



Стратегия ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле до 2020 года



Стратегия ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле до 2020 года

Одобрена на

12-ой Министерской конференции по
Центральноазиатскому региональному
экономическому сотрудничеству
23–24 октября 2013 года
Астана, Казахстан

© 2014 Азиатский банк развития

Все права защищены. Опубликовано в 2014 г.
Отпечатано на Филиппинах.

ISBN 978-92-9254-484-3 (Печать), 978-92-9254-485-0 (PDF)
Инвентаризационный номер публикации RPT146399-3

Каталогизация данных перед публикацией

Азиатский банк развития.

Стратегия ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле до 2020 года.
г. Мандалуйонг, Филиппины: Азиатский банк развития, 2014 г.

1. Транспорт. 2. Содействие торговле. 3. Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество. i. Азиатский банк развития.

Взгляды, выраженные в данной публикации, принадлежат авторам и не обязательно отражают взгляды и политики АБР или его Совета управляющих, или правительств, которые они представляют.

АБР не гарантирует точности данных, включенных в эту публикацию, и не принимает на себя ответственность за последствия их использования.

При обозначении или ссылке на определенную территорию или географический район, или при использовании термина “страна” в данном документе, АБР не имеет намерения вынести суждение относительного правового или иного статуса любой территории или района.

АБР разрешает распечатку или копирование информации исключительно для личного и некоммерческого использования с соответствующей ссылкой на АБР. Пользователям запрещено перепродавать, перераспределять или создавать производные работы в коммерческих целях без специального письменного согласия АБР.

Азиатский банк развития
6 АБР Avenue, Mandaluyong City
1550 Metro Manila, Philippines
Тел: +63 2 632 4444
Факс: +63 2 636 2444
www.adb.org

Для заказов, пожалуйста, связывайтесь с
Общественным информационным центром
Факс: +63 2 636 2584
adbpub@adb.org

Содержание

Таблицы, рисунки и карты	iv
Сокращения	v
Напутствие	vi
Предисловие	viii
Резюме для руководства	x
I. Введение	1
II. Обзор достижений в области транспорта и содействия торговле ЦАРЭС	3
А. Резюме Обзорного отчета	3
В. Извлеченные уроки и операционные императивы	6
III. Глобальные и региональные события	9
А. Основные глобальные и региональные события	9
В. Последствия для Программы ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле	10
IV. Доработанная Стратегия по транспорту и содействию торговле до 2020 года	12
А. Стратегические цели	12
В. Операционные приоритеты	13
V. План действий по реализации	20
А. Основные этапы и индикаторы результатов	20
В. Приоритетные инвестиционные проекты и проекты технической помощи	20
С. Изменения в коридорах и инвестиционные проекты	21
D. Усиление устойчивости	26
E. План финансирования	27
F. Механизмы реализации	28
G. Мобилизация ресурсов и механизмы координации	30
Приложения	
1. Структура результатов Стратегии ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле	32
2. Приоритетные инвестиционные проекты и проекты технической помощи	34
3. Обновленные карты Коридоров ЦАРЭС	41
4. Выделенные железнодорожные коридоры	58

Таблицы, рисунки и карты

Таблицы

- | | |
|---|----|
| 1. Краткая информация по инвестиционным проектам | 21 |
| 2. Краткая информация по проектам технической помощи | 22 |
| 3. План зарезервированного и индикативного финансирования | 27 |

Рисунки

- | | |
|---|----|
| 1. Воздействие, подходы и приоритеты | 13 |
| 2. Сравнительная краткая информация по текущим и новым инвестиционным проектам по подсекторам | 22 |
| 3. Зарезервированное и индикативное финансирование | 27 |

Карты

- | | |
|---|----|
| 1. Коридоры ЦАРЭС: Новое согласование маршрутов | 14 |
| 2. Продления конкретных коридоров | 15 |

