить.
10. Предлагаемый график реализации: 2011-2012 гг.
11. Исполнительные агентства: Органы технических стандартов
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Быстрая, эффективная и достоверная сертификация улучшит конкурентоспособность продуктов посредством сокращения времени, необходимого с момента разработки продуктов, их производства до продажи конечным потребителям.
13. Социальные и экологические вопросы: В настоящее время не предвидятся.
14. Приоритетность проекта: Средняя
15. Статус проекта: Предлагаемый
16. Требуемые последующие действия: Обеспечение финансирования и заинтересованности.
17. Проблемы / Ограничения: Финансирование и заинтересованность.

РЕГ ТП6: Торговый портал ЦАРЭС
СТРАНА: РЕГИОНАЛЬНЫЙ
КОРИДОР ЦАРЭС: ВСЕ

1. Название проекта: Торговый портал ЦАРЭС
2. Тип проекта: Региональная ТП по содействию торговле
3. Местоположение проекта: Страны ЦАРЭС
4. Сектор/подсектор: Транспорт и содействие торговле
5. Предпосылки и обоснование: Страны ЦАРЭС осуществляют программы по содействию торговле и развитию транспортной инфраструктуры с целью устранения физических и нефизических барьеров для торговли, перемещения грузов и людей. Эту работу необходимо дополнить активным продвижением коридоров ЦАРЭС и просвещением потенциальных пользователей, чтобы привлечь дополнительные перевозки в регион. Зачастую участники ВЭД предпочитают известные, хорошо зарекомендовавшие себя маршруты, даже если существуют более конкурентоспособные, но менее рекламируемые возможности. Активное продвижение коридоров ЦАРЭС и информационная поддержка для участников ВЭД должна помочь в привлечении дополнительной экономической деятельности в регион. С другой стороны, более просвещенные пользователи коридоров ЦАРЭС будут иметь больше возможностей для соблюдения местных положений и процессов, и это приведет к более прозрачным операциям, осуществляемым вдоль коридоров.
6. Задачи: Создать и поддерживать базу данных по положениям и процедурам в области торговли, транспорта и таможни, и шаблонов документов для всех стран ЦАРЭС. Эта база данных должна предоставлять всю необходимую информацию для участников ВЭД, поставщиков транспортных услуг и инвесторов для принятия решений и создания операционной деятельности в регионе, и должна быть доступна в форме веб-сайта и отпечатанных документов.
7. Масштаб: ТП будет (i) собирать, документировать, переводить и опубликовывать импортные/экспортные торговые процедуры, правила и положения и требования таможенных служб и других государственных ведомств (транспортных, санитарных, фито-санитарных, карантинных, иммиграционных, по безопасности) каждой страны ЦАРЭС. Этот набор информации должен включать часы работы, разрешения на передвижение и регистрацию автотранспорта, ограничения по осевой нагрузке, эмиссиям, информацию по правилам транзита и сборам за сопровождение, визам водителей и печатям в паспортах, пр.; (ii) собирать, документировать, переводить и опубликовывать все другие национальные меры, оказывающие воздействие на торговлю: (a) запреты, ограничения; (b) квоты, лицензирование; (c) технические стандарты; (d) налоги и сборы; и (e) положения по финансовым мерам, иностранной валюте; и (iii) распространение информации о торговых процедурах, требованиях, документах, пр., имеющихся в форме справочников, сайтов и в других формах, по необходимости.
8. Оценочная стоимость: 600 000 долларов США.
9. План и механизмы финансирования: Предстоит определить.
10. График реализации: 2011 г.
11. Исполнительные агентства: Национальные комитеты по транспорту и содействию торговле (НКТСТ) восьми участвующих стран ЦАРЭС.
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии <ul style="list-style-type: none"> • Увеличенная информированность о регионе ЦАРЭС и развитии торговли и другой экономической деятельности • Увеличенное соблюдение местных торговых положений со стороны участников ВЭД и других хозяйствующих субъектов

13. Социальные и экологические вопросы: Увеличенная прозрачность.
14. Приоритетность проекта: Средняя
15. Статус проекта: Предлагаемый
16. Требуемые последующие действия: Выделение необходимого финансирования для технической помощи
17. Проблемы / Ограничения: Нет
18. Возможности для партнерства государственного и частного секторов/участия частного сектора (ПГЧС/УЧС): Участие частного сектора важно и может быть реализовано посредством: <ul style="list-style-type: none">- Ответной реакции и вклада в структуру и содержание Торгового портала- Разработки и технической поддержки портала, опубликования печатных материалов

РЕГ ТП7: Содействие в реализации рекомендаций ВТамО для таможи
СТРАНА: РЕГИОНАЛЬНЫЙ
КОРИДОР ЦАРЭС: ВСЕ

1. Название проекта: Содействие в реализации рекомендаций ВТамО для таможи
2. Тип проекта: Региональная ТП по содействию торговле
3. Местоположение проекта: Регион
4. Сектор/подсектор: Содействие торговле
<p>5. Предпосылки и обоснование: Всемирная таможенная организация (ВТамО) в рамках программы Колумб оценила практики менеджмента, операционной деятельности и информационные технологии, используемые таможенными службами стран ЦАРЭС. Как результат, проекты по оценке, осуществленные в каждой стране, подготовили набор подробных рекомендаций. В настоящее время большинство их стран имеют собственные программы таможенной модернизации, финансируемые посредством сочетания национальных бюджетов, кредитов и грантов. Обычно каждая программа включает два основных компонента: (i) усовершенствование практики менеджмента и операционной деятельности, и (ii) усовершенствование инфраструктуры и технологий.</p> <p>Рекомендации программы Колумб ВТамО в основном служат в качестве контрольных показателей для создания прозрачных, эффективных и результативных таможенных организаций. Они охватывают все основные области управления организацией и процессами и включают рекомендации в области стратегического менеджмента, материальных и человеческих ресурсов, законодательства, операционных процедур, информационных технологий и коммуникаций, и управление на высшем уровне. Сравнительный анализ рекомендаций ВТамО в рамках национальных проектов определил, что некоторые проекты не включают все рекомендации ВТамО, что может привести в относительно фрагментированным программам усовершенствования и не полностью гармонизированным системам таможенного менеджмента в регионе.</p>
6. Задачи: Содействовать странам ЦАРЭС с целью внедрения лучших операционных практик и технологий таможенными органами ЦАРЭС в соответствии с рекомендациями ВТамО.
<p>7. Масштаб: ТП (i) оценит программы усовершенствования таможенных служб стран ЦАРЭС, (ii) будет предоставлять рекомендации и содействовать реализации деятельности для устранения пробелов, выявленных во время проведения диагностической программы Колумб, которые не учитываются осуществляемыми программами по таможенной модернизации; (iii) будет содействовать разработке технических заданий для новых программ по таможенной модернизации в соответствии с рекомендациями ВТамО; и (iv) будет оказывать помощь в реализации сфокусированных инициатив по усовершенствованию, осуществляемых национальными таможенными органами, совместных программ усовершенствования региональных таможенных органов, и совместных программ усовершенствования таможенных органов с другими государственными ведомствами, вовлеченными в торговые процессы и процессы транспортировки. Данная ТП должна рассматриваться в качестве предпосылки для других проектов в области модернизации таможенных служб. Анализ и усовершенствование физической приграничной инфраструктуры осуществляются в рамках РЕГ ТП3 и РЕГ ИП1, в то время как обучение и развитие таможенных служб охвачено РЕГ ТП10. При этом, если возникнет потребность, то в рамках этой ТП могут рассматриваться некоторые конкретные аспекты таможенной инфраструктуры и обучения и развития.</p>
8. Оценочная стоимость: 3 млн. долларов США

9. План и механизмы финансирования: АБР в партнерстве с ВТамО
10. График реализации: 2009 – 2011 гг.
11. Исполнительные агентства: Комитеты таможенного контроля стран ЦАРЭС
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: (i) усовершенствованная организационная структура и менеджмент органов таможенного контроля региона ЦАРЭС, и (ii) улучшенная прозрачность и эффективность таможенных операций, которые приведут к сокращению времени и затрат на экспортно-импортные операции.
13. Социальные и экологические вопросы: Нет
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Предлагаемый
16. Требуемые последующие действия:
17. Проблемы / Ограничения: Успех проекта будет зависеть от желания участвующих стран принять и следовать рекомендациям ВТамО.
18. Возможности для партнерства государственного и частного секторов/участия частного сектора (ПГЧС/УЧС):

**РЕГ ТП8: Координация оформления грузов через
национальное «единое окно»
СТРАНА: РЕГИОНАЛЬНЫЙ
КОРИДОР ЦАРЭС: ВСЕ**

1. Название проекта: Национальное «единое окно»
2. Тип проекта: Техническая помощь
3. Местоположение проекта: Регион
4. Сектор/подсектор: Содействие торговле
5. Предпосылки и обоснование: Оформление товаров и автотранспорта на границах вовлекает требования, предъявляемые другими органами, помимо таможи, такими как иммиграционная служба, карантин или санитарный, фито-санитарный контроль, органы здравоохранения, технических стандартов, безопасности. Некоторые из этих требований должны быть выполнены до того, как товары поступят на границу, такие как визы, импортные или экспортные лицензии, сертификаты соответствия техническим стандартам, регистрация автотранспорта, пр. Соблюдение всех этих требований требует определенного времени и многочисленных операций. Предоставление единого удобного места для выполнения как пограничных, так и других требований, значительно сократит время и операции, требуемые для перемещения товаров и автотранспорта через границы. Это единое место, когда все ведомства могут осуществлять свои функции одновременно, может впоследствии стать «единым окном», где оформление осуществляется ведомствами совместно.
6. Задачи: Создать национальное «единое окно» в каждой стране ЦАРЭС, которое будет обеспечивать единое удобное место для участников ВЭД и перевозчиков, с целью выполнения пограничных и других требований.
7. Масштаб: ТП (i) изучит основы в каждой стране, т.е. существование межведомственного комитета по содействию торговле, характер мандата, необходимого для «единого окна», ведомства, вовлеченные в перемещение товаров и автотранспорта через границы; (ii) проведет оценку требований «единого окна» в каждой стране, и того, как выполнять их, например, с законодательной или регулятивной, инфраструктурной, операционной точек зрения; (iii) определит обязательные элементы данных, которые должны включаться в форму декларации в рамках концепции «единого окна»; (iv) подготовит план работ с временными рамками для создания «единого окна»; и (v) протестирует концепцию посредством создания или единого места или «единого окна» на одном пограничном посту, имеющем высокие объемы грузоперевозок.
8. Оценочная стоимость: 200 000 долларов США
9. План и механизмы финансирования: Предстоит определить.
10. Предлагаемый График реализации: 2010 г.
11. Исполнительные агентства: таможня, пограничная, карантинная службы, службы здравоохранения, технических стандартов, транспорта, пр.
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Все пользователи и потребители, зависящие от международных перевозок.
13. Социальные и экологические вопросы: Предстоит определить.
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Предлагаемый.
16. Требуемые последующие действия: Обеспечить финансирование и взятие обязательств.
17. Проблемы / Ограничения:

РЕГ ТП9: Упрощенные процедуры транзитных перевозок
СТРАНА: РЕГИОНАЛЬНЫЙ
КОРИДОР ЦАРЭС: ВСЕ

1. Название проекта: Упрощенные процедуры транзитных перевозок
2. Тип проекта: Региональная техническая помощь
3. Местоположение проекта: Регион
4. Сектор/подсектор: Транспорт/таможня
<p>5. Предпосылки и обоснование: Значительный потенциал транзитной торговли региона ЦАРЭС не реализован по нескольким причинам, которые могут быть определены по широким категориям: (a) высокие операционные издержки из-за обременительных торговых и транспортных формальностей и больших и дискреционных платежей, (b) трудности, связанные с существующими таможенными транзитными системами, (c) не исполнение соглашений о транзите, (d) неадекватная инфраструктура и технические стандарты, (e) неэффективные перевозки или ограниченная вместимость.</p> <p>Реализуются рекомендации по устранению конкретных ограничений, которые относятся к торговым и транспортным формальностям и затратам или техническим стандартам. Необходимо изучить, все ли еще существуют и почему существуют эти ограничения и их причины.</p> <p>Таможенный транзит также является особенно затруднительным ограничением, несмотря на присоединение большинства членов ЦАРЭС к Конвенции МДП или подписание соглашений о транзите. Например, вопросы высоких постоянных расходов системы МДП (например, гарантии) или высоких переменных издержек национальных транзитных систем, слабое представительство транспортных ассоциаций или слабые механизмы правоприменения, или национальные политики, которые допускают только перегрузку грузов или требуют промежуточной доставки товаров на склады, делают их реализацию затруднительной. Существует необходимость тщательного изучения этих трудностей и разработки мер с использованием преимуществ ИКТ или усовершенствования существующих систем, чтобы транзитные торговые потоки осуществлялись с большей эффективностью. Необходимо рассмотреть применимость альтернативных моделей, таких как Конвенция ЕС по совместной процедуре для общей транзитной системы, в виду необходимости более дешевой и упрощенной системы для передвижений, которые пересекают только одну или две границы.</p>
6. Задачи: Разработать набор транзитных процедур, которые позволят членам ЦАРЭС реализовать их потенциал транзитной торговли, в то же время обеспечивая таможенную безопасность в третьих странах.
7. Масштаб: Изучение (i) проанализирует меры, которые были реализованы с целью сокращения торговых и транспортных формальностей и затрат, а также их эффективность, включая взаимные разрешения на проезд автотранспорта; (ii) проанализирует причины трудной реализации систем транзита, используя результаты предыдущих исследований; (iii) изучит другие модели транзитной торговли; (iv) рекомендует решения для этих трудностей, связанных с транзитом, чтобы позволить осуществлять эффективную реализацию систем транзита, включая координацию в транзитных странах или создание ассоциации для реализации системы, и необходимую законодательную основу; (v) определит дополнительный набор процедур, охватывающий транзитную торговлю от въезда в транзитную страну до выезда в страну конечного назначения, включая электронную транзитную гарантию; и (vi) определит исполнимость реализации пилотной транзитной системы вдоль одного

коридора на основе единовременной таможенной гарантии.
8. Оценочная стоимость: 200 000 долларов США.
9. План и механизмы финансирования: АБР
10. Предлагаемый график реализации: 2009 г.
11. Исполнительные агентства: Национальные координационные ведомства каждой страны
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Сократит операционные издержки и время для транзитной торговли, обеспечит более быстрый доступ товаров на их рынки
13. Социальные и экологические вопросы:
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Предлагаемый
16. Требуемые последующие действия: Обеспечить финансирование и взятие обязательств.
17. Проблемы / Ограничения: стоимость гарантий.

РЕГ ТП10: Обучение и развитие региональных таможенных служб
СТРАНА: РЕГИОНАЛЬНЫЙ
КОРИДОР ЦАРЭС: ВСЕ

1. Название проекта: Обучение и развитие региональных таможенных служб
2. Тип проекта: Региональная ТП по содействию торговле
3. Местоположение проекта: Страны ЦАРЭС
4. Сектор/подсектор: Транспорт и содействие торговле
5. Предпосылки и обоснование: В настоящее время все страны региона ЦАРЭС активно осуществляют программы по модернизации таможенных служб. Один из ключевых факторов успешного изменения – это профессиональная квалификация сотрудников, вовлеченных в процесс изменений. ВТамО уделяет большое внимание образованию и профессиональному развитию таможенных служб, и в 2006 году запустила программу PICARD, которая обеспечивает рамки для сотрудничества между таможенными и академическими кругами. ВТамО разработала программы обучения для таможен и пакеты дистантного обучения, которые могут использоваться с пользой странами ЦАРЭС. Необходимо провести оценку этих учебных материалов, перевести их и адаптировать по необходимости в соответствии с потребностями региона. Эта работа должна осуществляться параллельно с созданием системы для предоставления учебных материалов.
6. Задачи <ul style="list-style-type: none"> • Обучение таможенных офицеров от администраций-членов КТС ЦАРЭС современной теории управления таможенными службами, методам управления рисками, автоматизации таможенных служб и логистике • Содействие взаимопониманию и сотрудничеству • Продвижение таможенной реформы и модернизации
7. Масштаб: ТП будет оказывать поддержку усилению учебных программ региональных таможенных образовательных институтов, переводу и адаптации учебных материалов ВТамО, программам обучения тренеров, разработке онлайн-библиотеки таможенных материалов и финансовую поддержку для обучения сотрудников таможенных служб.
8. Оценочная стоимость: 2 млн. долларов США
9. План и механизмы финансирования: Предстоит определить.
10. График реализации: 2011-2013 гг.
11. Исполнительные агентства: Комитеты таможенного контроля, ВТамО
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии <ul style="list-style-type: none"> • Усиленный профессионализм таможенных офицеров • Увеличенная скорость модернизации таможенных служб и таможенной реформы • Улучшенное региональное сотрудничество и улучшенное взаимное понимание • Содействие региональной торговле и транспорту в рамках ЦАРЭС
13. Социальные и экологические вопросы:
14. Приоритетность проекта: Средняя
15. Статус проекта: Предлагаемый
16. Требуемые последующие действия: Выделение необходимого финансирования на техническую помощь.
17. Проблемы / Ограничения: Обучение и развитие на региональной основе является эффективным с точки зрения затрат, и предоставляют возможность для таможенных офицеров разных стран встречаться и обмениваться идеями. Однако, если учебные сооружения будут находиться в одной из стран ЦАРЭС, то это может создать сдерживающие факторы, как физические, так и организационные, для продуктивного использования сооружений соседними странами. Широкое использование материалов дистантного обучения может помочь сократить этот сдерживающий фактор.
18. Возможности для партнерства государственного и частного секторов/участия частного сектора (ПГЧС/УЧС):

**РЕГ ТП11: Стандартизированная грузовая декларация
и другие гармонизированные требования
СТРАНА: РЕГИОНАЛЬНЫЙ
КОРИДОР ЦАРЭС: ВСЕ**

1. Название проекта: Стандартизированная грузовая декларация и другие гармонизированные требования
2. Тип проекта: Техническая помощь
3. Местоположение проекта: Регион
4. Сектор/подсектор: Таможня, торговля, транспорт
5. Предпосылки и обоснование: Существующие системы документации являются схожими, но не идентичными, при этом различия относятся к использованию разных языков, форматов документов и элементов данных. В большинстве случаев, основная торговая и таможенная форма (т.е. грузовая декларация) соответствует формату ООН или международному формату, и схожа с той, которая используется в Европе. При этом многие коммерческие и транзитные документы не соответствуют международному формату, и требуются многочисленные подтверждающие документы. Процедуры также отличаются между странами, таким образом, также отличаются требования к тем документам, которые должны быть представлены для оформления или транзита. Не стандартизированные требования к документам на границе представляют собой основную причину задержек при оформлении, которые увеличивают операционные издержки. Стандартизированные документы будут содействовать оформлению, так как общие формы будут незамедлительно признаваться, даже если они будут на иностранном языке, обеспечивая более точное заполнение. Стандартизированные документы также являются основой для стандартизации процедур. Приведение документов в соответствии с требованиями ЕС, например, не потребует радикальных изменений или основных законодательных или процессуальных действий. Необходимо привести в соответствие элементы данных в грузовой декларации, используя Единый административный документ в качестве модели.
6. Задачи: Помочь странам ЦАРЭС стандартизировать основные документы для таможенных и торговых операций по всей ЦАРЭС с целью содействия оформлению и для использования в качестве основы для стандартизированных процедур.
7. Масштаб: ТП (i) проведет оценку пограничных документов/форм в каждой стране и определит, что потребуется, чтобы привести их в соответствие со стандартной формой, такой как Код компоновки ООН для торговых документов или Единый административный документ, используемый ЕС, пр.; (ii) определит общие обязательные элементы для «единого окна», и согласует окончательный гармонизированный формат для внедрения; (iii) изучит системы товарной классификации, оценки таможенной стоимости, коды мест происхождения и назначения, пр., которые должны быть стандартизированы; и (iv) составит проект плана работ и график для внедрения стандартизированных документов.
8. Оценочная стоимость: 200 000 долларов США
9. План и механизмы финансирования: Предстоит определить.
10. Предлагаемый График реализации: 2010 г.
11. Исполнительные агентства: Таможенные службы
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Торговое сообщество получит выгоды от более быстрого заполнения, оформления и выдачи стандартизированных документов, в то время как работа таможенных служб будет упрощена, особенно если будет создана дополняющая система ИТ.
13. Социальные и экологические вопросы:
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Предлагаемый
16. Требуемые последующие действия: Обеспечить взятие обязательств и финансирование.
17. Проблемы / Ограничения: Финансирование.