Сокращения

АБР	–	Азиатский банк развития
УЭО	–	уполномоченный экономический оператор
ППГ	–	пункт пересечения границы
ЦАРЭС	–	Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество
КУГ	–	координированное управление границами
СТГП	–	Соглашение о трансграничных перевозках
КТС	–	Комитет таможенного сотрудничества
ФАПЭ	–	ЦАРЭС Федерация ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС
ГУК	–	группа по управлению коридорами
ИМЭК	–	измерение и мониторинг эффективности коридоров
ВЖК	–	выделенный железнодорожный коридор
км/ч	–	километров в час
МБР	–	многосторонний банк развития
Про	–	промежуточный обзор
НОК	–	Национальный объединенный комитет по содействию транспорту и торговле
НЕО	–	национальное единое окно
ПКК	–	Пересмотренная Киотская Конвенция
КНР	–	Китайская Народная Республика
ГЧП	–	государственно-частное партнерство
СФС	–	санитарно-фитосанитарный
ТП	–	техническая помощь
ККТС	–	Координационный комитет по транспортному сектору
СТСТ	–	Стратегия по транспорту и содействию торговле

ПРИМЕЧАНИЕ:

В данном отчете символ “\$” относится к долларам США.

Напутствие

Транспорт и содействие торговле представляют собой основу Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС). Начиная с 1997 года, Программа ЦАРЭС служит в качестве катализатора для высокоприоритетных региональных транспортных и торговых проектов, при этом на сегодняшний день инициативы в области транспорта и торговли, связанные с ЦАРЭС, в суммарном выражении составляют \$18 миллиардов. Эти инициативы, движимые инвестициями, играют значительную роль в содействии экономическому росту, развитию рынков и региональной интеграции стран ЦАРЭС.

В 2013 году была достигнута середина Стратегии по транспорту и содействию торговле (СТСТ), охватывающей период с 2008 по 2017 годы. При поддержке Азиатского банка развития (АБР), страны ЦАРЭС подготовили и приняли доработанную СТСТ на 2014–2020 гг. (СТСТ-2020) с обновленным чувством единства и четким видением пути для дальнейшего движения вперед.

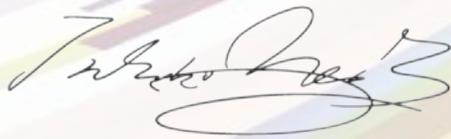
СТСТ-2020 основывается на более интегрированном подходе к усовершенствованию транспортной и логистической инфраструктуры и продвижению содействия торговле и транспорту. Учитывая обширный географический масштаб Центральной Азии, и как следствие, спрос на связанность, включая доступ к основным “воротам”, региональное сотрудничество в области транспорта и содействия торговле будет требовать большего внимания и фокуса. Чтобы увеличить торговлю со странами за пределами региона, ЦАРЭС будет необходимо продлить свои коридоры до “ворот” и реализовать усовершенствованный подход к эффективному управлению коридорами. Потребуются новые инвестиции для развития услуг мультимодальных перевозок на длинные расстояния, связывающие автомобильные и железные дороги с логистическими узловыми центрами.

СТСТ-2020 усилила фокус на реформах политики и институциональных реформах – “мягких” аспектах, которые поддерживают инфраструктурные “твердые” аспекты – чтобы максимизировать воздействие как осуществленных, так и будущих инвестиций.

Это включает гармонизацию положений, процедур и стандартов для трансграничного перемещения товаров и людей, в дополнение к реализации усовершенствованного подхода к более эффективному управлению границами. Важность управления знаниями и партнерства также нашли должное признание в СТСТ-2020.

Одобрение СТСТ-2020 министрами на 12-ой Министерской конференции в 2013 году стало важным поворотным пунктом для транспорта и содействия торговле в регионе. Партнеры ЦАРЭС признают будущие вызовы, которые будут вставать перед программой по мере ее дальнейшего развития. Необходим новый приток ресурсов и будет жизненно важна поддержка частного сектора, по мере того как Программа ЦАРЭС продвигается вперед к достижению предусмотренных целей и итогов.

В будущем году АБР надеется на углубление своего вовлечения в работу со странами ЦАРЭС на пути достижения целей развития до 2020 года и далее. Наша приверженность этому все также сильна и черпает вдохновение в неизменной твердой решимости стран ЦАРЭС и партнеров по развитию.



Такехико Накао
Президент
Азиатский банк развития

Предисловие

Подготовка обновленной Стратегии по транспорту и содействию торговле (СТСТ-2020) для Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) началась в ноябре 2012 года. СТСТ-2020 была разработана посредством проведения всестороннего обзора изначальной СТСТ, прогресса, достигнутого с 2008 года по сегодняшний день, и обширных страновых консультаций. Эти консультации включали полевые посещения во все 10 стран ЦАРЭС; взаимодействие с партнерами по развитию, потенциальными заинтересованными сторонами от частного сектора, ассоциациями грузовых экспедиторов и провайдерами логистических услуг; и встречи с членами Координационного комитета по транспортному сектору (ККТС) и Комитета таможенного сотрудничества (КТС) ЦАРЭС.

Во время проведения промежуточного обзора и последующей доработки, правительства всех 10 стран ЦАРЭС оказывали команде по проведению исследования обширную поддержку, сотрудничество, предоставляли данные и другие вклады. В частности, члены ККТС и КТС провели анализ обзорного отчета и оказали помощь в определении направления и окончательной подготовке СТСТ-2020 посредством предоставления конструктивных комментариев, сотрудничества и построения консенсуса. СТСТ-2020 была одобрена всеми 10 странами ЦАРЭС на 12-ой Министерской конференции ЦАРЭС, проведенной в Астане (Казахстан) в октябре 2013 года.

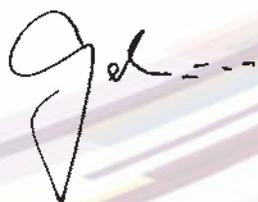
Стратегия была подготовлена Сиаохон Ян, директором отдела транспорта и коммуникаций Департамента Центральной и Западной Азии (CWRD). Среди других лиц, которые предоставили ценные вклады: Джон Стэндингфорд, Дэвид Хилл, Джон Арнольд, Сунил Митра, Юебинь Чжан, Джефф Процак, Мария Кристина Лозано Астрай, Фергал Трейс, Лорели Де Диос и Олег Самухин.

Общее руководство обеспечивали Ван Хон, заместитель генерального директора CWRD; Вики К. Л. Тан, директор, отдел регионального сотрудничества и координации операций CWRD; и Йин Чень, директор, отдел государственного управления, финансового сектора и регионального сотрудничества Департамента Восточной Азии. Тиррелл Дункан, директор отдела транспорта и коммуникаций Департамента Восточной Азии, и ведущий практик (в области транспорта) предоставил ценные углубленные взгляды и поддержку.

Мы ценим анализ по обеспечению качества, проведенный со стороны коллег: Донг Соо Пио, Олли Норохоно, Прадип Сривастава, Фергал Трейс, Николас Криссот, Рональд Антонио Бутионг, Розалинд

МакКензи, Мио Трант, Харуя Коиде, Прианка Сеневиратне, Балабхаскара Батула, Наренждра Сингру, Сусан Лим, Чжен Ву, Мюриель Ордоньез, Нана Соетантра, Чжианбо Нин, Мария Виргинита Капулонг, Саад Парача и Зайгхам Накви. Особая благодарность – Морин Мамайсон, Марии Коразон Сесилии Сисон, Марии Сесилии Виллануева, Гленде Джурадо, Мануэлю Камагаю и Чарльзу Феликсу Симбилло, которые оказывали прекрасную поддержку во время проведения конференций и по административным вопросам.

Я искренне надеюсь, что СТСТ-2020, которая нацелена на более эффективное и комплексное достижение цели создания конкурентных экономических коридоров, ускорит темпы реализации Программы ЦАРЭС с 2013 по 2020 годы и приведет к предусмотренным выгодам и воздействиям в области регионального экономического развития.