**РЕГ ТП12: Укрепление систем таможенных гарантий
в регионе ЦАРЭС
СТРАНА: РЕГИОНАЛЬНЫЙ
КОРИДОР ЦАРЭС: ВСЕ**

1. Название проекта: Укрепление систем таможенных гарантий в регионе ЦАРЭС
2. Тип проекта: Региональная ТП по содействию торговле
3. Местоположение проекта: Страны ЦАРЭС
4. Сектор/подсектор: Транспорт и содействие торговле
5. Предпосылки и обоснование: Движение через границу и транзитное движение через регион ЦАРЭС осуществляется в рамках ряда различных двухсторонних и многосторонних соглашений и конвенций. Одна из наиболее важных конвенций, которая регулирует транзит автотранспорта через регион – это Таможенная Конвенция по международной перевозке товаров с использованием книжек МДП (Конвенция МДП). Это соглашение позволяет грузовикам, имеющим книжки МДП, осуществлять проезд без оплаты таможенных депозитов и без таможенного сопровождения при транзитном пересечении стран. Система МДП имеет свои слабые стороны, которые вызывают дискуссии относительно реализации альтернативных региональных систем таможенных гарантий: система МДП может быть дорогостоящей для небольших перевозчиков, которые в основном работают на внутреннем рынке, но иногда осуществляют международные перевозки; грузовики, имеющие общую стоимость товаров, превышающую 50 000 долларов США, не покрываются гарантией; и КНР не является стороной Конвенции МДП. С другой стороны, Международный автомобильный союз (www.iru.org) реализовал электронную систему контроля за книжками МДП – “SafeTIR”, с целью реализации рассматриваются другие усовершенствования в хорошо зарекомендовавшей себя системе МДП, такие как интеграция процедур МДП в системы NCTS и ASYCUDA. Новые разработки в существующей системе таможенных гарантий или использование альтернативных систем таможенной гарантии требуют значительных инвестиций в информационные технологии и системы, которые должны быть хорошо сбалансированы с точки зрения выгод новой или обновленной систем таможенных гарантий.
6. Задачи: Содействовать беспрепятственному транзиту товаров в регионе посредством обеспечения соблюдения Соглашения МДП и создания других систем таможенных гарантий по необходимости.
7. Масштаб: ТП (i) осуществит оценку существующих практик транзита в регионе ЦАРЭС в рамках книжки МДП в тесном взаимодействии с автомобильными союзами стран ЦАРЭС, (ii) проанализирует альтернативные системы таможенных гарантий с подробным анализом затрат и выгод, и (iii) оценит последствия от реализации и обеспечения применения электронных систем таможенной гарантии. На основе оценки будут разработаны рекомендации относительно реальности реализации альтернативных систем таможенных гарантий и дальнейших шагов для развития системы таможенных гарантий, включая те, которые связаны с книжкой МДП.
8. Оценочная стоимость: 300 000 долларов США
9. План и механизмы финансирования: Предстоит определить.
10. График реализации: 2011 г.
11. Исполнительные агентства: Национальные комитеты по транспорту и содействию торговле (НКТСТ) восьми участвующих стран ЦАРЭС
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: (i) сокращение задержек при перемещении транзитных грузовиков; (ii) более низкие издержки для торговли; (iii) более приемлемая по стоимости система таможенных гарантий для перевозчиков; и (iv) снижение расходов на таможенное сопровождение.

13. Социальные и экологические вопросы:
14. Приоритетность проекта: Средняя
15. Статус проекта: Предлагаемый
16. Требуемые последующие действия:
17. Проблемы / Ограничения: (i) один из ключевых сдерживающих факторов для реализации электронных систем таможенных гарантий – это плохая инфраструктура ИКТ на пунктах пересечения границы (ППГ) ЦАРЭС и (ii) в то время как все страны ЦАРЭС, за исключением СУАР КНР, являются сторонами Конвенции МДП, обеспечение выполнения обязательств стран по свободному транзиту грузовиков МДП является слабым, зачастую грузовики останавливают на ППГ.
18. Возможности для партнерства государственного и частного секторов/участия частного сектора (ПГЧС/УЧС): Проект технической помощи должен реализовываться в тесном сотрудничестве с национальными ассоциациями автоперевозчиков.

РЕГ ТП13: Развитие мультимодальных перевозок вдоль коридоров ЦАРЭС
СТРАНА: РЕГИОНАЛЬНЫЙ
КОРИДОР ЦАРЭС: ВСЕ

1. Название проекта: Развитие мультимодальных перевозок вдоль коридоров ЦАРЭС
2. Тип проекта: Региональная ТП по содействию торговле
3. Местоположение проекта: ЦАРЭС
4. Сектор/подсектор: Мультимодальный транспорт
<p>5. Предпосылки и обоснование: Транспортировка через страны ЦАРЭС вовлекает использование различных сочетаний режимов транспортировки. Большинство коридоров ЦАРЭС являются мультимодальными – коридоры 1-b, 1-c, 3-b, 5, 6 вовлекают сочетание автомобильных и железнодорожных перевозок, в то время как коридоры 2-a, 2-b вовлекают автомобильные, железнодорожные и морские перевозки. Помимо этого, в рамках региона ЦАРЭС используются разные стандарты по ж/д колее и грузовикам, что требует услуг по перегрузке грузов. Зачастую операции по перегрузке (перевалке) сочетаются с таможенными операциями. Грузоотправители и перевозчики часто жалуются относительно ограниченного наличия мультимодальных контейнеров, контейнерных грузовиков, контейнерных вагонов и погрузочно-разгрузочного оборудования. Низкая эффективность процессов перегрузки и устаревшие технологии препятствуют более эффективному сочетанию различных режимов перевозок в регионе.</p> <p>В настоящее время регион ЦАРЭС переживает стабильный экономический рост, а годовые показатели роста в секторе логистики и транспорта измеряются двухзначной цифрой. Правительства ЦАРЭС и компании сейчас имеют финансовый потенциал, поддерживаемый здоровым рыночным спросом, для развития логистической инфраструктуры для мультимодальных перевозок. Значительное внимание должно уделяться месторасположению новых сооружений и выбору технологий, чтобы они соответствовали потребностям в транспортировке с максимальным использованием активов логистики и с минимальными затратами и сроками. Здоровое и прозрачное регулирование тарифов, в сочетании с улучшенной эффективностью операций и лучшими технологиями улучшат конкурентоспособность мультимодальных коридоров ЦАРЭС.</p>
6. Задачи: Помочь странам ЦАРЭС разработать национальное и региональное законодательство, стандарты, технологии, документы и процедуры для конкурентоспособных мультимодальных перевозок.
<p>7. Масштаб: ТП (i) проведет оценку национальных положений, многосторонних и двухсторонних соглашений в области мультимодальных перевозок; (ii) оценит рынок транспортных услуг; (iii) изучит физическую инфраструктуру, технологии и процессы перегрузки посредством интервью с пользователями транспортных услуг и посещений объектов; и (iv) проведет анализ затрат и выгод для использования мультимодальных перевозок по основным коридорам ЦАРЭС; и (v) подготовит план действий (включая рекомендации) для мультимодальных перевозок в странах ЦАРЭС.</p> <p>Могут быть организованы несколько заседаний рабочих групп с целью содействия внедрению рекомендаций в соответствии с конкретными потребностями и потенциалом стран-бенефициариев. План действий по мультимодальному транспорту сформирует основу для развития национальных планов действий.</p>
8. Оценочная стоимость: 1 млн. долларов США
9. План и механизмы финансирования: Предстоит определить.
10. График реализации: 2013 г.

11. Исполнительные агентства: Национальные комитеты по транспорту и содействию торговле (НКТСТ) восьми участвующих стран ЦАРЭС.
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Более эффективные и конкурентные по времени мультимодальные коридоры ЦАРЭС. Улучшенное сочетание растущего спроса на транспортные услуги и инвестиций в инфраструктуру логистики для мультимодальных перевозок.
13. Социальные и экологические вопросы:
14. Приоритетность проекта: Средняя
15. Статус проекта: Предлагаемый
16. Требуемые последующие действия:
17. Проблемы / Ограничения:
18. Возможности для партнерства государственного и частного секторов/участия частного сектора (ПГЧС/УЧС):

РЕГ ТП 14: Разработка скоординированных национальных транспортных политик
СТРАНА: РЕГИОНАЛЬНЫЙ
КОРИДОР ЦАРЭС: ВСЕ

1. Название проекта: Разработка скоординированных национальных транспортных политик
2. Тип проекта: Координация политик
3. Местоположение проекта: Страны ЦАРЭС
4. Сектор/подсектор: Транспорт
5. Предпосылки и обоснование: Транспорт и содействие торговле требуют скоординированных государственных политик, общих стандартов и тесного сотрудничества. Торговля между Центральноазиатскими странами растет. Основные факторы, сдерживающие торговлю и транспорт, могут в большей степени быть приписаны нефизическим барьерам. После II мировой войны, улучшения в области торговли и транспорта принесли процветание в Европу. Европейский Союз надеется, что то же будет достигнуто и в Центральной Азии в рамках программы ЕС TRACECA, направленной на снижение барьеров в торговле и перемещении товаров, услуг и людей. TRACECA – это мультимодальный коридор. В 2008 году исполняется 15-летняя годовщина коридора. С 1993 года было реализовано порядка 60 проектов на общую сумму 121 млн. евро. Все вовлеченные страны ратифицировали TRACECA.
6. Задачи: Координировать транспортные политики пяти Центральноазиатских республик с целью сокращения нефизических и административных барьеров. Наиболее важные цели: гармонизация, эффективная устойчивая мультимодальная система перевозок, наращивание потенциала и усовершенствование законодательных рамок и институтов.
Масштаб: ТП будет рассматривать: (i) <u>вопросы, связанные с ближайшей перспективой:</u> (a) коммерческие барьеры – тарифы, задержки на границах (необходимость зеленого коридора для скоропортящихся продуктов); (b) безопасность (фокус должен быть на коридоры, а не городской фокус); (c) гармонизация часов работы ППГ; (d) единое окно; (e) низкий показатель принятия МДП и слабое использование МДП; (f) нарушение конвенций; (g) отсутствие бондовых перевозчиков; (h) новый транспортный код (КАЗ считается лидером по прогрессу перехода); (i) инвестиции в инфраструктуру (позволяет иметь больше влияния на рынок); (j) готовность к ПГЧС (адекватные законодательные рамки); (k) национальные транспортные стратегии (при ведущей роли АБР); и (l) физические барьеры (устаревший парк автотранспорта, плохие сооружения на ППГ, плохие дороги, отсутствие интермодальных сухих портов); и (ii) <u>среднесрочные – долгосрочные вопросы:</u> (a) юридические – все Центральноазиатские страны должны подписать 7 конвенций, рекомендованных ЭСКАТО ООН. По международным конвенциям фокус не просто на присоединении, а на реализации; (b) вопросы обязательств относительно перемещения транспорта; и (c) общее, совместное пространство для таможенных служб.
7. Оценочная стоимость: 1,25 млн. евро (около 1,7 млн. долларов США)
8. План и механизмы финансирования: Европейский Союз /ТАСИС
9. График реализации: 2007-2009 гг.
10. Исполнительные агентства: Европейский Союз, реализация GOPA/ Trademco
11. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Усовершенствование торговли и транспорта
12. Социальные и экологические вопросы:
13. Приоритетность проекта: Высокая
14. Статус проекта: Осуществляется с августа 2007 г.
15. Требуемые последующие действия:
16. Проблемы / Ограничения:
17. Возможности УЧС:

РЕГ ТП15: Периодическое обследование мер, оказывающих воздействие на перемещение товаров в регионе ЦАРЭС

СТРАНА: РЕГИОНАЛЬНЫЙ

КОРИДОР ЦАРЭС: ВСЕ

1. Название проекта: Обследование мер/практик, оказывающих воздействие на перемещение товаров в странах ЦАРЭС
2. Тип проекта: Техническая помощь
3. Местоположение проекта: Регион
4. Сектор/подсектор: Торговля и транспорт
<p>5. Предпосылки и обоснование: Недавно проведенные анализы перемещения товаров и услуг через границы в Центральной Азии продемонстрировали существование ряда политических или регулятивных, инфраструктурных, технических или операционных препятствий для их беспрепятственного потока. Они затрагивали следующие вопросы: требования по лицензированию, большое количество документов, пограничные сооружения и процедуры, разработанные, скорее всего, для контроля, а не для содействия, положения по автотранспорту и визам, права на транзит, косвенные налоги, такие как налог на добавленную стоимость.</p> <p>Систематическая работа над содействием торговли требует тщательного изучения этих препятствий, рассматривая их обоснование, способ реализации, а также менее искажающие альтернативы или возможности их рационализации или полной отмены. Поэтому необходимо провести комплексное обследование барьеров в торговле и транспортировке товаров в регионе, и включить тарифные и нетарифные меры, как непосредственно на границе, так и за ее пределами, которые оказывают воздействие на торговлю и транспорт.</p>
<p>6. Задачи: Провести обследование по всем барьерам, оказывающим воздействие на торговлю и транспортировку товаров в странах ЦАРЭС, изучить их обоснованность, и рекомендовать те, которые требуют рационализации, замены или отмены.</p>
<p>7. Масштаб: Обследование будет проводиться периодически, и охватывать все формы мер, влияющих на торговлю и транспорт, такие как политика, положения, сборы и требования, процедуры, практики, независимо от того, осуществляются ли они на границе или за ее пределами, включая как официальные, так и неофициальные. Это меры, которые осуществляются таможенными службами, министерствами торговли, транспорта, иммиграционной, карантинной службами, органами стандартов, финансов, коммерции или экономики. ТП будет: (i) собирать, документировать, переводить и определять категории этих мер, устанавливая обоснованность каждой из них, реализующее ведомство и способ реализации, (ii) опубликует все меры на веб-сайте ЦАРЭС; (iii) оценит каждую меру с точки зрения ее задач и воздействия на торговлю, (iv) определит те меры, которые являются излишними, и могут быть отменены или заменены на более эффективные альтернативы, которые должны быть рационализированы, такие как “сборы за пересечение”, “сборы за перевод”, пр., и те, которые могут быть упрощены или гармонизированы по всем странам, например, технические стандарты; (v) определит разрывы между мерами и международными конвенциями, такими как пересмотренная Киотская конвенция, технические стандарты, транспортные положения, и предложит график для реализации; и (vi) проведет оценку того, являются ли требования унифицированными на всех пограничных постах.</p>
<p>8. Оценочная стоимость: 800 000 долларов США (100 000 долларов США за обследование в одной стране)</p>

9. План и механизмы финансирования: Предстоит определить.
10. Предлагаемый график реализации: 2010 г.
11. Исполнительные агентства: все ведомства, занимающиеся торговлей и транспортом.
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Торговое и бизнес сообщества получают непосредственные выгоды от четко изложенных и регулярно публикуемых мерах и реализующих положений. Помимо выгод от предоставления прозрачной информации, дальнейшие преимущества будут получены в результате рационализации и оптимизации мер.
13. Социальные и экологические вопросы: На этом этапе не предвидятся.
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Предлагаемый
16. Требуемые последующие действия: Обеспечить заинтересованность и финансирование.
17. Проблемы / Ограничения: Это потребует сильной приверженности всех агентств и желания с их стороны пересмотреть свои мандаты.

**РЕГ ТП16: Создание режима страхования ответственности
перед третьими лицами для автотранспорта
СТРАНА: РЕГИОНАЛЬНЫЙ
КОРИДОР ЦАРЭС: ВСЕ**

1. Название проекта: Создание режима страхования ответственности перед третьими лицами для автотранспорта
2. Тип проекта: Региональная ТП
3. Местоположение проекта: Страны ЦАРЭС
4. Сектор/подсектор: Транспорт/Автодороги
<p>5. Предпосылки и обоснование: Обязательное страхование ответственности перед третьими лицами, в качестве первичной цели, преследует обеспечение компенсаций для пострадавших в результате ДТП. Хорошо разработанная система должна: (i) гарантировать минимальную пороговую сумму компенсации, (ii) гарантировать платежеспособность должника, и (iii) облегчать доступ пострадавшим к компенсациям. Когда автотранспортное средство въезжает на территорию страны, то первая задача может быть осуществлена посредством гармонизации режимов ответственности и/или схем страхования, вторая – посредством гармонизации законодательства и положений по надзору за страхованием, и третья – требуя присутствия представителя страховщика автотранспортного средства в соответствующей стране.</p> <p>В настоящее время, в зависимости от рассматриваемой границы, страхование не требуется вообще, или страховка может быть куплена на границе. В случае аварии, вовлекающей иностранное автотранспортное средство, административные и судебные процедуры могут быть очень усложнены. Региональные финансовые институты имеют разный потенциал в отношении администрирования страхования автотранспортных средств, и осуществления работы на территориях других стран.</p> <p>В Европе хорошо зарекомендовала себя так называемая система “зеленой карточки” (см. Приложение). Она уже распространена в других странах. Система «синих карточек» использует аналогичный подход в странах Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (ASEAN). Хотя регион ЦАРЭС еще повсеместно не готов к внедрению таких систем, они предоставляют модели, которые ЦАРЭС мог бы адаптировать к своим потребностям, и постепенно внедрить.</p>
<p>6. Задачи: Цель ТП – изучить реальность внедрения альтернативных подходов для создания режима страхования ответственности перед третьими сторонами для автотранспорта, действующего по всему региону ЦАРЭС. А также обеспечивая компенсации пострадавшим в результате ДТП, региональная система упростит административные и судебные последствия для любого иностранного автотранспортного средства, попавшего в аварию в стране ЦАРЭС.</p>
<p>7. Масштаб: Проект:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Проведет семинары с государственными органами, страховыми агентствами и компаниями в каждой стране ЦАРЭС • Определит сильные и слабые стороны существующих режимов страхования автотранспортных средств, и страховой индустрии в каждой стране • Сформулирует рекомендации для создания режима страхования ответственности перед третьими сторонами для автотранспорта, действующего по всему региону ЦАРЭС <p>ТП направлена на заполнение вакуума в режиме автотранспортного регулирования в ЦАРЭС. Страхование ответственности перед третьими сторонами</p>

ранее поднималось в качестве проблемы, по крайней мере, в одном из отчетов АБР ¹³ . Также китайская Ассоциация автомобильного транспорта (представляющая операторов) подчеркнула важность проблемы при осуществлении ее членами международных перевозок.
8. Оценочная стоимость: 300 000 долларов США
9. План и механизмы финансирования: Предстоит определить
10. График реализации: 2011 – 2012 гг.
11. Исполнительные агентства: Национальные комитеты по транспорту и содействию торговле (НКТСТ) восьми участвующих стран ЦАРЭС
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Осуществляя содействие транспорту, Проект поможет обеспечить компенсации пострадавшим в результате ДТП посредством: (i) гарантирования минимальной пороговой компенсации, (ii) гарантирования платежеспособности должника, и (iii) облегчения доступа пострадавшим к компенсациям.
13. Социальные и экологические вопросы: Проект косвенно поможет смягчить бедность в той степени, что бедные люди особенно уязвимы в отношении последствий, связанных с ДТП.
14. Приоритетность проекта: Средняя
15. Статус проекта: Предлагаемый
16. Требуемые последующие действия: Утверждение соответствующими затрагиваемыми национальными министерствами. Мобилизация необходимых ресурсов технической помощи.
17. Проблемы / Ограничения: Достижение прогресса будет зависеть, как минимум, как от развития сектора финансовых услуг в каждой стране, так и от органов транспортного сектора и заинтересованных сторон.
18. Возможности УЧС: Страховые компании

Приложение к характеристике проекта: Европейская система «зеленых карточек»

- (i) Система «зеленых карточек» вовлекает сотрудничество между правительствами, национальными бюро, и национальными страховыми рынками. Она администрируется организацией, созданной всеми национальными бюро – Совет бюро – Секретариат которого расположен в Лондоне, в нем работает небольшое число сотрудников. Единое Соглашение между Бюро является стандартным текстом, которые подписывается в двухстороннем порядке между Бюро двух стран. Существует партнерство – Операционное бюро (Бюро в стране, где произошло ДТП) и Платежное бюро (Бюро, в рамках полномочий которого водителю выдается «зеленая карточка»).
- (ii) Два основных соглашения Системы «зеленых карточек» - Единое Соглашение (подписываемое двумя сторонами) и Многостороннее гарантийное соглашение – создали рациональную и гибкую систему для урегулирования претензий третьей стороны, возникающих в результате ДТП, вовлекающих резидентов двух стран; каждое национальное бюро гарантирует урегулирование претензий, возникших по вине их национальных водителей за границей, а также гарантирует урегулирование претензий, возникающих в результате использования иностранных автотранспортных средств на его территории. В то время как существующая система «зеленых карточек» - которая хорошо работает, несмотря на присущие проблемы, такие как разные языки, разные законодательные системы, разные страховые рынки и разные

¹³ Гармонизация и упрощение соглашений по транспорту, документов для пересечения границы и транспортных положений, АБР, октябрь, 2005 год.

системы социального страхования – не является открытой для членства стран ЦАРЭС из-за удаленности от Европы и соответственно недостаточного объема движения между двумя зонами, она является стимулирующим фактором, чтобы страны ЦАРЭС продвигались к разработке аналогичной системы.¹⁴

- (iii) В то время как реализация системы «зеленых карточек» или аналогичных подходов требует уверенности в действиях Операционного бюро – и потребность в такой уверенности может рассматриваться как препятствие – это доверие является взаимным, так как каждое отдельное Бюро время от времени осуществляет функцию Платежного бюро или Операционного бюро. Если между Бюро возникают непреодолимые различия во мнениях, то лучший выход – иметь соглашение, предусматривающее арбитраж, хотя, как отмечалось, в Системе «зеленых карточек» никогда не возникала необходимость использовать механизм арбитража.
- (iv) Чтобы успешно реализовать аналогичную систему, предлагается, чтобы экономическое положение стран не имело существенных различий (как было в ситуации Европы сразу же после окончания II мировой войны), хотя это является фактической или потенциальной проблемой с существующей Системой «зеленых карточек». Сравните, например, ситуацию Бельгии, где существует неограниченная ответственность в случае аварии, и Эстонию, где общая сумма всех ежегодных страховых платежей эквивалентна только 2,3 млн. долларов США; “решением” таком случае является государственная или банковская гарантия.
- (v) Вопрос – должны ли существовать специальные страховые взносы для международного охвата. Во многих европейских странах, таких как Бельгия и Германия, предполагается, что все автотранспортные средства осуществляют международные поездки, и поэтому для охвата страховкой дополнительные страховые взносы не взимаются. Однако, в ЦАРЭС, как и во многих переходных членах Системы «зеленых карточек», большинство автотранспортных средств не осуществляют международные поездки, и поэтому можно рассмотреть вопрос об отдельном страховом взносе для международного охвата.
- (vi) Связанный вопрос – имеет ли смысл система «зеленых карточек» или другой аналогичный подход, когда международные перевозки осуществляются только относительно небольшим количеством автотранспортных средств. Помимо отрицательного воздействия отсутствия такой системы на содействие, имеет больше смысла, чтобы то небольшое количество автотранспортных средств, которые осуществляют международные перевозки в менее развитых странах, оплачивали за страховку на границе, а не создавали риск неплатежеспособности национальной системы страхования автотранспорта. Необходимо провести анализ затрат и выгод до реализации системы, хотя такие формальные оценки в Европе не проводились.
- (vii) Различие в системах страхования автотранспорта между странами не является непреодолимым препятствием для реализации Системы «зеленых карточек». Можно привести следующий пример, что Финляндия и Норвегия имеют системы

¹⁴ В этом смысле, система «зеленых карточек» отличается от системы МДП, которая открыта для членства со стороны любой признанной страны.

страхования в случае невиновности, в то время как другие страны имеют системы страхования на основе виновности.¹⁵

- (viii) Система, в которой регистрационный номер автомобиля сам по себе функционирует в качестве гарантии по ответственности перед третьей стороной в стране, в которой едет водитель (например, как в Многостороннем гарантийном соглашении Системы «зеленых карточек») должны быть предпочтительней по сравнению с системой, требующей проверки страховых сертификатов на границе, на основании содействия.
- (ix) Другой урок для ЦАРЭС – это то, что сам по себе международный страховой сертификат для автотранспорта должен быть “защищен от мошенничества”, возможно посредством использования системы по типу кредитных карточек, а не бумажного документа; в настоящее время в Европе используется большое количество поддельных сертификатов, особенно водителями, которые приезжают из переходных стран-членов Системы.
- (x) Если в стране существует только одна компания по страхованию автотранспорта (т.е. государственное предприятие), то это облегчит создание Бюро, которое, в этом случае, скорее всего, будет просто подразделением государственного предприятия; конечно, существование только одного поставщика страхования автотранспорта в стране не должно быть предпочтительным, учитывая эффективность выгод от конкуренции.
- (xi) Чтобы минимизировать изначальные затраты системы международного страхования автотранспортных средств, обычно лучше, чтобы Бюро, создаваемое в каждой стране, было небольшим, и чтобы оно использовало услуги существующих страховых компаний в работе с претензиями.
- (xii) Совет бюро – управляющая организация Системы «зеленых карточек» - регулярно проводит практические занятия и семинары, объясняя принципы работы и выгоды системы, в основном странам-кандидатам или странам, находящимся на переходном этапе.

Источник: ТП № 5749-РЕГ: *Международное перемещение товаров и людей в Субрегионе Большого Меконга, Приложения*, подготовлено для АБР, сентябрь, 1998, Приложение С, стр. С-35 - С-41.

¹⁵ Также стоит учесть, что первоначально многие страны, участвующие в Системе «зеленых карточек» не имели обязательного страхования ответственности перед третьими сторонами для автотранспорта; при этом, чтобы устранить это различие, Совет Бюро внедрил практику, “подразумевающую”, что такое законодательство существует (в тех случаях, когда оно не существовало) и имеет определенное базовые положения относительно финансовых лимитов и масштаба.

РЕГ ТП17: Международные конвенции по автомобильному транспорту и соглашения ЦАРЭС по дорожному транспорту

**Страна: Региональный
КОРИДОР ЦАРЭС: ВСЕ**

1. Название проекта: Международные конвенции по автомобильному транспорту и соглашения ЦАРЭС по дорожному транспорту
2. Тип проекта: Региональная ТП
3. Местоположение проекта: Страны ЦАРЭС
4. Сектор/подсектор: Транспорт/Автодороги и железные дороги
<p>5. Предпосылки и обоснование: В принципе автомобильные перевозки могут осуществляться через границы ЦАРЭС и по транзитным коридорам региона, хотя иногда со строгими ограничениями. В целом перевозчики жалуются на многочисленные трудности при пересечении границ, большей частью из-за регулятивных режимов и того, как они применяются. Например, обычным явлением является перегрузка товаров на границах КНР с ЦАРЭС. Пограничные автодорожные переходы между Узбекистаном и Таджикистаном и Узбекистаном и Кыргызстаном вызывают трудности и используются мало. Между Таджикистаном и Узбекистаном нет соглашения по автомобильным перевозкам. Соглашение между Кыргызской Республикой и Узбекистаном считается неэффективным.</p> <p>Медленные процедуры пересечения границы и ограничения по продолжительности времени, в течение которого автотранспортные средства могут оставаться в других странах, зачастую приводят к тому, что грузовики возвращаются на свою базу пустыми, а не везут обратный груз. Это представляет собой расточительность транспортных ресурсов региона. Практически все приграничные и транзитные автомобильные перевозки региона осуществляются в рамках двухсторонних соглашений. Механизмы их реализации или отсутствуют, или слабы, что позволяет одностороннее толкование. Ратифицированные многосторонние соглашения являются относительно неэффективными, а другие находятся в процессе переговоров. Применяются различные технические стандарты. Это способствует неопределенности в применении положений и создает запутанную мозаику правил. Ситуация, в которой находятся страны ЦАРЭС, не является ни уникальной, ни новой. Другие регионы сталкиваются и преодолевают такие же трудности.</p> <p>Международные транспортные конвенции являются законодательными и нормативными инструментами для продвижения безопасности дорог, содействия потокам движения, и координации технических стандартов¹⁶. Полезность конвенций в качестве региональных регулятивных инструментов все больше увеличивается за счет географического распространения посредством и единообразия их применения. Существует очевидный интерес для ЦАРЭС в принятии международных соглашений в качестве общих регулятивных инструментов, и осуществлении этого осторожным и скоординированным образом. Резолюция ЭСКАТО ООН 48/11 определила список приоритетных конвенций для стран, которые хотят к ним присоединиться и осуществлять их.</p> <p>Чтобы добиться желаемого воздействия с точки зрения общественных выгод, недостаточно только подписать конвенции. Обеспечение их применения требует экспертизы и ресурсов, которые не всегда имеются в регионе ЦАРЭС. Реализация</p>

¹⁶ См. www.unece.org/trans/conventn/thessaloniki/BackDoc1.pdf, где приводится список международных конвенций, связанных с транспортом, зарегистрированных в ООН, с кратким объяснением.

конвенций должна осуществляться посредством пересмотра национального законодательства, обеспечивая отсутствие конфликтов или разрывов между ними, и соответствие конвенции операционных положений правоприменительных органов.

Помимо международных конвенций, существуют другие регулятивные инструменты, которые не имеют юридического статуса за рамками юрисдикции, которая разработала их, но оказывают значительное влияние на транспортное регулирование в других местах, включая ЦАРЭС. Они включают Директивы ЕК относительно международного транспорта, которые являются обязательными в рамках ЕС, и в то же время приняли нормативный статус за рамками ЕС. Некоторые их международных конвенций, Директив ЕК и национальные законодательства государств-членов ЕС переплетаются (например, CMR, AETR, ADR). Эти инструменты заключают в себе огромный опыт, на основе которого многие страны формулируют свои национальные регулятивные рамки, включая некоторые в странах ЦАРЭС. Необходимо отметить следующие:

- ЕК 96/53 по весу и параметрам автотранспортных средств; и
- ECRO 1,2,3,4, 5 относительно контроля эмиссий автотранспортных средств.
- Лицензирование операторов, определяемое ЕК 96/26

6. Задачи: Задачи включают:

- Продвижение единых регулятивных стандартов по транспорту по всему региону на основе лучшей международной практики
- Оказание помощи в применении таких стандартов посредством их признания в транспортных соглашениях и законодательных рамках региона

7. Масштаб: ТП оценит статус присоединения УС ЦАРЭС к международным конвенциям. Она поможет странам рассмотреть приоритеты и разрешить препятствия, которые они должны преодолеть при присоединении и реализации конвенций.

Особое внимание будет уделено внедрению общего стандарта по весу и параметрам автотранспортных средств. Этот аспект является спорным в рамках ЦАРЭС и включен в существующий приоритезированный План действий, согласованный ККТС в Урумчи в августе 2006 года.

ТП поможет УС ЦАРЭС при внедрении международных стандартов в качестве справочных контрольных показателей для гармонизированного регулирования своих взаимоотношений по международным перевозкам. Это будет иметь большую ценность, независимо от того какие транспортные соглашения преобладают как наиболее предпочитаемые рабочие инструменты региона.

Будет предоставлена помощь с целью анализа и принятия национальных законодательных и регулятивных рамок для соблюдения принятых стандартов. Такие международные соглашения как конвенции обычно имеют превосходство по сравнению с законами, но их реализация должна также осуществляться через положения, указы, руководства и другие инструменты, на которых основана рабочая практика правоприменительных органов.

В качестве альтернативы для системы МДП будет изучено потенциальное применение "системы Т" ЕС или разработанных эквивалентов ЦАРЭС.

ТП будет предоставляться посредством страновых исследований и региональных практических семинаров. Будут приглашены к сотрудничеству международные органы, такие как ЭСКАТО ООН, МДС и TRACESA ЕС.