Клаус Герхауссер

Генеральный директор

Департамент Центральной и Западной Азии

Резюме для руководства

Стратегия Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) по транспорту и содействию торговле (СТСТ) была обновлена, чтобы отразить последние изменения в Программе ЦАРЭС, в частности, расширенное членство и новую стратегическую основу (ЦАРЭС-2020), которая была разработана после принятия стратегии в 2008 году. Доработанная стратегия также отражает уроки, извлеченные во время первой фазы реализации. Она нацелена на более эффективное и всестороннее достижение целей создания конкурентоспособных коридоров; содействие перемещению товаров и людей по этим коридорам; и обеспечение устойчивых, безопасных и удобных для пользователей транспортных и торговых сетей. Доработанная стратегия обеспечит последовательность в развитии инфраструктуры коридоров, одновременно смещая фокус в сторону повышения качества логистических услуг и повышение уровня связанности. Что касается инфраструктуры, то здесь определен новый акцент на железных дорогах для грузовых перевозок на длинные расстояния. В отношении услуг, доработанная стратегия подчеркивает необходимость обеспечения связанности между шестью коридорами ЦАРЭС и крупными морскими портами, которые служат в качестве “ворот”, обеспечивающих выход к глобальным рынкам.

Доработанная стратегия также подчеркивает важность продления и завершения модернизации шести стратегических мультимодальных коридоров, которые имеют стратегическое положение и ожидается, что они будут обслуживать большую долю роста транспортных и торговых операций в регионе. После полного обеспечения финансирования, завершения работ и ввода в эксплуатацию, коридоры ЦАРЭС будут предоставлять услуги, которые важны для национальной и региональной конкурентоспособности, производительности, трудоустройства, мобильности и устойчивости окружающей среды.

Ожидается, что торговля между странами ЦАРЭС увеличится как доля от их общего объема торговли, но доминирующая доля все еще будет принадлежать странам, находящимся за пределами региона ЦАРЭС. Ожидается, что заинтересованность в использовании коридоров ЦАРЭС для транзитных перевозок между Восточной Азией и Европой будет расти, но большая часть транзитных перевозок все еще будет представлять собой перевозки, осуществляемые из стран ЦАРЭС, или заканчивающиеся в них. Доминирующим видом грузовых перевозок в рамках региона ЦАРЭС являются автоперевозки, в то время как доминирующим видом транспорта для внешних торговых и транзитных перевозок является железнодорожный транспорт.

Оценочная суммарная стоимость 108 проектов (32 текущих и 76 новых) составляет \$38,8 миллиарда. Большинство текущих проектов связаны с модернизацией автомобильных дорог. Новые инвестиции в железнодорожном секторе включают строительство и обновление путей, а также строительство двухпутных дорог, усовершенствование сигнальных систем, модернизацию коммуникационного оборудования и электрификацию. Инвестиции в секторе логистики фокусируются на обеспечении связанности между железнодорожными и автомобильными видами перевозок в сортировочных станциях, и связи между железнодорожным и морским видами транспорта в морских портах.

Доработанная стратегия нацелена на достижение целей, изложенных в ЦАРЭС-2020: расширение торговли и повышение конкурентоспособности. Смещение акцента в доработанной стратегии фокусируется на устойчивости и качестве услуг, что отражено в новых инициативах, которые будут направлены на:

- (i) повышение устойчивости сети за счет обеспечения работ по ремонту и содержанию дорог и безопасности дорожного движения;
- (ii) содействие торговле за счет улучшенной координации управления границами, усовершенствованной физической инфраструктуры, большего использования информационно-коммуникационных технологий и управления рисками, и модернизации процедур санитарных и фитосанитарных проверок;
- (iii) развитие выделенных железнодорожных коридоров для бесперебойных перевозок неконтейнерных грузов на длинные расстояния;

- (iv) создание распределительных хабов на основе межмодальных связей и внедрение услуг логистики с добавленной стоимостью; и
- (v) повышение эффективности международных транзитных коридоров за счет обеспечения связей с морскими портами посредством создания групп по управлению коридорами (ГУК).