8. Оценочная стоимость: 1 млн. долларов США

9. План и механизмы финансирования: Предстоит определить

10. График реализации: 2010 – 2011 гг.
11. Исполнительные агентства: МТК, таможенные службы, и органы ГАИ
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Гармонизированное техническое и коммерческое регулирование транспортной деятельности ЦАРЭС. Это позволит операторам использовать стандартизированное (мировое) оборудование, и будет означать каскадное воздействие сниженных затрат на транспортировку, более конкурентный транспортный рынок, внедрение наиболее эффективных технологий, и более низкие цены для потребителей.
13. Социальные и экологические вопросы: Соблюдение конвенций ведет к социальным и экологическим выгодам, таким как: AETR – сокращение часов работы для водителей, меньше усталости и более безопасные дороги ADR – лучший контроль за транспортировкой опасных материалов и лучшая подготовка к интервенциям в случае аварий APT – более широко признаваемая квалификация водителей
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Предлагаемый Деятельность осуществляется TRACECA
16. Требуемые последующие действия: Выделение необходимых средств на техническую помощь.
17. Проблемы/Ограничения: Конвенции имеют достаточно сложные технические и административные требования, поэтому, даже после присоединения их реализация и полезные конечные результаты не являются предрешенными заключениями. Масштаб этой ТП включает действия по реализации, но точные и более полные выгоды потребуют другой ТП, чтобы обеспечить устойчивые результаты.
18. Возможности для УЧС/ПГЧС: Ограничены

**РЕГ ТП18: Приграничные соглашения между Китайской Народной Республикой,
Кыргызской Республикой и Таджикистаном**
СТРАНА: РЕГИОНАЛЬНЫЙ
КОРИДОРЫ ЦАРЭС: 2, 5

1. Название проекта: Консультационные услуги для Приграничного соглашения между Китайской Народной Республикой, Кыргызской Республикой и Таджикистаном
2. Тип проекта: Региональная ТП по содействию торговле
3. Местоположение проекта: ЦАРЭС
4. Сектор/подсектор: Транспорт и содействие торговле
5. Предпосылки и обоснование: Китайская Народная Республика (КНР), Кыргызская Республика и Таджикистан связаны Коридорами ЦАРЭС 2 и 5, которые проходят от Каши (КНР) через Сары-Таш и Ош (Кыргызская Республика) до Душанбе (Таджикистан). АБР совместно с КНР и Исламским банком развития оказывают помощь Правительствам Кыргызской Республики и Республики Таджикистан по улучшению и реабилитации коридоров. Приграничное и транзитное движение через регион, включая коридоры ЦАРЭС, осуществляется в рамках ряда различных двухсторонних и многосторонних соглашений и конвенций. Одна из наиболее важных конвенций – это таможенная Конвенция по международным перевозкам товаров с использованием книжки МДП (Конвенция МДП). Кыргызская Республика и Таджикистан присоединились к Конвенции, в то время как КНР нет. Стандарты автотранспортных средств в КНР отличаются от стандартов, используемых в Кыргызской Республике, Таджикистане и других Центральноазиатских странах. Несмотря на более высокую осевую нагрузку китайских грузовиков, китайские перевозчики могут легко проезжать транзитом через территорию Кыргызской Республики, в то время как кыргызские грузовики могут доезжать до приграничных портов логистики Топа и Сымхана в КНР.
6. Задачи: Основная задача – оказание помощи правительствам Кыргызской Республики, КНР и Таджикистана в создании трехстороннего приграничного соглашения (ПГС), в соответствии с которым автотранспорт может передвигаться свободно и с минимальными задержками вдоль соответствующих коридоров ЦАРЭС.
7. Масштаб: Соответствующим образом учитывая законодательные, регулятивные требования и требования в области политики и международную практику, консультант поможет в разработке трехстороннего между Кыргызской Республикой, КНР и Таджикистаном, включая перекрестные ссылки, приложения и протоколов относительно существующих двухсторонних и многосторонних соглашений, если применимо. Трехстороннее соглашение будет охватывать: облегчение формальностей при пересечении границы, приграничное перемещение людей, приграничное перемещение товаров, требования к допуску автотранспортных средств, обмен правами на коммерческое движение, инфраструктуру, институциональные вопросы и разные вопросы, и заключительные положения. ТП будет сопровождать инвестиционный проект, чтобы оказать помощь в подготовке приграничного соглашения (ПГС) между Кыргызской Республикой, КНР и Таджикистаном. ПГС будет содействовать беспрепятственному приграничному перемещению людей и товаров и устранил нефизические барьеры для региональной торговли и транспорта.

8. Оценочная стоимость: 550 000 долларов США
9. План и механизмы финансирования: Грант АБР: 500 000 долларов США и Правительство: 50 000 долларов. Данный проект технической помощи привязан к Займу № 2359 для Регионального проекта по усовершенствованию автодорожных коридоров ЦАРЭС
10. График реализации: 2008 – 2010 гг.
11. Исполнительные агентства: АБР.
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: (i) увеличенная информированность о регионе ЦАРЭС и развитие торговли и другой экономической деятельности; и (ii) увеличенное соблюдение местных торговых положений со стороны участников ВЭД и других хозяйствующих субъектов.
13. Социальные и экологические вопросы: Сниженная неофициальная деятельность.
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Предлагаемый
16. Требуемые последующие действия: Наем квалифицированных юридических экспертов
17. Проблемы / Ограничения:
18. Возможности для партнерства государственного и частного секторов/участия частного сектора (ПГЧС/УЧС):

РЕГ ТП19: Система страхования ответственности для перевозчиков
СТРАНА: РЕГИОНАЛЬНЫЙ
КОРИДОР ЦАРЭС: ВСЕ

1. Название проекта: Система страхования ответственности для перевозчиков
2. Тип проекта: Техническая помощь
3. Местоположение проекта: Регион
4. Сектор/подсектор: Транспорт
<p>5. Предпосылки и обоснование: Транспортировка товаров вовлекает риски утери, повреждения или задержки. Не имея страховки, владелец товаров имеет только минимальную защиту, так как, в соответствии с международными конвенциями, грузовые экспедиторы и перевозчики несут ограниченную ответственность за любую потерю или повреждение товаров, которые находятся под их ответственностью. Транспортное страхование предоставляет охват против этих рисков. В рамках страховки грузов, которая представляет собой один из видов страховой гарантии, страховщик трансформирует неизвестную степень риска утери или повреждения, которым подвержены перевозимые товары, в известную стоимость или страховую премию, т.е. страховщик предоставляет охват против такой утери или повреждения в обмен на выплату соответствующих страховых взносов.</p> <p>Будет полезным знать, какие системы страхования ответственности охватывают товары, перевозимые через Центральную Азию, и как обеспечивается их исполнение в других странах. Будут использоваться уроки из лучшей международной практики, такой как в Европейском Союзе и других частях Азии, чтобы оценить какие улучшения могут быть осуществлены в существующих системах в странах ЦАРЭС, и будет ли эффективным обязательное страхование или единственная страховая компания.</p>
<p>6. Задачи: Исследование изучит национальные политики страхования и существующие системы страхования ответственности для транспортных операторов в странах ЦАРЭС и их охват и обеспечение соблюдения в других странах, и предложит пути увеличения их эффективности, включая разработку проекта соглашения о взаимном признании страховых полисов с целью сокращения рисков, возникающих при транспортировке товаров.</p>
<p>7. Масштаб: ТП (i) проанализирует и опишет национальные политики страхования; (ii) изучит существующие системы страхования ответственности в странах ЦАРЭС, в частности условия полисов, ставки страховых взносов, поставщиков страхования и клиентов; (iii) оценит данные по обеспечению правоприменения в иностранных государствах, по сравнению с международной практикой в ЕС и других азиатских странах; (iv) оценит необходимость и преимущества/недостатки обязательного страхования или единственной страховой компании; и (v) разработает проект соглашения о взаимном признании страховых полисов, который будет включать механизм для урегулирования споров.</p>
8. Оценочная стоимость: 100 000 долларов США
9. План и механизмы финансирования: Предстоит определить.
10. Предлагаемый График реализации: 2011-2012 гг.
11. Исполнительные агентства: Министерство транспорта и подразделения правительства, ответственные за страхование ответственности
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Информация о наличии систем страхования ответственности поможет транспортным операторам при принятии решений о том, чтобы сделать свои услуги более эффективными, в то время как усовершенствование услуг страхования будет стимулировать развитие торговли.
13. Социальные и экологические вопросы:
14. Приоритетность проекта: Средняя
15. Статус проекта: Предлагаемый
16. Требуемые последующие действия: Обеспечение финансирования и заинтересованности.
17. Проблемы / Ограничения: Финансирование и взятие обязательств.

РЕГ ТП20: Поддержка управления трансграничными железнодорожными операциями
СТРАНА: РЕГИОНАЛЬНЫЙ
КОРИДОР ЦАРЭС: ВСЕ

1. Название проекта: Поддержка управления трансграничными железнодорожными операциями
2. Тип проекта: Институциональная поддержка, региональная
3. Местоположение проекта: Управления железными дорогами стран - участниц ЦАРЭС
4. Сектор/подсектор: Железные дороги
5. Предпосылки и обоснование: В условиях глобализации железнодорожный сектор в странах-участницах ЦАРЭС приветствует увеличивающиеся возможности трансграничных железнодорожных перевозок. Примером могут быть услуги по маршрутным контейнерным перевозкам между КНР и Европой через Сибирскую железнодорожную магистраль. Маршрутные контейнерные перевозки используют Монгольский маршрут и транссибирскую железнодорожную магистраль. Такие перевозки сократили длительность транспортировки на 20 дней по сравнению с морскими перевозками. Новые возможности существуют и на казахстанских маршрутах. Кроме того, было несколько проектных возможностей по железным дорогам в связи с разработкой минеральных ресурсов в странах-участницах ЦАРЭС. Такая возможность требует трансграничных железнодорожных перевозок. Новые возможности требуют ускоренных и надежных железнодорожных услуг и скоординированных железнодорожных перевозок среди стран ЦАРЭС. Это требует дальнейшего углубления реформ железнодорожного сектора в регионе ЦАРЭС.
6. Задачи: Основная задача состоит в оказании содействия правительствам в углублении реформ в железнодорожном секторе для эффективного использования новых возможностей.
7. Масштаб: ТП (i) проведет обзор реформ железнодорожного сектора во всех странах ЦАРЭС и возможностей для новых услуг трансграничных железнодорожных перевозок, включая железнодорожные перевозки за пределами ЦАРЭС; (ii) выявит необходимые реформы, включая законодательные и регулятивные реформы, а также участие частного сектора в странах ЦАРЭС в оказании трансграничных железнодорожных услуг; и (iii) рекомендует план действий по оперативному оказанию трансграничных железнодорожных услуг.
8. Оценочная стоимость: 1,5 млн. долларов США
9. План и механизмы финансирования: подлежит определению
10. График реализации: 2010 г.
11. Исполнительные агентства: Управления железными дорогами в странах - участницах ЦАРЭС и Министерства транспорта
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Оперативные железнодорожные услуги, соответствующие новым возможностям.
13. Социальные и экологические вопросы:
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Предлагается
16. Требуемые последующие действия: Подготовка ТЗ и обеспечение финансирования
17. Проблемы / Ограничения:
18. Возможности для УЧС/ПГЧС:

РЕГ ТП21: Сокращение транспортных расходов в целях стимулирования торговли
СТРАНА: РЕГИОНАЛЬНЫЙ
КОРИДОР ЦАРЭС: ВСЕ

1. Название проекта: Транспортные затраты и уровень, структура и направление торговли
2. Тип проекта: Техническая помощь
3. Местоположение проекта: Регион
4. Сектор/подсектор: Транспорт
<p>5. Предпосылки и обоснование: Рабаллэнд, Кунт и Аути (2005 г.) пришли к выводу, что транспортные затраты привели к тому, что объемы торговли стран Центральной Азии с ЕС были намного меньше, чем можно было ожидать с учетом их относительного расположения. Поэтому, содействие торговле путем снижения транспортных затрат привело бы к увеличению торговых потоков. Кроме того, структура торговли сконцентрирована на нескольких продуктах и чрезмерно развита внутри региона. Это происходит потому что транспорт дорогостоящий, кроме этих «стратегических» товаров, и железная дорога ограничивает экспортеров, которые не осуществляют регулярных крупных перевозок. Высокие транспортные затраты, связанные с проблемами перехода границ, в конечном счете, еще мешают и интеграции рынков.</p> <p>Также имеет место серьезный грузовой дисбаланс, который влияет на эффективность транспортной системы, усугубленный структурой образования цен на железнодорожные услуги, устанавливаемой правительством в зависимости от «стратегического» характера товаров. Эластичность цен на железнодорожные услуги и политику тарифных скидок следует пересмотреть. Может понадобиться постепенное введение рыночных цен, чтобы найти оптимальную организацию передвижения грузов, что в свою очередь повысит общую эффективность распределения; железнодорожная система затем улучшит свою эксплуатационную эффективность и предоставит более привлекательный вариант для международной торговли.</p> <p>Для целей содействия торговле есть необходимость установить определяющие факторы транспортных затрат в Центральной Азии, как они соотносятся к цене транспортных услуг, и как их можно сократить. Сниженные транспортные расходы не только благоприятно воздействуют на объемы торговли, но также должны улучшиться структура, состав и направление торговли.</p>
6. Задачи: В ходе исследования будет проведен анализ транспортных затрат в соответствии с видом транспорта и их основных компонентов, а также будут рационализированы транспортные сборы, чтобы повысить объем и улучшить структуру и состав торговли.
7. Масштаб: Исследование (i) изучит компоненты затрат различных видов транспорта для каждого крупного участка каждого коридора ЦАРЭС; (ii) проведет анализ соотношения стоимости и цены, и как цены определяются для различных видов транспорта, включая эластичность цен на транспортные услуги; (iii) изучит политику тарифных скидок; (iv) предложит способы рационализации транспортных сборов и устранения уклона в сторону определенных товаров или определенных видов транспорта; и (v) протестирует формирование рыночных цен на отдельно отобранный груз, например, менее стратегические товары, для выявления истинно оптимальной организации перемещения грузов.
8. Оценочная стоимость: 200 000 долларов США
9. План и механизмы финансирования: Подлежит определению

10. Предлагаемый график реализации: 2012-2013 гг.
11. Исполнительные агентства: Министерства транспорта
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Предположительно конкурентные условия, которые позволит транспортным операторам рационализировать свои перевозки, чтобы снизить затраты и предложить лучшие цены коммерсантам, что в свою очередь должно снизить стоимость товаров
13. Социальные и экологические вопросы: Подлежит определению.
14. Приоритетность проекта: Средняя
15. Статус проекта: Предложен
16. Требуемые последующие действия: Обеспечение финансирования и обязательств.
17. Проблемы / Ограничения: Возможны трудности с получением данных по стоимости

РЕГ ТП22: Обследование налогов и сборов, применимых к транспортным операторам
СТРАНА: РЕГИОНАЛЬНЫЙ
КОРИДОР ЦАРЭС: ВСЕ

1. Название проекта: Обследование налогов и сборов, применимых к транспортным операторам
2. Тип проекта: Техническая помощь
3. Местоположение проекта: Регион
4. Сектор/подсектор: Транспорт
5. Предпосылки и обоснование: Транспортные операторы в странах ЦАРЭС подлежат уплате налогов, таких как дорожные налоги и сбор за излишнюю нагрузку на ось при въезде на национальную территорию и проезде через нее. Также имеется много других сборов, таких как сбор за выдачу разрешений на транспортное средство, транзитные пошлины, сборы за сопровождение, затраты на невзаимные дорожно-транспортные разрешения, или сборы на КПП, не считая неофициальных платежей. Требуется информация по всем формам налогов и сборов в каждой стране, которая будет способствовать тому, чтобы коммерсанты и транспортные перевозчики соответствовали этим требованиям. Официально публикуемые положения и требования важны для прозрачности и должны сопровождаться выдачей официальных квитанций.
6. Задачи: Исследовать систему налогов, сборов и платежей, влияющих на транспортных перевозчиков в каждой стране ЦАРЭС и разработать общие принципы и правила налогообложения.
7. Масштаб: Исследование (i) задокументирует все налоги, сборы, пошлины, платежи, влияющие на транспортных перевозчиков в каждой стране ЦАРЭС, и разобьет их на категории по типу и цели; (ii) выявит основные или главные налоги, сборы или пошлины, а также излишние налоги, сборы или пошлины; (iii) обеспечит принципы и правила налогообложения транспорта, которые упростят управление налогами; (iv) предоставит аргументы для взаимных соглашений, таких как по транзитным пошлинам и т.д., и рассмотрит правила сопровождения /эскорта; и (v) опубликует или разместит информацию о налогах, сборах, пошлинах или платежах.
8. Оценочная стоимость: 100 000 долларов США
9. План и механизмы финансирования: Подлежит определению.
10. Предложенный график реализации: 2011-2012 гг.
11. Исполнительные агентства: Министерство финансов или Министерство транспорта
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Упрощенная прозрачная система налогообложения для транспортных операторов будет способствовать развитию транспортных услуг и затем сделает их более оперативными в оказании услуг коммерсантам.
13. Социальные и экологические вопросы: В этом проекте не предусматриваются.
14. Приоритетность проекта: Средняя
15. Статус проекта: Предложен.
16. Требуемые последующие действия: Обеспечение финансирования и обязательств.
17. Проблемы / Ограничения: Финансирование и обязательства.

РЕГ ТП23: Оценка потребностей Каспийского судоходства на коридорах ЦАРЭС
Страна: Азербайджан и Казахстан
ЦАРЭС: 2

1. Название проекта: Оценка потребностей Каспийского судоходства на коридорах ЦАРЭС	
2. Тип проекта: ТЭО и маркетинговое исследование	
3. Местоположение проекта: Казахстан, Азербайджан, Туркменистан	
4. Сектор/подсектор: Транспорт/ Порты	
5. Предпосылки и обоснование: Объем перевозок по Каспийскому морю возрастает, в основном за счет нефтегазовой промышленности и связанных с ней мероприятий. Это требует расширения пропускной способности коридора ЦАРЭС 2, особенно в разделе Каспийского моря, который требует расширения, включая: (i) Порт Актау; (ii) Порт Баку; (iii) Порт Баутино и Курык; (iv) паромные переправы Ro-Ro; (v) новый канал, связывающий Каспий с Черным морем (дополняющий Волго-донский канал); (vi) подводные трубопровод(ы); и (vii) подъездные дороги и железнодорожные линии к портам. Некоторые частные инвесторы выразили свой интерес в развитии Актау, Баку.	
6. Задачи: Основная задача состоит в оказании содействия Правительству в подготовке мастер плана по участку Каспийского моря коридора ЦАРЭС 2, подходящего для внешнего финансирования, включая частный сектор.	
7. Масштаб: Проект технической помощи подготовит мастер план по развитию участка Каспийского моря коридора ЦАРЭС 2. Данный проект технической помощи нужно будет разработать и осуществлять в координации с проектом ТП #9: ТЭО для порта Новый Алят и инвестиционных проектов №18: Приобретение паромов с высокой пропускной способностью компанией «Каспийское судоходство» и инвестиционный проект №39: Расширение порта Актау.	
8. Оценочная стоимость:	
Обзор и определение проекта	0,5 млн. долл. США
Подготовка и экспертиза проекта	0,5 млн. долл. США
Всего	1,0 млн. долл. США
9. План и механизмы финансирования: Подлежит определению	
10. График реализации: 2010 г.	
11. Исполнительные агентства: Управления портами и морского судоходства	
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии:	
13. Социальные и экологические вопросы: Требуется экспертиза социальных и экологических вопросов.	
14. Приоритетность проекта: Высокая	
15. Статус проекта: Предлагаемый	
16. Требуемые последующие действия: Обеспечение финансирования и разработка ТЗ.	
17. Проблемы / Ограничения:	
18. Возможности для УЧС/ПГЧС: Есть отличные возможности для участия частного сектора в расширении портов, специальных причалов, судов и оказании всех связанных услуг.	

РЕГ ТП24: Оценка потребностей гражданской авиации Центральной Азии
СТРАНА: РЕГИОНАЛЬНЫЙ
КОРИДОР ЦАРЭС: ВСЕ

1. Название проекта: Оценка потребностей гражданской авиации Центральной Азии
2. Тип проекта: Техническая помощь в управлении, технологии и обучении
3. Местоположение проекта: Региональный
4. Сектор/подсектор: Транспорт/Авиация
<p>5. Предпосылки и обоснование: Авиация в странах ЦАРЭС находится на разных этапах развития. Некоторые страны добились успеха и продвинулись в проведении институциональных реформ, расширении эксплуатационных мощностей, закупке нового парка, и улучшении инфраструктуры, в то время как другие продолжают сталкиваться с проблемами в некоторых из этих областей. В настоящее время подсектор гражданской авиации рассматривается больше в национальном и двустороннем аспекте, чем в региональном. Воздушные сообщения ориентированы на страны бывшего Советского Союза, но есть возрастающий спрос на двусторонние полеты в КНР, Ближний Восток, Индию и Европу, которым следует эффективно воспользоваться.</p> <p>Финансовые проблемы представляют собой еще одну область беспокойства, в особенности учитывая недостаточную капитализацию большинства государственных национальных авиалиний и их потребности в государственных субсидиях. Более крупные и сильные авиалинии сократят финансовые преграды.</p> <p>Кроме того, следует изменить действующую практику в некоторых странах ЦАРЭС, когда одна организация управляет национальной авиалинией, аэропортами и системой контроля воздушного трафика. А также нужно, чтобы в каждой стране был орган гражданской авиации, независимый от правительства.</p>
6. Задачи: Главной задачей является оказание помощи странам ЦАРЭС в подготовке плана действий по улучшению сектора гражданской авиации.
<p>7. Масштаб: Проект ТП проведет оценку нужд для всех стран ЦАРЭС. Проект ТП среди прочего рассмотрит следующее: (i) институциональная структура; (ii) законодательство и нормативная основа, и соответствие с SARP (стандарты и рекомендации по их применению) ИКАО (Международная организация гражданской авиации); (iii) инфраструктура, включая аэродромы и УВД (управление воздушными движениями); (iv) авиалинии и техническое обслуживание; (v) пассажирский и грузовой транспорт; (vi) воздушная и наземная безопасность; (vii) безопасность; и (viii) инфраструктура и оборудование аэропорта (гражданская авиация). На основе потребностей, выявленных для каждой страны ЦАРЭС, будет составлен целевой план действий для каждой страны для улучшения общей эффективности и решения вопросов существующих недостатков в критических областях, чтобы обеспечить безопасные перевозки и чтобы авиационный сектор страны мог справиться с растущим спросом на воздушный транспорт. Масштаб оценки нужд предполагает быть комплексным и охватить восемь областей, указанных выше в разделе «Исходная информация». Все члены ЦАРЭС будут охвачены, не смотря на разные этапы развития подсектора гражданской авиации, и таким образом потребуются разные планы действий. Также будет предусмотрено использование передовой международной практики на основе обзоров соответствующих и действующих моделей регионального сотрудничества (например, Скандинавские авиалинии (SAS), Балтийские авиалинии) с точки</p>

зрения их применимости в контексте ЦАРЭС.
8. Оценочная стоимость: 3 млн. долларов США
9. План и механизмы финансирования: Подлежит определению
10. График реализации: 2010-2012 гг.
11. Исполнительные агентства: Управления гражданской авиации
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии:
13. Социальные и экологические вопросы:
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Предлагаемый
16. Требуемые последующие действия:
17. Проблемы / Ограничения:
18. УЧС/ПГЧС:

РЕГ ТП25: Срочное приведение стандартов в соответствии с требованиями ИКАО
СТРАНА: РЕГИОНАЛЬНЫЙ
КОРИДОР ЦАРЭС: ВСЕ

1. Название проекта: Срочное приведение стандартов в соответствии с требованиями ИКАО
2. Тип проекта: Техническая помощь по вопросам инфраструктуры, управления и технологии
3. Местоположение проекта: Региональный
4. Сектор/подсектор: Транспорт/Авиация
<p>5. Предпосылки и обоснование: Гражданская авиация в странах ЦАРЭС находится на разных этапах развития. Некоторые страны добились успеха и продвинулись в проведении институциональных реформ, расширении эксплуатационных мощностей, закупке нового парка, и улучшении инфраструктуры, в то время как другие продолжают испытывать проблемы в некоторых из этих областей.</p> <p>Одна важная задача, стоящая перед большинством стран ЦАРЭС это обеспечение соблюдения стандартов ИКАО и рекомендаций по их применению (SARPs). Несоответствие данным требованиям привели к тому, что авиалиниям некоторых стран запрещается осуществлять полеты на территории Европейского Союза.</p> <p>Соблюдение стандартов SARP ИКАО включает несколько аспектов, а именно: (i) институциональное и регуляторное соответствие; (ii) соблюдение правовой основы; (iii) соответствие наземных операций и аэродромов; (iv) соответствие полетов; и (v) соответствие УВД.</p> <p>Институциональное и регуляторное соответствие включает правильное разделение полномочий, проверяет и балансирует правовые, регуляторные, лицензионные и эксплуатационные функции. Все эти функции не могут быть выполнены управлениями гражданской авиации. Таким образом, такие функции должны быть распределены.</p> <p>Соответствие правовой основе предусматривает соответствие и гармонизацию воздушного законодательства каждой страны с международным воздушным законодательством.</p> <p>Соответствие аэродромов и наземных операций требует строго соблюдения стандартов проектирования и строительства аэродромов, и, среди прочего, наличия соответствующей наземной поддержки и аварийного оборудования и средств для обеспечения безопасности самолетов, технического персонала и оборудования на земле.</p> <p>Соответствие полетов включает осуществление соответствующих полетов и проведение технического обслуживания и ведения записей. Кроме того, оно предусматривает соответствующее обучение пилотов, включая изучение английского языка.</p> <p>В соответствии УВД входит адекватное оказание услуг по контролю воздушного движения в соответствии с международными стандартами и практикой, а также эффективное обучение процедурам УВД и английскому языку для контролеров УВД.</p>
6. Задачи: Основная задача состоит в оказании помощи каждой стране – участнице ЦАРЭС в соблюдении стандартов SARP ИКАО.

7. Масштаб: Проект ТП проведет проверки соответствия и предоставит рекомендации по разрешению проблем с соблюдением стандартов SARP ИКАО.
8. Оценочная стоимость: 6 млн. долларов США
9. План и механизмы финансирования: Подлежит определению.
10. График реализации: 2010-2012 гг.
11. Исполнительные агентства: ИКАО в сотрудничестве с другими региональными и национальными агентствами.
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии:
13. Социальные и экологические вопросы:
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Предлагаемый проект
16. Требуемые последующие действия:
17. Проблемы / Ограничения:
18. Возможности УЧС:

**РЕГ ТП26: Институциональная поддержка национального и
регионального содействия транспорту и торговле
СТРАНА: РЕГИОНАЛЬНЫЙ
КОРИДОР ЦАРЭС: ВСЕ**

1. Название проекта: Институциональная поддержка национального и регионального содействия транспорту и торговле
2. Тип проекта: Консультативная ТП и развитие институционального потенциала
3. Местоположение проекта: Страны ЦАРЭС
4. Сектор/подсектор: Содействие торговле и транспортировке / всех виды
5. Предпосылки и обоснование: Нынешние институциональные устройства для рассмотрения вопросов содействия международной торговле и транспорту не позволяют сформулировать и реализовать согласованную стратегию. Свидетельство тому сообщения о пограничных задержках и их причинах ¹⁷ . Внутри страны политики по региональной и международной интеграции, протекционизму торговли и отрасли, национальной безопасности и сбору поступлений не были полностью согласованы. Таможенные пограничные службы, полиция и другие органы склонны к отделению своих действий. Иногда даже имеет место намеренная обособленность. На национальном уровне нет очевидного проявления координации, на региональном уровне еще сложнее установить ее. Необходимо изучить причины трудности сначала на национальном уровне, затем на региональном уровне. Национальные ассоциации транспортных операторов, грузоперевозчиков, торговых палат в настоящее время не играют значительной роли в разработке транспортной политики, соглашения или положений. Такие организации, однако, становятся более престижными и влиятельными в рамках ЦАРЭС, частично посредством усиления присоединения к международным профессиональным ассоциациями, и частично усилением глобализации торговли. Есть модели создания Национальных комитетов по содействию торговле и транспорту ¹⁸ . КНР, Кыргызская Республика и Монголия уже учредили такие органы, по крайней мере, формально. Конечно, проблемы, с которыми они сталкиваются, значительны, и поэтому пока они еще незаметны в регионе ЦАРЭС.
6. Задачи: Общая цель проекта состоит в том, чтобы содействовать экономическому сотрудничеству и интеграции в регионе ЦАРЭС, в соответствии с программным видением «Хорошие соседи, хорошие партнеры, хорошие перспективы». Специальная задача ТП – помочь правительствам ЦАРЭС путем: (i) повышения информированности о проблемах торговли и транспорта среди правительственных работников по всем секторам и предпринимателей из частного сектора; (ii) оказания помощи в создании комитетов или других приравненных к ним органов в зависимости от существующих индивидуальных структур правительств; (iii) содействия в разработке программ для комитетов каждой страны, (iv) стимулирования более тесных связей с международными организациями; и (v) мониторинга эффективности коридора в пределах своих стран. Главы и назначенные представители НКСТТ впоследствии должны стать координаторами межрегионального сотрудничества вдоль коридоров ЦАРЭС.
7. Масштаб: Проект ТП имеет две фазы: (i) Фаза 1: Институциональная поддержка

¹⁷ Например, Презентация г-на Кубанычбека Кулматова, первого заместителя председателя Государственной таможенной службы Кыргызской Республики, Бишкек, 20 июня 2007 года.

¹⁸ Исследование национальных координационных механизмов содействия торговле и транспорту в регионе UNESCAP (Экономическая и социальная комиссия для Азии Тихоокеанского региона ООН).

Национальных комитетов по содействию торговле и транспорту; и Фаза 2: Поддержка развития управления регионального коридора. Проект ТП будет стимулировать создание Национальных комитетов по содействию торговле и транспорту (НКСТТ или аналогичных органов) согласно мандату, полученному от их правительств, в которые войдут представители всех заинтересованных сторон частного и государственного секторов. Каждое правительство должно выбрать собственную структуру для этого. Скоординированная функциональность, а не форма – вот в чем главный вопрос. Ожидается, что таможенные органы и Министерства транспорта и коммуникаций сыграют ведущие роли в этих органах, но в них должны быть представлены и другие интересы, такие как правительственные организации и частный сектор. К ним могут относиться интересы торговли и финансирования торговли частного сектора, поставщики и пользователи транспортных услуг (грузоотправители, грузополучатели, импортеры и экспедиторы), управления портов и операторы терминалов.

Проект ТП окажет содействие в формулировке рабочих программ НКСТТ, и иницировании своей деятельности. У НКСТТ будет много задач. Потенциальными функциями должны быть: (i) обзор политики и законодательства для выявления, проверки и устранения пробелов и отклонений от передовой международной практики; (ii) обеспечение национального форума для гармонизации процедур и документации, используемой в международном транспорте; и представление в правительство на одобрение проектов положений и методологий по транспорту и торговле; (iii) повышение информированности о методах и выгодах от содействия транспорту; и (iv) выполнение других более узко сфокусированных проектов по содействию торговле и транспорту; и (v) мониторинг эффективности коридора.

В частности НКСТТ помогут координировать приверженность своих стран международным конвенциям и их выполнение. К числу важных конвенций для данного сектора относятся: (i) процедуры перехода границ в соответствии с новым Приложением 8 Конвенции по гармонизации пограничного контроля товаров¹⁹, и обязательства в рамках пересмотренной Киотской конвенции; и перечень приоритетных конвенций резолюции ЭСКАТО ООН 48/11; и Конвенция ООН по борьбе с коррупцией, декабрь 2005 года.

Эти конвенции рассматривают достаточно сложные технические области, требующие знаний специалистов. Также изменение действующих правовых основ, положений и работы исполнительных органов может потребовать напряженных усилий. С точки зрения технических вопросов конвенций МТК могли бы управлять вопросами вступления, но исполнение часто лежит на дорожной инспекции. НКСТТ должны координировать такие взаимодействия. Данная ТП будет контролировать несколько других проектов²⁰, которые будут оказывать более подробную помощь в определенных областях применения.

ТП будет тесно скоординирована с РЕГ ТП27: Мониторинг эффективности

¹⁹ <http://www.unece.org/trans/bcf/ac3/documents/2005-1e.pdf>

²⁰ Например: **ТП 26** Общий подход ЦАРЭС к нормам выбросов в атмосферу продуктов сгорания транспортными средствами и мерам по их снижению; **ТП 24** Проверка безопасности регионального дорожного коридора и меры по усилению безопасности; **ТП 25**, Совместные региональные перевозки и техническое обслуживание коридоров; **ТП 26**: Сокращение воздействия транспортных средств на окружающую среду путем переработки отходов; **ТП 45** Установление режима страхования риска гражданской ответственности по автотранспортному средству; **ТП 46** Приравненные транзитные сборы и пограничные въездные сборы для дорожного транспорта; **ТП 47** Международные конвенции по дорожному транспорту, завершение и реализация соглашений по дорожному транспорту ЦАРЭС.

<p>коридоров.</p> <p>Фазы расширения ТП на национальном и региональном уровнях должны проходить одновременно, иначе прогресс будет очень медленным. Для регионального распространения, возможно, к сложным коридорам лучше всего подойдет двусторонний, трехсторонний и затем многосторонний подход. В конечном итоге, развитие транспорта и мероприятия вдоль коридоров ЦАРЭС должны управляться органами, которые могут обеспечить беспрепятственные перевозки через границы, и между видами транспорта через страны ЦАРЭС.</p>
<p>8. Оценочная стоимость: Фаза 1: 4 млн. долларов США и Фаза 2: 2 млн. долларов США.</p>
<p>9. План и механизмы финансирования: АБР</p>
<p>10. График реализации: 2009 – 2016 гг.</p>
<p>11. Исполнительные агентства: Согласно правительственному указу на высоком уровне многосторонние агентства должны создать НКСТТ и участвовать в них.</p>
<p>12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Результатом проекта будет увеличение международной торговли и/или сокращение времени прохождения оформления на границе до уровней, достигнутых на пилотных приграничных пунктах.</p>
<p>13. Социальные и экологические вопросы:</p>
<p>14. Приоритетность проекта: Фаза 1 - высокая и Фаза 2 - средняя</p>
<p>15. Статус проекта: Проект ТП основан на результатах заседаний и постановлениях объединенного Координационного комитета транспортного сектора ЦАРЭС и Координационного комитета по содействию торговле ЦАРЭС, которые провели совместное заседание в г. Ташкент (январь 2008 года). Он также будет хорошим дополнением для мероприятий, проводимых ВТамО, ЭСКАТО ООН, EU ВОСВТ, ТРАСЕКА, и USAID в регионе.</p>
<p>16. Требуемые последующие действия: Обеспечение финансирования и разработка ТЗ</p>
<p>17. Проблемы / Ограничения:</p> <p>Самым важным действием для общих долгосрочных результатов, а также для устойчивости выгод от технологии и инвестиции является усиление институциональных взаимодействий.</p> <p>В каждой стране проект ТП пересекает достаточно сложные министерские и ведомственные границы. Для эффективной реализации проекта потребуются мандат на высоком уровне от Премьер-министра или приравненного официального лица, имеющего власть над соответствующими ведомствами, а также назначение, по крайней мере, одного высокопоставленного официального лица для объединения национальных органов вокруг задач.</p> <p>Различным участвующим сторонам следует предоставить время и помощь, чтобы они увидели открывающуюся взаимовыгодную перспективу.</p>
<p>18. Возможности для УЧС/ПГЧС:</p>

**РЕГ ТП27: Мониторинг и отчетность по эффективности коридоров
СТРАНА: РЕГИОНАЛЬНЫЙ
КОРИДОР ЦАРЭС: ВСЕ**

1. Название проекта: Мониторинг и отчетность по эффективности коридоров
2. Тип проекта: Региональная ТП по содействию торговле
3. Местоположение проекта: ЦАРЭС
4. Сектор/подсектор: Транспорт и содействие торговле
<p>5. Предпосылки и обоснование: Измерение эффективности является значимым компонентом любой программы по улучшению. Было несколько инициатив по измерению эффективности транспортных коридоров в странах ЦАРЭС с использованием разных методологий, но нет систематического измерения, основанного на общей согласованной методологии.</p> <p>Одной из наиболее приемлемых методологий в регионе является методология ЭСКАТО ООН «время/затраты – расстояние», которая использует географическое представительство стоимости и времени в качестве функции расстояния поездки. Графики оперативно указывают, где возникает потеря времени и средств.</p> <p>Всемирный банк (ВБ) использует сочетание инструментов изменения эффективности и диагностики задержек. В Казахстане и Кыргызской Республике, набор инструментов ВБ успешно используется Ассоциацией национальных автоперевозчиков (Кыргызская Республика) и Форумом предпринимателей (Казахстан) для измерения и диагностики в Казахстане, Кыргызстане и Таджикистане. ВБ также использует параметры эффективности логистики для оценки логистических услуг, оказываемых в развивающихся странах, включая страны ЦАРЭС.</p> <p>Более подробная методология используется ВТамО для причинно-следственного анализа на пограничных пунктах, где происходит большинство потерь времени и средств. В отличие от методологий ЭСКАТО ООН и ВБ, ВТамО в процессе мониторинга использует таможенные управления, делая их более причастными и ответственными за результаты мониторинга. С другой стороны методология ВТамО охватывает только таможенные операции и не анализирует эффективность работы других трансграничных и вне-границных ведомств.</p> <p>Высокопоставленные официальные лица ЦАРЭС проявляют высокий интерес к методам измерения эффективности и анализу эффективности и выражают заинтересованность в постоянном мониторинге эффективности вдоль ключевых региональных транспортных коридоров, чтобы оценивать эффективность мероприятий по улучшению.</p>
6. Задачи: Разработать методологию и создать институциональный потенциал для мониторинга эффективности коридора ЦАРЭС и отчетности.
<p>7. Масштаб: Данный проект ТП включает две разные Фазы: 1) введение методологии измерения эффективности и системы для сбора данных по эффективности и отчетности, и 2) поддержка постоянного использования системы в течение первых 2 лет.</p> <p>Во время первой фазы должна быть установлена и одобрена методология измерения эффективности. Она может включать сочетание существующих методологий (например, регулярный мониторинг индикаторов эффективности времени и затрат ежеквартально, и более подробная диагностика при помощи методов ВБ и ВТамО раз в год или дважды в год), или совершенно новой методологии. Во время первой фазы должны быть установлены требования к информационным системам по сбору, хранению данных и отчетности, и нужно провести пилотные тесты вдоль отобранных коридоров. Первая фаза также</p>