Эти инициативы будут поддерживаться за счет технической помощи и капитальных инвестиций. В общей сложности предлагается 24 новых проекта технической помощи (ТП) в дополнение к 24 текущим проектам. Около половины новых проектов ТП будут охватывать автомобильные и железные дороги, при этом инициативы фокусируются на ремонте и содержании автодорог и безопасности дорожного движения, чтобы обеспечить качество сети дорог. Эти новые проекты ТП будут также включать операционную поддержку для внедрения маршрутных поездов по выделенным железнодорожным коридорам, обеспечивающим связь в рамках стран ЦАРЭС и между регионом ЦАРЭС и его соседями. На долю содействия торговле приходится еще 20% новых проектов ТП, большая часть из которых является продолжением ранее проводимой работы по содействию наземному перемещению товаров и транспортных средств через границы. Также будет предоставлено финансирование для развития ГУК для транзитных коридоров, связывающих страны ЦАРЭС с морскими портами. ГУК будут оказывать поддержку в координации работы по развитию инфраструктуры, гармонизации положений и содействию перевозкам по своим коридорам.

Все проекты ТП в доработанной стратегии потребуют усиления взаимоотношений между государственными и частными заинтересованными сторонами, чтобы содействовать большей координации услуг и улучшению коммуникаций

между заинтересованными сторонами. Эта работа отличается от инфраструктурных инвестиций тем, что она будет поддерживать процесс непрерывного совершенствования и решения проблем в ответ на постоянно изменяющиеся обстоятельства. Она также будет включать непрерывные усилия, направленные на усовершенствование качества услуг. В целом все инициативы, включенные в доработанную стратегию, предназначены для того, чтобы улучшить услуги, повысить устойчивость осуществленных инвестиций, в дополнении к их согласованию с ЦАРЭС-2020.

Усилия для развития государственно-частных партнерств (ГЧП), особенно для развития и содержания автодорожной инфраструктуры, на сегодняшний день имели незначительный успех. При этом отмечается растущее осознание необходимости этих партнерств для расширения и осуществления вклада в ремонт и содержание сети автодорог. Расширение использования ГЧП – это постепенный процесс, требующий долгосрочной политической приверженности, здоровой и предсказуемой законодательной и регулятивной среды и соответствующей институциональной основы.

Растет роль частного сектора в предоставлении услуг железнодорожного и водного транспорта на коридорах ЦАРЭС, но на сегодняшний день участие частного сектора в межмодальных грузовых перевозках является незначительным. Необходимо вовлечение частного сектора в оба вида деятельности, и ожидается, что это усилит смещение акцента в сторону качества услуг.

Основные этапы и индикаторы, использованные в изначальной стратегии, большей частью были количественно неопределимыми. Для тех, которые определялись количественно, не хватало надежных источников данных или у них не было базовых показателей для целей сравнения. Доработанная стратегия улучшила структуру, основанную на результатах. С целью мониторинга эффективности перечня приоритетных проектов, был внедрен новый набор индикаторов эффективности. В дополнение к измерению степени развития автодорожных и железнодорожных сетей, структура, основанная на результатах, будет также осуществлять мониторинг создания и деятельности новых объектов и институтов, оказывающих поддержку в области содействия торговле и транспорту. Определение и сбор дополнительных данных по предоставлению услуг торговой логистики требует скоординированной работы для усиления и расширения данных, которые в настоящее время собираются как часть исследования по измерению и мониторингу эффективности коридоров в рамках Программы ЦАРЭС.

Институт ЦАРЭС будет осуществлять регулярный мониторинг прогресса на пути к реализации целей, заложенных в доработанной структуре на основе результатов, и будет содействовать обмену знаниями между странами ЦАРЭС, как только физический институт будет создан и начнет свою работу.

Глава 1

Введение

Координационный комитет по транспортному сектору (ККТС) и Комитет таможенного сотрудничества (КТС) Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) осуществляют реализацию совместной Стратегии по транспорту и содействию торговле (СТСТ). СТСТ была одобрена странами ЦАРЭС в 2007 году.¹ СТСТ нацелена на поддержание цели развития Программы ЦАРЭС посредством сотрудничества за счет модернизации, строительства и реконструкции основных коридоров в рамках региона и упрощения и гармонизации положений, которые регулируют трансграничные перевозки и торговлю. СТСТ включала План действий по реализации со сроками, который был одобрен странами ЦАРЭС в 2008 году.² План действий определял приоритетность инвестиций и проектов технической помощи (ТП), обеспечивал измеримые индикаторы эффективности и определял ключевые результаты.

СТСТ предусматривала проведение промежуточного обзора (ПрО) в течение 2012–2013 гг. с целью оптимизации реализации на оставшийся период (2014–2020 гг.). Кроме того,

ПрО СТСТ и Плана действий по реализации был необходим для гармонизации СТСТ с ЦАРЭС-2020,³ и для определения коридоров ЦАРЭС в двух новых участвующих странах: Пакистане и Туркменистане. Заседание ККТС, проведенное в Маниле в июне 2012 года, одобрило ПрО, который состоял из двух частей: Часть 1 – комплексная инвентаризация прогресса реализации СТСТ и Плана действий по реализации; и Часть 2 – доработка СТСТ и Плана действий по реализации (доработанная стратегия) на основе полученных результатов обзора и обеспечение гармонизации с ЦАРЭС-2020.

ПрО был инициирован в 2012 году и завершен в 2013 году. В течение 2012–2013 гг. были проведены консультации с партнерами ЦАРЭС в рамках заседаний ККТС и КТС в дополнение к отдельным обширным страновым консультациям с секторальными и страновыми экспертами. Были достигнуты согласованности по СТСТ в отношении опыта и извлеченных уроков на сегодняшний день, вызовов в области реализации и коррективных мер для реализации в будущем. Все они представлены в доработанной стратегии.

¹ Совместное заявление министров шестой Министерской конференции по Центральноазиатскому региональному экономическому сотрудничеству (ЦАРЭС). Душанбе, Таджикистан. 2–3 ноября 2007 г.

² Совместное заявление министров седьмой Министерской конференции по ЦАРЭС. Баку, Азербайджан. 19–21 ноября 2008 г.

³ АБР. 2012. *Стратегическая основа для Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества на 2011–2020 гг.* Манила.

Доработанная стратегия отражает существенный процесс построения доверия и убедительности в первые годы реализации СТСТ и то, каким образом взаимное доверие постепенно генерировало инициативы в области транспорта и торговли, связанные с ЦАРЭС, которые на сегодняшний день суммарно составляют \$18 миллиардов.⁴ Однако также имеются и недостатки и отставания, которые, если не будут устранены, могут повлиять на показатели эффективности Программы ЦАРЭС в течение 2014–2020 гг. Они описаны в разделе 2 данного отчета “Обзор достижений в области транспорта и содействия торговле ЦАРЭС”. Извлеченные уроки могут помочь трансформировать будущие усилия в конкретные результаты на уровнях промежуточных достижений и итогов, измеряемых посредством доработанной структуры, основанной на результатах.

Последствия основных глобальных и региональных событий для доработанной стратегии рассматриваются в разделе 3 “Глобальные и региональные события”. По мере восстановления и достижения сбалансированности торговых и инвестиционных потоков после глобального финансового кризиса 2008 года для региона ЦАРЭС возникают огромные потенциальные возможности достижения процветания за счет внедрения намного более интегрированного подхода к усовершенствованию содействия транспорту и торговле. В этом разделе подробно описываются некоторые основные внешние и внутренние вызовы, которые должна преодолеть Программа ЦАРЭС, чтобы полностью реализовать этот потенциал.

В разделе 4 “Доработанная Стратегия по транспорту и содействию торговле до 2020 года” определены приоритетные проекты и новое согласование маршрутов коридоров ЦАРЭС в свете последних прогнозов по транспортным и торговым потоками и недавнего вступления Пакистана и Туркменистана в Программу ЦАРЭС. Будет усилена интеграция “твердых” (физическая инфраструктура) и “мягких” (содействие торговле и транспорту) аспектов, при этом большее внимание будет уделяться развитию мультимодальных транспортных и логистических услуг. Доработанная стратегия имеет усовершенствованную структуру, основанную на результатах, и подтверждает статус приоритетных проектов.

В разделе 5 “План действий по реализации” предложены институциональные механизмы для реализации доработанной стратегии. В нем предусмотрено, что в период с 2014 по 2020 годы будут осуществляться намного более эффективные бизнес процессы посредством использования системы национальных объединенных комитетов и секторных координаторов. Среди коллективных рекомендованных действий доработанной стратегии предусматривается поощрение более активного диалога между государственным и частным секторами и продвижение улучшенной координации и синергии между многосторонними институтами, вовлеченными в подготовку и финансирование проектов. По мере развития транспортных сетей ЦАРЭС в более интегрированную сеть, необходимо уделять больше внимания оптимизации не только инвестиционных проектов и проектов технической помощи, но и усовершенствованию мер в области политики и наращивания потенциала.