<p>предусматривает установку ориентиров и реалистичных целей эффективности для каждого коридора ЦАРЭС.</p> <p>Вторая фаза проекта должна быть сфокусирована на развитии институциональных возможностях стран ЦАРЭС для ведения мониторинга, анализа и улучшения эффективности.</p>
<p>8. Оценочная стоимость: 3 млн. долларов США.</p>
<p>9. План и механизмы финансирования: АБР</p>
<p>10. График реализации: 2008 – 2010 гг.</p>
<p>11. Исполнительные агентства: Национальные комитеты по содействию торговле и транспорту (НКСТТ) восьми стран – участниц ЦАРЭС</p>
<p>12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Повышенная эффективность транспортных коридоров посредством активного и целенаправленного сокращения задержек и финансовых потерь со стороны пользователей транспортного коридора.</p>
<p>13. Социальные и экологические вопросы: Повышенная эффективность коридоров ЦАРЭС в результате усилий по улучшению на основе объективных индикаторов эффективности.</p>
<p>14. Приоритетность проекта: Высокая</p>
<p>15. Статус проекта: Оценка</p>
<p>16. Требуемые последующие действия: Выделение необходимого финансирования технической помощи.</p>
<p>17. Проблемы / Ограничения: Для того чтобы результаты мониторинга эффективности были объективными и приемлемыми для всех заинтересованных сторон, необходимо участие, как правительственных официальных лиц, так и частного сектора. Существующие методологии (кроме ВТамО) напрямую не привлекают официальных лиц правительства, и поэтому иногда результаты мониторинга эффективности ставятся под сомнение.</p>
<p>18. Возможности для УЧС/ПГЧС: Участие частного сектора имеет важное значение для сбора данных по всем транспортным коридорам.</p>

РЕГ ТП28: Технико-экономическое обоснование для железнодорожного и интер-модального транспорта

Страна: КНР (Синь-Цзянь), Кыргызская Республика и Узбекистан

КОРИДОР ЦАРЭС: 2

<p>1. Название проекта: Технико-экономическое обоснование для железнодорожного и интер-модального транспорта: КНР-КЫР-УЗБ</p>
<p>2. Тип проекта: Технико-экономическое обоснование, Региональная ТП</p>
<p>3. Местоположение проекта: Два коридора:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Каши – Иркештам – Ош – Ферганская долина и • Каши – Торугарт – Бишкек • Железная дорога КНР-КЫР-УЗБ
<p>4. Сектор/подсектор: Логистика (Интер-модальная транспортировка) и железные дороги</p>
<p>5. Предпосылки и обоснование: Нет налаженной скоординированности в развитии и управлении четырех главных видов транспорта – автомобильный, железнодорожный, водный и воздушный. У МТК не всегда имеется достаточно знаний всех этих видов транспорта и влияние на них. Даже в случаях, когда у них есть ответственность за все транспортные подсектора, на практике политика и управление могут сойтись только на уровне Министра и выше.</p> <p>Полностью транс-модальные перевозки через границы территорий, окруженных сушей, являются относительно новым явлением, разработанным несколькими международными компаниями, которые увидели возможность на определенных соединениях и имели ресурсы для ее реализации.</p> <p>Транспортная инфраструктура по своей стоимости, продолжительности и воздействию развивается и изменяется медленно. Даже если появятся возможности для мульти-модального инвестирования, их развитие требует дополнительных координационных усилий между участвующими сторонами. Таким образом, модальная взаимодополняемость отстала.</p> <p>Два коридора (см. 3. выше) являются типичными примерами вызовов и возможностей региона для развития интер-модального транспорта. Оба коридора были предметом ранее проведенных ТЭО для улучшения дорог и новых железнодорожных узлов²¹. Проводятся работы по улучшению автодороги, но пока еще новые железнодорожные узлы считаются слишком дорогостоящими для инвестирования средств. ТП 6024-РЕГ АБР рекомендовала, чтобы сначала инициировали интер-модальные перевозки как средство увеличения объема движения. Нарастают темпы роста объема транспортного движения вдоль обоих маршрутов Бишкек – Торугарт – Каши (Артоуш) и Ош – Иркештам – Каши. Предварительные расчеты предполагают, что от 0,7 до 1 миллиона тон товаров в год перевозятся по этим маршрутам в направлении Каши – СНГ, и в меньшем объеме в обратном направлении.</p> <p>Например, торговые органы Узбекистана выразили заинтересованность в перевозке хлопка из Ферганской долины в Каши по автодороге. Это предполагает альтернативу и конкуренцию маршрутам, которые сейчас используются; железными дорогами через Достык (Казахстан) или железными дорогами и автодорогой через Бандар Аббас. Китайские коммерсанты являются покупателями узбекского хлопка для своей быстро развивающейся текстильной промышленности. Для таких перевозок эти два проектных коридора потенциально</p>

²¹ АБР РЕГ ТП 6024 Региональное сотрудничество в транспортных проектах в Центральной Азии, 2003 г. (автодороги) и 2005 г. (железные дороги), предыдущие исследования ЕС TRACECA и ТЭО КНР.

являются интер-модальными, состоящими из автодорожного соединения из Ферганской долины (возможно, до него будет железнодорожное соединение из-за границы), к железнодорожному терминалу в Каши или недалеко от Артоуш, и дальнейшая транспортировка по железной дороге на заводы и порты КНР.

Успех этих интермодальных соединений будет стимулировать экономическое развитие вдоль транспортных коридоров, и оправдывает дальнейшее улучшение их транспортной инфраструктуры.

Три участвующие страны, КНР, Кыргызская Республика и Узбекистан подписали трехсторонний договор об автодорожном транспорте в 1998 году, хотя он был реализован совсем недавно. Проект АБР ТП 4444-KGZ оказал содействие трем странам в организации встречи в Ташкенте в апреле 2008 года для проведения переговоров по началу перевозок. Был достигнут прогресс.

6. Задачи: Задачами проекта являются: (i): изучить и составить отчет о выполнении создания интермодальных транспортных «мостов» между железнодорожными сетями КНР и сетями Кыргызской Республики и Узбекистана, используя две существующие транспортные автодороги через Иркештам и Торугарт в Ферганскую долину и Бишкек/Алматы соответственно; (ii): содействие активации существующего трехстороннего дорожно-транспортного договора и поддержка транспортировки экспериментальных грузов хлопка или других товаров из Ферганской долины в Каши и далее, а затем в обратном направлении из Каши в Ферганскую долину; (iii) проведение прогноза объемов движения и экономической оценки ж/д КНР-КЫР-УЗБ.

7. Масштаб: Проект ТП будет: (i) проводить комплексный и подробный анализ существующего и потенциального движения вдоль двух коридоров; (ii) рассматривать потенциал для привлечения дополнительного внутри-регионального, Евразийского и другого межрегионального движения к мосту; (iii) оценит потенциальные потоки движения согласно другому сценарию макроэкономического развития и с лучшей инфраструктурой и регуляторными условиями; (iv) проводить исследование и изучать потенциальные логистические участки, устройства, терминалы и оборудование, которые можно адаптировать для создания интермодального моста, такие как (a) пункты пересечения границ и органы, управляющие ими, (b) мощности информационно-коммуникационной технологии (ИКТ), (c) институциональные и нормативные основы, регулирующие интермодальные перевозки, (d) потенциальные коммерческие партнеры и заинтересованные стороны, и (e) планы по свободным торговым зонам вдоль коридоров; (v) выявлять возможности и препятствия, а также нужды развития среди этих любых других влияющих факторов; (vi) рекомендовать самые перспективные коммерческие альтернативы для развития интер-модальных мостов, рассчитывать затраты на развитие и соотношение стоимости/выгоды; (vii) проводить предварительный экологические и социальные оценки рекомендуемых вариантов; и (viii) предлагать механизмы финансирования (государственный сектор, УЧС или совместное предприятие).

В особенности, помощь будет оказана для пилотных перевозок вдоль одного или обоих коридоров (например, узбекский хлопок из Ферганской долины в Каши), в контейнерах или нет. Компонент 2 будет проводить расследование, оценку и составит отчет для заинтересованных сторон по преградам, возникшим при этих перевозках, и как их можно устранить. Обнаруженные возможности, а также будет представлена информация, как ими в дальнейшем можно воспользоваться.

Масштаб также включает прогнозирование объемов движения и экономическую оценку ж/д КНР-КЫР-УЗБ.

8. Оценочная стоимость: 600 000 долларов США

9. План и механизмы финансирования: Подлежит определению
10. График реализации: 2010 г.
11. Исполнительные агентства: МТ/МЖД КНР, МТК Кыргызской Республики и МФЭ/ УТЮ Узбекистана
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Увеличение пропускной способности и сокращение транспортных расходов вдоль двух проектных коридоров. Это позволит увеличить объемы торговли и перевозок, с соизмеримыми экономическими выгодами для региона. В более долгосрочной перспективе это улучшит возможности реализации предлагаемого железнодорожного соединения из Каши в Ферганскую долину.
13. Социальные и экологические вопросы: В основном проект направлен на улучшение использования существующей инфраструктуры, и от него не ожидается сильного воздействия на окружающую среду. Проект косвенно поможет в преодолении бедности, так как торговля увеличится, и будут созданы рабочие места в транспортной отрасли.
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Предлагаемый. Первоначальные шаги уже были приняты в рамках проекта технической помощи АБР ТП 6024 (2005 г.) и ТП 4444 (2008 г.).
16. Требуемые последующие действия: Обеспечение финансирования и разработка ТЗ;
17. Проблемы / Ограничения: Автодорожные соединения достаточно затруднены, особенно зимой, и приграничные пункты различного качества. Меры по улучшению запланированы, но если затянуть с их реализацией, это ограничит все движение и усилит существующие заторы.
18. Возможности для УЧС/ПГЧС: Интермодальные терминалы могут частично или полностью финансироваться частным сектором. Их расположение даст возможности для разработки соответствующих услуг логистики.

РЕГ ТП 29: Развитие центров по логистике и железнодорожных мультимодальных узлов для обслуживания региона ЦАРЭС
СТРАНА: РЕГИОНАЛЬНЫЙ
КОРИДОР ЦАРЭС: ВСЕ

<p>1. Название проекта: Развитие центров по логистике и железнодорожных мультимодальных узлов для обслуживания региона ЦАРЭС</p>
<p>2. Тип проекта: Региональная логистика и содействию торговле</p>
<p>3. Местоположение проекта: Казахстан, Узбекистан, Кыргызская Республика, Таджикистан и Азербайджан</p>
<p>4. Сектор/подсектор: Логистика</p>
<p>5. Предпосылки и обоснование: Развитие сектора транспорта и логистики имеет важное значение для содействия региональной и международной торговле. В настоящее время потенциал региона ЦАРЭС по логистике и мультимодальным перевозкам недостаточен для поддержания экономических выгод от содействия региональной торговле. В регионах, где практикуются передовые услуги по логистике, таких, например, как Европейский Союз и Северная Америка, центры по логистике часто интегрированы с мега-мультимодальными грузовыми узлами, состоящими из сочетания мультимодальных железнодорожных станций, автотранспортных парков, морских портов и аэропортов (например, Альянс, Техас и Джольет, Иллинойс). В регионе ЦАРЭС наблюдается общая нехватка центров по логистике и мультимодальных средств, соответствующих международным стандартам. Нет никаких подтверждений того, что магистральные сети построены так, чтобы быть связанными с мультимодальной железнодорожной сетью с целью формирования синхронизированной мультимодальной системы. Кроме того, похоже, что оптимизация месторасположения центров по логистике, мультимодальных узлов и их проектирование не предусмотрены. Хорошо продуманная стратегия развития центра по логистике и мультимодального узла для пяти стран-членов ЦАРЭС, которые включены в общий экономический и торговый регион с аналогичными торговыми партнерами, будет содействовать экономическому росту и позволит сэкономить миллионы будущих затрат на логистику.</p>
<p>6. Задачи: Оказание помощи странам в планировании, разработке и проектировании оптимальной сети центров по логистике и мультимодальных узлов, что способствует достижению следующих целей: (i) содействию торговле и перевозке грузов; (ii) содействию роста отрасли ЗСЛ; (iii) улучшению обзорности цепи поставок и улучшению управления цепью поставок; (iv) содействию безопасности и устойчивости цепи поставок; и (v) повышению способности сектора транспорта и логистики внедрять современные концепции и технологии управления мультимодальными перевозками и логистикой.</p>
<p>7. Масштаб: Техничко-экономическое обоснование включает в себя анализ логистической отрасли и транспортных потоков в регионе, правовую оценку и анализ стоимости земель, строительства и рабочей силы в различных местах. Рекомендуемая сеть должна включать различные виды объектов логистики: мультимодальные центры по логистике, центры трансграничной торговли и логистики, сельскохозяйственные центры по логистике и т.д. с подробным описанием основных функций и задач каждого объекта, а также с указанием предпочтительного местоположения, размера, ориентировочного объема общих инвестиций и графика инвестирования, оцененной ЧПС/ ВНР, и подробную информацию о механизмах финансирования для создания объектов логистики (государственных дотаций и субсидий, налоговых льгот, государственных гарантий, займов и грантов, выделяемых международными финансовыми институтами).</p>

8. Оценочная стоимость: 3 миллиона долларов США
9. План и механизмы финансирования: ЕС ТРАСЕКА
10. График реализации: 2008-2010 гг.
11. Исполнительные агентства: ЕС ТРАСЕКА
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Расширение торговли и увеличение возможностей для экономического роста региона ЦАРЭС посредством создания эффективной и действенной сети центров по логистике и мультимодальных узлов.
13. Социальные и экологические вопросы:
14. Приоритетность проекта: высокая
15. Статус проекта: текущий проект/ оценка
16. Требуемые последующие действия:
17. Проблемы / Ограничения: нет
18. Партнерство государственного и частного секторов/возможности для участия частного сектора (ПГЧС/УЧС): Эта ТП создаст хорошие предпосылки для участия частного сектора в развитии инфраструктуры сектора логистики.

**РЕГ ККТС ТП30: Развитие мультимодальных транспортных систем
СТРАНА: РЕГИОНАЛЬНЫЙ
КОРИДОР ЦАРЭС: ВСЕ**

1. Название проекта: Развитие мультимодальных транспортных систем
2. Тип проекта: региональная техническая помощь
3. Местоположение проекта: регион
4. Сектор/подсектор: Транспорт
<p>5. Предпосылки и обоснование: Стратегия в секторе транспорта и содействия торговле определила в регионе ЦАРЭС коридоры для развития. План действий включает требования по усовершенствованию транспортной инфраструктуры вдоль этих коридоров. Внутренние границы взаимодействия железнодорожного и автомобильного видов транспорта имеют важное значение для эффективного перевозки сырья и контейнерных грузов в современной сети. Средства и оборудование должны быть доступны для перемещения грузов с одного вида транспорта на другой. В связи с тем, что территория удалена от моря, она используется как передаточный пункт при трансграничной торговле за счет создания интермодальных возможностей. Спрос на перевозки со стороны основных отраслей в регионе обуславливает создание краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной интермодальной системы.</p> <p>Углубленное изучение мультимодальной транспортной системы в каждой стране необходимо для определения их потенциала по перевозке грузов и пассажиров вдоль коридоров ЦАРЭС с учетом передовой практики, а также для выявления проблем и перспектив и рекомендации шагов для развития сектора и вспомогательных услуг.</p>
<p>6. Задачи: Разработка программы по развитию сектора мультимодальных перевозок на основе анализа существующих условий и будущих потребностей вдоль коридоров ЦАРЭС.</p>
<p>7. Масштаб: В ходе исследования будет (i) проанализирован существующий потенциал для мультимодальных перевозок вдоль коридоров ЦАРЭС, и определена потребность внутренних портов в интермодальных средствах и оборудовании; (ii) оценен спрос на каждый вид перевозок вдоль коридоров ЦАРЭС, фактические объемы перевозимых грузов и получаемых доходов, в том числе перспективы маршрутов, соединяющих с E-40 и E-30 в Европе; (iii) проанализировано движение грузов, включая вид товаров, их происхождение/ пункт назначения в различных точках вдоль коридоров, а также создана база данных о текущем спросе со стороны промышленной отрасли; (iv) выявлены проблемы и препятствия на пути развития; (v) создана система регистрации и сертификации логистики для торговли и система классификации ресурсов операторов и качества услуг; а также (vi) определены области, в которых необходима гармонизация технических стандартов, например, ограничения нагрузки на ось, нормы выбросов и т.д.</p> <p>Затем в рамках исследования будет разработана программа развития, которая будет включать меры по улучшению (i) конкурентных возможностей, управления, технологических, логистических и других аспектов услуг по доставке грузов по видам транспорта с учетом передовой практики; и (ii) вспомогательных услуг в среднесрочной и долгосрочной перспективе. В рамках данного исследования будет также подготовлен проект соглашения о гармонизации стандартов и правовых основ для мультимодальных перевозок в странах ЦАРЭС, включая использование единой транспортной документации.</p>
8. Оценочная стоимость: 200 000 долларов США
9. План и механизмы финансирования: будут определены

10. График реализации: 2011 г.
11. Исполнительные агентства: Министерство транспорта и связи
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: рациональное выделение государственных ресурсов сектору мультимодальных перевозок с оказанием помощи частным операторам в принятии решений об инвестировании, что приведет к повышению потенциала, за счет чего в свою очередь получат выгоду пользователи.
13. Социальные и экологические вопросы:
14. Приоритетность проекта: средняя степень приоритетности
15. Статус проекта: предложенный проект
16. Требуемые последующие действия: обеспечение финансирования и взятия обязательств.
17. Проблемы / Ограничения: финансирование.

РЕГ ТП31: Учебный институт по вопросам цепи поставки
СТРАНА: РЕГИОНАЛЬНЫЙ
КОРИДОР ЦАРЭС: ВСЕ

1. Название проекта: Учебный институт по вопросам цепи поставки
2. Тип проекта: Техническая помощь и инвестиции
3. Местоположение проекта: региональный проект
4. Сектор/подсектор: Торговля и транспорт
<p>5. Предпосылки и обоснование: В настоящее время большинство требований по логистике заимствуются из внешних источников, в то время как образовательные программы традиционно фокусируются только на перевозках, указывая на острую необходимость в местных поставщиках, обладающих знаниями о современной практике организации цепи поставок и управления. Помимо этой темы, структурированное обучение должно охватить вопросы о роли логистики при оказании услуг, затратах на логистику, стоимости товарно-материальных запасов, транспортировке, хранении на складах, планировании и организации, коммерческом планировании сбыта и закупках.</p> <p>В настоящее время существует ряд университетов, которые предлагают учебные программы по логистике для студентов очного отделения, а также ассоциации, которые предлагают профессиональное обучение и обучение без отрыва от работы для работающих специалистов. Подготовка руководящих кадров предлагается лишь в ограниченном числе стран региона ЦАРЭС.</p> <p>Учитывая растущий спрос на обучение, Институт обучения системе поставок может быть создан, как сотрудничество между университетами и ассоциациями, который будет проводить курсы от традиционных с получением диплома до программ с получением степени. Институт также будет организовывать учебные поездки в другие страны и приглашать консультантов на форумы и семинары.</p> <p>Институт подразумевает, что управление может быть централизованным и не обязательно делиться на различные группы, которые будут проводить курсы отдельно, а организации будут фокусироваться на своей основной деятельности.</p>
<p>6. Задачи: разработка программы обучения или создание образовательного института, обучающего практике организации цепи поставок и управлению в целях удовлетворения спроса на техническое и профессиональное развитие в регионе.</p>
<p>7. Масштаб: в рамках ТП будут (i) выявлены конкретные потребности в обучении организации цепи поставок в каждой стране с разбивкой по основным отраслям промышленности; (ii) определены оптимальные механизмы обучения в краткосрочной перспективе, такие как интерактивные технологии онлайн-учебных программ и регулярные курсы с чередованием мест их проведения в регионе, а в долгосрочной перспективе - такие как механизмы, как образовательный институт, получение помощи от признанных поставщиков, таких как ФИАТА; (iii) определены механизмы необходимые для онлайн-программ обучения; (iv) определены предпосылки для создания института профессиональной подготовки, а также разработан финансовый план для функционирования этого института; (v) обеспечено финансирование за счет инвестиций на разработку учебной программы и создание института; и (vi) разработана программа обучения и создан институт</p>
8. Оценочная стоимость: 500 000 долларов США - ТП на учебную программу,

1 миллион долларов США инвестиций на создание института
9. План и механизмы финансирования: будут определены позднее
10. График реализации: 2011 г.
11. Исполнительные агентства: Министерство торговли и транспорта
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: сектор логистики и потребители
13. Социальные и экологические вопросы: будут определены позже
14. Приоритетность проекта: средняя степень приоритетности
15. Статус проекта: предлагаемый проект
16. Требуемые последующие действия: гарантия финансирования и обязательства
17. Проблемы / Ограничения: финансирование и обязательства

РЕГ ТП32: Содействие контейнерным перевозкам
СТРАНА: РЕГИОНАЛЬНЫЙ
КОРИДОР ЦАРЭС: ВСЕ

1. Название проекта: Содействие контейнерным перевозкам
2. Тип проекта: инвестиционный проект
3. Местоположение проекта: регион
4. Сектор/подсектор: Транспорт
<p>5. Предпосылки и обоснование: В ответ на глобализацию железнодорожный сектор в странах-членах ЦАРЭС с радостью принял расширяющиеся возможности для трансграничных железнодорожных перевозок. Примером являются услуги контейнерных перевозок между КНР и Европой по Сибирской железной дороге. Службы контейнерных железнодорожных перевозок в настоящее время используют маршрут через Монголию и по Транссибирской железнодорожной системе. Эти услуги сократили сроки перевозки на 20 дней по сравнению со сроками перевозок морским транспортом. Новые возможности существуют для использования маршрутов через Казахстан, которые даже короче маршрута, используемого сейчас.</p> <p>Быстрый рост объемов производства повышает значимость национальных транспортных сетей. В связи с тем, что огромная территория страны представлена сушей, инфраструктура недостаточно развита и на границах существуют препятствия, при транспортировке товаров из пункта отправки в пункт назначения возникают пробки. Из-за перегрузки и неэффективности транспортной системы, затраты на логистику могут достигать 40% от стоимости продукции, а сроки доставки длительными, при этом сама перевозка занимает 90% времени всего производственного цикла.</p> <p>Для снижения нагрузки на транспортную систему необходимо дальнейшее содействие контейнерным перевозкам. Это нормализует нагрузку на транспорт и позволит легко опломбировывать груз, так что контейнерные перевозки значительно повысят эффективность транспортировки и облегчат таможенное оформление. Это касается и транзитных контейнерных перевозок и морских перевозок контейнером.</p>
6. Задачи: Оказание помощи странам-членам ЦАРЭС в постепенном использовании контейнеров при транспортировке товаров с целью достижения оперативной эффективности
<p>7. Масштаб: в рамках ТП будет (i) проведена оценка того, в каких местах использование контейнеров будет наилучшим образом способствовать эффективности каждого коридора; (ii) проведена оценка того, какое количество контейнеров необходимо в среднесрочной и долгосрочной перспективе и определена их общая стоимость; и (iii) разработан план закупки контейнеров.</p>
8. Оценочная стоимость: 1 миллион долларов США
9. План и механизмы финансирования: будут определены позже
10. График реализации: 2011 г.
11. Исполнительные агентства: НКСТТ
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: перевозчики и потребители
13. Социальные и экологические вопросы: будут определены позже
14. Приоритетность проекта: средняя степень приоритетности
15. Статус проекта: предлагаемый проект
16. Требуемые последующие действия: гарантия финансирования и обязательства
17. Проблемы / Ограничения: финансирование и обязательства

РЕГ ТП33: Участие частного сектора в развитии транспорта и содействии торговле
СТРАНА: РЕГИОНАЛЬНЫЙ
КОРИДОР ЦАРЭС: ВСЕ

1. Название проекта: УЧС в проектах по развитию транспорта и содействию торговле
2. Тип проекта: проект ТП по содействию региональной торговле
3. Местоположение проекта: ЦАРЭС
4. Сектор/подсектор: Транспорт и содействие торговле
5. Предпосылки и обоснование: Развитие и поддержание инфраструктуры сектора транспорта и логистики требует значительных долгосрочных инвестиций. Стабильная экономическая среда и сильная правовая база являются основными предпосылками для участия частного сектора в таких инвестиционных проектах. Некоторые страны региона уже привлекли частные инвестиции в инфраструктуру сектора транспорта и логистики, как в виде частных инвестиций, так и в виде партнерства государственного и частного секторов (ПГЧС). Но большинству стран-членов ЦАРЭС по-прежнему необходимо внести значительные изменения в свою правовую базу и государственные институты, с тем чтобы содействовать активному участию частного сектора в развитии транспорта и логистики.
6. Задачи: Оказание помощи странам ЦАРЭС в обеспечении большего участия частного сектора в проектах по развитию инфраструктуры сектора транспорта и логистики.
7. Масштаб: в рамках ТП будет (i) проведена оценка правовой базы для УЧС/ПГЧС при развитии инфраструктуры сектора транспорта и логистики, оказана поддержка странам-членам ЦАРЭС в укреплении правовой базы, регулирующей участие частного сектора в долгосрочных инвестиционных проектах, а также оказана поддержка институциональному развитию партнерства государственного и частного секторов в регионе ЦАРЭС; (ii) разработаны рекомендации; и (iii) оказана помощь странам ЦАРЭС в устранении правовых и институциональных барьеров для УЧС/ПГЧС.
8. Оценочная стоимость: 3 миллиона долларов США (которые будут выделяться по мере необходимости, а не в рамках одного проекта)
9. План и механизмы финансирования: будут определены позже
10. График реализации: 2009–2017 гг.
11. Исполнительные агентства: Национальные комитеты по содействию торговле и транспорту (НКСТТ) в восьми странах-членах ЦАРЭС
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: <ul style="list-style-type: none"> • Снижение нагрузки на национальные бюджеты и сокращение внешнего долга • Развитие конкурентной среды в секторе транспорта и логистики, что приведет к долгосрочному снижению транспортных расходов и улучшенному обслуживанию потребителей • Ускорение развития отрасли транспорта и логистики
13. Социальные и экологические вопросы: сокращение национального бюджета на развитие и содержание инфраструктуры сектора транспорта и логистики может привести к выделению дополнительных средств на программы социального развития.
14. Приоритетность проекта: Средняя

15. Статус проекта: Предлагаемый
16. Требуемые последующие действия: выделение всех средств, необходимых для оказания технической помощи
17. Проблемы / Ограничения: Частный сектор в странах ЦАРЭС относительно слабо развит и имеет очень ограниченный доступ к финансированию долгосрочных проектов. Многие проекты до сих пор подвержены высокому инвестиционному риску, что приводит к низкой привлекательности долгосрочных проектов по развитию инфраструктуры транспорта и логистики. Это может повлиять на готовность частного сектора реагировать на инициативы Правительства в транспортном секторе.
18. Партнерство государственного и частного секторов/возможности для участия частного сектора (ПГЧС/УЧС): Обратная связь и вклад частного сектора имеют важное значение для успешной реализации проекта.

РЕГ ТП34: Финансирование на обновление транспортного парка и оборудования операторов частного сектора
СТРАНА: РЕГИОНАЛЬНЫЙ
КОРИДОР ЦАРЭС: ВСЕ

1. Название проекта: Финансирование на обновление транспортного парка и оборудования операторов частного сектора
2. Тип проекта: Региональная ТП транспорту и содействию торговле
3. Местоположение проекта: регион
4. Сектор/подсектор: Транспорт/Автодороги и логистика
<p>5. Предпосылки и обоснование: В большинстве стран-членов ЦАРЭС транспортный парк очень старый. Как правило, преобладают российские и белорусские КамАЗы и МАЗы, которые были произведены до 1991 года. Часть этих грузовых автомобилей была приватизирована в начале 1990-х, но они продолжают использоваться мелкими перевозчиками в Центральной Азии. Эти грузовые автомобили не отвечают требованиям о нормах выбросов, установленных ЕС для транспортных средств и, следовательно, не могут быть использованы для перевозок в страны ЕС и другие страны за пределами региона ЦАРЭС. Кроме того, эти транспортные средства часто выходят из строя и чаще являются причиной дорожно-транспортных происшествий.</p> <p>Индустрия автомобильного транспорта характеризуется очень жесткой конкуренцией, для автомобильных перевозчиков, как правило, устанавливается твердая маржа, и лишь немногие из них имеют возможность приобрести новые или поддержанные транспортные средства, отвечающие требованиям ЕС. Банковский сектор считает таких операторов заемщиками с высокой степенью риска, а преобладающие процентные ставки по небольшим коммерческим кредитам в странах-членах ЦАРЭС варьируются от 15 до 25% годовых. Все эти вместе взятые факторы ведут к постоянному несоответствию требованиям минимальных международных стандартов по транспортным средствам и оборудованию для логистики.</p>
6. Задачи: Оказание помощи странам-членам ЦАРЭС в укреплении эффективной и действенной системы финансирования для обновления парка транспортных средств и оборудования.
7. Масштаб: В рамках ТП будет определен спрос на финансирование парка коммерческих транспортных средств и оборудования для логистики, оценен размер коммерческой прибыли региональных операторов и их способность погашать кредиты. Этот анализ экономической целесообразности позволит подготовить рекомендации относительно схемы финансирования операторов по перевозкам и логистике, а также рассмотреть возможное участие Правительства и международных финансовых институтов в таком финансировании. Рекомендации будут фокусироваться только на потребности инвестирования в парк транспортных средств и оборудования.
8. Оценочная стоимость: 500 000 долларов США
9. План и механизмы финансирования: будут определены позже
10. График реализации: 2011 г.
11. Исполнительные агентства: Национальные Министерства транспорта
<p>12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Расширение возможностей транспортных операторов для финансирования новых транспортных средств и оборудования • Обновление автопарка приведет к снижению эксплуатационных затрат и сокращению времени, затрачиваемого на ремонт, повысит безопасность, эффективность использования топлива и снизит уровень загрязнения

13. Социальные и экологические вопросы: положительное воздействие в плане сокращения выбросов транспортными средствами
14. Приоритетность проекта: Средняя
15. Статус проекта: Предлагаемый
16. Требуемые последующие действия:
17. Проблемы / Ограничения: Многие транспортные операторы – это предприятия одного лица без официального юридического статуса и подтвержденной кредитной истории. Без консолидации и реструктуризации сектора перевозок финансовые и национальные финансовые институты будут продолжать рассматривать сектор дорожно-транспортных перевозок как сектор высокого риска и будут и в дальнейшем применять высокие процентные ставки.
18. Партнерство государственного и частного секторов/возможности для участия частного сектора (ПГЧС/УЧС): Эта ТП направлена на укрепление частного сектора в отрасли транспортных перевозок и логистики.

РЕГ ТП 35: Единый подход ЦАРЭС к нормам выбросов дорожно-транспортными средствами и меры по их снижению

СТРАНА: ВСЕ

КОРИДОР ЦАРЭС: ВСЕ

1. Название проекта: Единый подход ЦАРЭС к нормам выбросов дорожно-транспортными средствами и меры по их снижению
2. Тип проекта: региональная ТП
3. Местоположение проекта: все страны ЦАРЭС
4. Сектор/подсектор: Транспорт/Автодороги
<p>5. Предпосылки и обоснование: Загрязнение воздуха, вызванное транспортными средствами, может привести к воздействию на местном, региональном и глобальном уровнях. Загрязнение воздуха на местном уровне вызывает проблемы со здоровьем (например, респираторные заболевания и рак) и причиняет материальный ущерб зданиям и растительности. Проведенное ОЭСР исследование показало, что на местном и региональном уровнях затраты, связанные с загрязнением воздуха транспортными средствами составляют, как правило, 0,4% от ВВП. Эта цифра варьируется в разных странах в зависимости от среднего возраста парка транспортных средств, эффективности контроля т.д. Она не включает затраты, связанные с выбросами парниковых газов. Согласно другим исследованиям, последствия могут быть гораздо более серьезными, чем по оценке ОЭСР.</p> <p>Сокращение выбросов транспортными средствами является особенно сложной проблемой²², и не в последнюю очередь из-за того, что мобильность значительного количества бедных людей, проживающих в сельской местности, зависит от их транспортных средств, которые хронически чрезмерно загрязняют воздух.</p> <p>В рамках ЦАРЭС ответственность за нормы выбросов дорожно-транспортных средств распределена между несколькими различными органами, в том числе:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Дорожной полицией (отвечающей за соблюдение норм) • МТС (отвечающего за транспортную политику и общее регулирование) • Министерствами, отвечающими за охрану окружающей среды и здоровье населения • Муниципалитетами и другими местными организациями • Академическими и/или научно-исследовательскими институтами • Органами стандартизации / Нормирования (СНиП, ГБ) <p>Транспортировка в Европу всегда требует, чтобы транспортные средства соответствовали стандартам ЕС. Кроме того, на определенных участках дорог ЕС, более высокая плата с пользователей взимается за то, что транспортные средства соответствуют лишь предыдущим, более низким европейским стандартам.</p>
<p>6. Задачи: задачи проекта включают:</p> <p>Снижение негативного воздействия выбросов автотранспортными средствами</p> <ul style="list-style-type: none"> • Гармонизация стандартов ЦАРЭС на основе европейских стандартов и, таким образом, исключение расхождений между стандартами различных стран, что является препятствием для дальнейших трансграничных перевозок
<p>7. Масштаб: Будет проведен обзор:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Текущих и планируемых норм выбросов в рамках региона ЦАРЭС (СНиП и

²² Гармонизация и упрощение транспортных соглашений, трансграничной документации и транспортных положений, АБР, октябрь 2005г.

<p>ГБ, национальных и муниципальных постановлений и т.д.)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Институциональных структур и правовых рамок, касающихся норм выбросов (национальных, муниципальных норм, политики, правоприменения и т.д.) • Автопарка транспортных средств, используемых для коммерческих целей, их происхождения и стандартов, которым они теоретически могли бы соответствовать без каких-либо изменений • Норм выбросов транспортными средствами, имеющимися в регионе ЦАРЭС и импортируемыми, в том числе поддержанными транспортными средствами • Доступного топлива и его влияния на нормы выбросов • Оборудования и процедур тестирования, применяемых в регионе • Имеющейся в регионе ресурсной базы знаний о происхождении транспортных средств, использование которых приводит к выбросам, их воздействия и технологий смягчения последствий • Общих затрат для региона при постепенном применении более высоких европейских стандартов в течение определенного периода времени • Вероятных последствий для здоровья, с указанием последующего экономического воздействия в случае различных сценариев с нормами выбросов транспортными средствами (например, в случае если ничего не предпринимать или следовать европейским стандартам и т.д.) • Вероятного воздействия на ЦАРЭС другими планами региона по ужесточению норм выбросов (применения норм ЕС, российских, пакистанских норм и т.д.). <p>Проект представит на рассмотрение правительств стран ЦАРЭС варианты и рекомендации по сокращению негативных последствий выбросов от использования транспортных средств, с описанием затрат и выгод. Это будет сделано в рамках рабочих форумов с участием местных организаций, экспертов и заинтересованных сторон по созданию в регионе базы знаний в этой области.</p> <p>Будут рассмотрены общие и/или различающиеся интересы сельского и городского населения, а также региональные аспекты проблем, с которыми им приходится сталкиваться.</p> <p>Проект оценит необходимость в новом тестовом оборудовании для обеспечения соблюдения любых новых стандартов и представит ориентировочную стоимость необходимых инвестиций. Будут описаны возможности для участия частного сектора и инвестиций в деятельность по контролю.</p>
8. Оценочная стоимость: 800 000 долларов США
9. План и механизмы финансирования: будут определены позднее
10. График реализации: 2010 г.
11. Исполнительные агентства: правительственные организации, ответственные за дорожный транспорт и офисы дорожной полиции
<p>12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Улучшение состояния здоровья за счет ограничения допуска транспортных средств • Больше зарегистрированных транспортных средств охваченного ЦАРЭС региона смогут заниматься региональными транспортными перевозками, особенно в регионы, где установлены высокие нормы (например, в страны ЕС) • Гарантия от потери мобильности в бедных сельских районах • Повышение степени осведомленности на региональном уровне о технических аспектах

<p>13. Социальные и экологические вопросы: Социальные и экологические вопросы: Этот проект конкретно направлен на оказание положительного воздействия на окружающую среду и здоровье населения.</p>
<p>14. Приоритетность проекта: Высокая</p>
<p>15. Статус проекта: предложенный проект Вопрос о выбросах автотранспортными средствами в рамках ЦАРЭС является предметом текущего приоритетного Плана действий ЦАРЭС, согласованного ККТС в Урумчи в августе 2005 года.</p>
<p>16. Требуемые последующие действия: Выделение необходимых средств на оказание технической помощи.</p>
<p>17. Проблемы / трудности: ЦАРЭС рискует отстать от более развитых регионов, которые применяют более высокие нормы выбросов, установленные для транспортных средств. Внутри ЦАРЭС и даже внутри отдельных стран существуют заметные различия в экономическом развитии разных областей. В рамках проекта рассматривается комплекс технических и социально-экономических аспектов, для того чтобы найти сбалансированные решения этих проблем.</p>
<p>18. Возможности для УЧС/ПГЧС:</p>

РЕГ ТП 36: Проверка безопасности регионального транспортного коридора
СТРАНА: ВСЕ СТРАНЫ ЦАРЭС
КОРИДОР ЦАРЭС: ВСЕ

1. Название проекта: Проверка безопасности регионального транспортного коридора
2. Тип проекта: Консультативная ТП, региональный проект
3. Местоположение проекта: все страны ЦАРЭС
4. Сектор/подсектор: Автомобильные перевозки
5. Предпосылки и обоснование: Международные организации (например, ВОЗ, ЕС и т.д.) заявляют о кризисе с безопасностью дорожного движения. По оценкам, число погибших в дорожно-транспортных происшествиях в общей сложности составляет 1,2 миллиона человек ежегодно, и эта цифра увеличится до 2,3 миллиона человек во всем мире к 2020 году. Ожидается, что 90 процентов этих смертей придется на развивающиеся страны. Ежегодные убытки в результате

²³ http://europa-eu-un.org/articles/en/article_3396_en.htm, и
<http://www.unis.unvienna.org/unis/pressrels/2003/ga10131.html>

дорожных аварий составляют около 500 миллиардов долларов США.²³

По результатам отчетов, железнодорожный и речной транспорт является более безопасным, чем автомобильный транспорт. Однако недостаточное финансирование на их содержание²⁴ привело к снижению уровня безопасности.

Содействие расширению региональных перевозок без решения вопроса обеспечения безопасности вполне может привести к увеличению числа аварий и снизить общие социальные выгоды от этих усилий. Автомобильный транспорт требует особого внимания.

На недавней встрече ЭСКАТО ООН²⁵ было принято решение о том, что все ее страны-члены должны организовать Азиатскую конференцию министров транспорта (АКМТ) вдоль линий ЕКМТ. Первым приоритетом предложенной АКМТ будет решение проблем с безопасностью дорожного движения.

МТС не единственный, или даже не основной государственный орган, ответственный за обеспечение безопасности дорожного движения. В этом отношении очень важную роль играет ГАИ²⁶.

Соблюдение соответствующих международных конвенций и их применение является эффективным способом обеспечения безопасности дорожного движения внутри региона. В частности, Конвенция о дорожном движении предусматривает широкий спектр практических мер по обеспечению безопасности дорожного движения. Конвенция о дорожных знаках и сигналах гармонизирует вопрос о сигналах, как попутную меру к Конвенции о дорожном движении. Многие страны придерживаются Конвенции о дорожном движении, но не применяют ее в полном объеме.

Например, образование населения безопасности дорожного движения не очень заметно в средствах массовой информации, лишь некоторые страны настаивают на использовании ремней безопасности, а безопасность пешеходов, кажется, мало заботит большинство водителей и дорожную полицию, которая должна контролировать их.

Если организация услуг на обочине дорог (например, кафе, помещений, мелких предприятий розничной торговли и т. д.) не будет контролироваться, это может привести к серьезной угрозе безопасности.

6. Задачи: Задача проекта заключается в значительном сокращении числа и степени тяжести дорожно-транспортных происшествий в странах ЦАРЭС.

7. Масштаб: Проверка безопасности вдоль коридоров ЦАРЭС будет осуществляться в сотрудничестве с местными властями и заинтересованными сторонами, в то же время будет проводиться обмен ноу-хау по мере выявления типичных проблем, которые могут решаться на систематической основе. Имеющиеся данные о дорожно-транспортных происшествиях будут использоваться максимально. За отдельными участками коридоров ЦАРЭС будут проводиться наблюдения.

Будет проведен обзор:

- стандартов дорожного проектирования (СНиП и ГБ)

²⁴ Например, железные дороги в странах ЦАРЭС/БСС, смотрите: <http://www.unescap.org/publications/detail.asp?id=481> по Меконгу

²⁵ Бусан, Корея, 2006г.

²⁶ ГАИ в странах СНГ, подведомственные Министерству внутренних дел

- анализ участка дороги повышенной опасности
- институциональных структур и правовых рамок, имеющих отношение к безопасности дорожного движения
- ответственности за сбор данных по дорожно-транспортным происшествиям
- подготовки бюджета на осуществление мер по безопасности дорожного движения
- положений о ширине дорог и зонировании в части организации услуг на обочинах дорог
- уровня образования населения безопасности дорожного движения

В ходе форумов с участием основных заинтересованных сторон будут разработаны рекомендации по улучшению ситуации.

В рамках проекта будет проведена предварительная оценка убытков, понесенных вследствие дорожно-транспортных происшествий в денежном выражении, а также выгод, которые могли бы быть получены за счет ряда эффективных мер по обеспечению безопасности дорожного движения.

Будет оказана помощь в соблюдении и применении международных конвенций, связанных с безопасностью дорожного движения.

Будет предложена методология ЦАРЭС по проверке разработанных проектов, финансируемых в рамках программы.

Будет рекомендован ряд мер по повышению безопасности, охватывающих инфраструктуру, управление, технологию и связь с общественностью/СМИ. Решения и меры будут основываться на передовой международной практике и эффективном использовании имеющихся ресурсов.

8. Оценочная стоимость: 800 000 долларов США

9. План и механизмы финансирования: АБР и/или другие партнеры по развитию

10. График реализации: 2010 г.

11. Исполнительные агентства: правительственные организации, ответственные за дорожный транспорт и офисы дорожной полиции

12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии:

- Сокращение числа дорожно-транспортных происшествий в интересах, как пользователей автотранспортных средств, так и пешеходов
- Применение правительствами более совершенных организационных методов для оценки воздействия и решения проблем с дорожно-транспортными происшествиями

13. Социальные и экологические вопросы: Проект:

- окажет положительное воздействие на безопасность дорожного движения посредством снижения числа дорожно-транспортных происшествий
- не окажет значительного воздействия на окружающую среду
- будет способствовать преодолению бедности косвенно в той степени, в какой бедные слои населения особенно уязвимы перед последствиями дорожно-транспортных происшествий

14. Приоритетность проекта: высокая степень приоритетности

15. Статус проекта: предложенный проект

Вопрос о безопасности дорожного движения в охваченном ЦАРЭС регионе является предметом текущего приоритетного Плана действий ЦАРЭС,

согласованного ККТС в Урумчи в августе 2006 года.
16. Требуемые последующие действия: обеспечение финансирования и подготовка ТЗ
17. Проблемы / Ограничения: Как отмечалось в разделе 5 краткой информации о проекте, безопасность дорожного движения является чрезвычайно серьезной проблемой в странах ЦАРЭС. Препятствием на пути к улучшению ситуации в первую очередь является экономическое положение. Однако экономика в странах региона улучшается. Теперь проблема состоит в том, чтобы использовать все имеющиеся ресурсы для получения максимального эффекта.
18. Возможности для УЧС/ПГЧС:

РЕГ ТП37: Обучение экспертов ЦАРЭС осуществлению надзора за авиационной безопасностью в соответствии со стандартами ИКАО

СТРАНА: ВСЕ

КОРИДОР ЦАРЭС: ВСЕ

1. Название проекта: Обучение экспертов ЦАРЭС осуществлению надзора за авиационной безопасностью в соответствии со стандартами ИКАО
2. Тип проекта: региональная ТП
3. Местоположение проекта: страны-члены ЦАРЭС
4. Сектор/подсектор: Транспорт/Авиация
<p>5. Предпосылки и обоснование: ИКАО организовала Всемирную программу по контролю за обеспечением безопасности полетов (ВПКОП) для проверки уровня регулятивного контроля за безопасностью полетов среди своих членов. С 1998 года эта Программа стала обязательной. В ходе недавних проверок выявлено, что многие страны-члены не в полной мере соблюдают стандарты ИКАО, и что в некоторых из этих стран нет регулятивного контроля за данной отраслью.</p> <p>Для стран СНГ–членов ЦАРЭС Межгосударственный авиационный комитет (МАК) координирует деятельность, связанную с использованием воздушного пространства и осуществляет контроль за воздушными перевозками, сертифицирует воздушные суда, аэродромы и оборудование, занимается расследованием авиакатастроф и обеспечивает единство авиационных правил, наряду с осуществлением других функций. С момента своего создания МАК организывает семинары и реализует проекты, направленные на повышение безопасности полетов гражданской авиации в странах СНГ. Однако, несмотря на эти усилия, проводимые ИКАО проверки свидетельствуют о том, что некоторые страны не смогли внедрить эффективную систему контроля за обеспечением безопасности полетов. Основной выявленной причиной такой ситуации является нехватка ресурсов, особенно квалифицированных технических специалистов.</p> <p>Например, инициатива ИКАО – Проект по совместной разработке мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности (COSCAP) финансируется рядом заинтересованных сторон в авиационной отрасли, в том числе органами гражданской авиации, Евроконтролем, крупными производителями самолетов и другими. ИКАО организывает проекты, результатами которых являются следующие: (i) операционные руководства для авиакомпаний (для стран СНГ внутри региона ЦАРЭС); (ii) модельные законы и положения; (iii) семинары и учебные курсы по безопасности; (iv) создание региональных центров образования/обучения гражданской авиации; и (v) обучение английскому языку.</p>
6. Задачи: Основная цель заключается в оказании помощи специалистам гражданской авиации в странах-членах ЦАРЭС (экспертам ЦАРЭС по гражданской авиации) в прохождении подготовки и сертификации в рамках программы COSCAP ИКАО по обеспечению безопасности полетов.
7. Масштаб: В рамках ТП будут оценены потребности в обучении в сотрудничестве с органами гражданской авиации (ОГА) стран-членов ЦАРЭС и представителями ИКАО, а также будут разработаны учебные программы для экспертов ЦАРЭС по гражданской авиации. Важные элементы системы контроля за безопасностью полетов, которым могут быть обучены эксперты ЦАРЭС, включают в себя: (i) основополагающий закон о воздушных перевозках; (ii) действующие положения; (iii) структура ОГА и их функции по контролю за безопасностью полетов; (iv) технические руководства; (v) квалификация

технического персонала; (vi) обязательства по непрерывному наблюдению; и (vii) решение вопросов безопасности и правоприменение.
8. Оценочная стоимость: 2 миллиона долларов США
9. План и механизмы финансирования: будут определены позднее
10. График реализации: 2009 – 2011 гг.
11. Исполнительные агентства: органы гражданской авиации
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Снижение риска авиакатастроф и более широкий доступ для перевозчиков из стран ЦАРЭС к хорошо регулируемым и контролируемым условиям безопасности полетов.
13. Социальные и экологические вопросы:
14. Приоритетность проекта: Высокая
15. Статус проекта: Предлагаемый
16. Требуемые последующие действия:
17. Проблемы / Ограничения: Недостаток в странах ЦАРЭС специалистов по безопасности полетов, поэтому им будет сложно отлучаться с работы, чтобы пройти обучение.
18. Возможности для УЧС/ПГЧС:

РЕГ ТП 38: Развитие услуг международных автобусных перевозок в странах ЦАРЭС
СТРАНА: РЕГИОНАЛЬНЫЙ
КОРИДОР ЦАРЭС: ВСЕ

1. Название проекта: Развитие услуг международных автобусных перевозок в странах ЦАРЭС
Страна: региональная программа
2. Тип проекта: технико-экономическое обоснование и маркетинговый план
3. Местоположение проекта: регион
4. Сектор/подсектор: Транспорт/Автодороги
5. Предпосылки и обоснование: В странах-членах ЦАРЭС очень ограничено число услуг по международным автобусным перевозкам. Например, рейсовые автобусные маршруты существуют между Алматы и Бишкеком, а также между Бишкеком и Каши. С ростом числа людей, проживающих в соседних странах, растет спрос на недорогие услуги автобусных перевозок между крупными городами соседних стран. Ограниченное число международных автобусных рейсов обусловлено, главным образом, ограничениями, связанными с пересечением границ. Опыт других программ регионального сотрудничества, таких, как ГСП свидетельствует о том, что либерализация порядка пересечения границ способствует значительному росту числа международных автобусных рейсов для рядовых пассажиров и туристов.
6. Задачи: Увеличение международных автобусных маршрутов во всех странах-членах ЦАРЭС.
7. Масштаб: В рамках ТП будет: (i) проведен обзор причин для ограниченного числа международных автобусных маршрутов; (ii) определены меры по устранению причин; и (iii) предложена реализация программы и маркетинговый план для внедрения эффективных услуг региональных автобусных рейсов. Примечание: определенная взаимосвязь существует между этой ТП и ТП 52: облегчение пересечения границ водителями, коммерсантами и трудовыми мигрантами.
8. Оценочная стоимость: 500 000 долларов США
9. План и механизмы финансирования: будут определены позднее
10. График реализации: 2013 г.
11. Исполнительные агентства: Министерства транспорта в странах ЦАРЭС и частные операторы
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: Прямые экономические выгоды для пользователей автобусных перевозок, косвенные выгоды для экономического роста
13. Социальные и экологические вопросы:
14. Приоритетность проекта: Средняя
15. Статус проекта: Предлагаемый
16. Требуемые последующие действия:
17. Проблемы / Ограничения:
18. Возможности для УЧС: услуги автобусных перевозок

РЕГ ТП39: Содействие в пере сечении границ водителями, участниками ВЭД и трудовыми мигрантами
СТРАНА: РЕГИОНАЛЬНЫЙ
КОРИДОР ЦАРЭС: ВСЕ

1. Название проекта: Содействие в пере сечении границ водителями, участниками ВЭД и трудовыми мигрантами
2. Тип проекта: ТП содействию региональной торговле
3. Местонахождение проекта: страны ЦАРЭС
4. Сектор/подсектор: Транспорт и содействие торговле
5. Предпосылки и обоснование: Развитие транзитных перевозок и торговли в регионе ЦАРЭС подвержено влиянию не только физических и нефизических барьеров для перемещения товаров, но и нефизических барьеров для перемещения людей и капитала. Трансграничное передвижение водителей часто считается перевозчиками одним из самых сложных вопросов. Не во всех странах региона ЦАРЭС действуют соглашения о безвизовом транзите. Водители, которым необходима виза, как правило, должны получить ее до поездки, потому что они не смогут получить визу в приграничных пунктах. Часто визы выдаются на очень короткий срок, и в случае любых задержек перевозчикам придется продлевать срок действия визы для водителя, что, как правило, требует дополнительных усилий агентов перевозчика и прерывания поездки водителя. После того как иностранные водители пересекают границу стран-членов ЦАРЭС, они сталкиваются с другими ограничениями и рисками, такими как страховое покрытие, риск дорожно-транспортных происшествий, риск, связанный с медицинскими услугами и т.д. Коммерсанты или трудовые мигранты могут сталкиваться с аналогичными проблемами, но для этих групп риски и экономические издержки более низкие.
6. Задачи: Устранение ограничений для передвижения водителей, коммерсантов и других экономических агентов в пределах стран ЦАРЭС.
7. Масштаб: Этот проект технической помощи включает определение и оценку основных барьеров для трансграничного передвижения водителей, коммерсантов и трудовых мигрантов, анализ затрат и выгод для упрощения трансграничных режимов и выработку рекомендаций по созданию удобной и безопасной транзитной системы для водителей, коммерсантов и трудовых мигрантов.
8. Оценочная стоимость: 500 000 долларов США
9. План и механизмы финансирования: будут определены позднее.
10. График реализации: 2011 г.
11. Исполнительные агентства: Национальные комитеты по содействию торговле и транспорту (НКСТТ) в восьми странах-членах ЦАРЭС
12. Ожидаемые выгоды и бенефициарии: <ul style="list-style-type: none"> • Упрощенные, удобные транзитные системы, которые сократят сроки задержек во время транзитного передвижения автотранспортных средств • Улучшение здоровья и социальной безопасности водителей, коммерсантов и трудовых мигрантов.
13. Социальные и экологические вопросы:
14. Приоритетность проекта: Средняя
15. Статус проекта: Предлагаемый
16. Требуемые последующие действия: Выделение всех средств необходимых в рамках технической помощи.
17. Проблемы / Ограничения: Упрощение правил миграции должно быть сбалансировано с вопросами безопасности, в частности, необходимо учитывать возможность незаконного оборота наркотиков и торговли людьми.
18. Партнерство государственного и частного секторов/возможности для участия частного сектора (ПГЧС/УЧС):