⁴ Совокупный портфель утвержденных проектов ЦАРЭС.

Глава 2

Обзор достижений в области транспорта и содействия торговле ЦАРЭС

Как часть ПрО в 2012–2013 гг. был проведен комплексный анализ, чтобы дать независимую оценку прогрессу, достигнутому в процессе реализации СТСТ, начиная с 2008 года СТСТ.⁵

А. Резюме Обзорного отчета

1. Транспорт

В рамках обзорного анализа проведены подробные консультации с официальными лицами стран ЦАРЭС из секторов транспорта и содействия торговле и другими заинтересованными сторонами.⁶ Анализ состоял из двух частей: оценка достижений за 2008–2013 гг. и обзор основных вопросов и вызовов на 2014–2020 гг. Анализ использовал три показателя в качестве критериев оценки: (i) завершение проектов; (ii) этапы реализации и (iii) эффективность коридоров, которая напрямую или косвенно связана с этапами реализации

и индикаторами эффективности в структуре результатов СТСТ от 2008 года.

В рамках обзорного анализа проведена оценка 80 завершенных и текущих проектов по сравнению с показателями, описанными в СТСТ.⁷ Этот портфель проектов по расходам в сумме составил \$16 миллиардов, из которых 44% было выделено на автодороги, 43% - на железные дороги, 2% - на порты, 8% - на авиацию и 3% - на логистику. На долю Китайской Народной Республики (КНР) пришлось большая часть расходов СТСТ и она является единственной страной, в которой завершены все проекты, предусмотренные в Плане действий СТСТ. Доля расходов КНР была особенно большой в подсекторах железных дорог (49%) и авиации (73%). Если исключить проекты КНР, то доля расходов, выделенных на автодороги, увеличивается до 58%, а доля железных дорог снижается до 35%, а доля авиации снижается до 3%.

⁵ Исходя из ПрО, данный документ представляет обновленную информацию по Стратегии по транспорту и содействию торговле (СТСТ), которая упоминается как “доработанная стратегия”.

⁶ “Egis International” и др. 2013. ЦАРЭС: Промежуточный обзор СТСТ и Плана действий по реализации. Обзорный отчет. Манила: Азиатский банк развития.

⁷ Обзор включал 62 проекта ЦАРЭС, изначально включенных в Приложение 2.1 СТСТ от 2008 года, а также проекты, которые были добавлены позднее, и среднесрочные приоритетные проекты, реализация которых началась к концу 2012 года. Хотя некоторые проекты были предложены в качестве среднесрочных приоритетных проектов, не все эти проекты были официально включены в План действий по реализации СТСТ или включены в полугодовые отчеты о проделанной работе. Кроме того, в тех случаях, когда у проекта были как линейные, так и нелинейные компоненты, для целей оценки каждый компонент засчитывался как отдельный проект.

Пятьдесят проектов фокусировались на строительстве автомобильных и железных дорог вдоль шести коридоров ЦАРЭС, по которым можно было измерять линейный прогресс в километрах (км). Большая часть из 30 нелинейных проектов касалась узловых пунктов в сети: пункты пересечения границы (ППГ), логистические центры, порты и аэропорты. Также были проекты, которые были связаны с закупкой оборудования и подвижного состава. Помимо улучшения связанности, эти нелинейные узлы сыграли ключевую дополняющую роль в повышении эффективности существующих или запланированных линейных проектов.

Важным индикатором является завершение проекта. По состоянию на конец 2012 года из 80 проектов были завершены 33, а 47 были текущими проектами. Из 47 текущих проектов 37 были классифицированы как просроченные.⁸ На просроченные проекты пришлось 3 551 км автомобильных дорог (44% от общей протяженности программы), 2 193 км железных дорог (36%) и 12 нелинейных проектов (40%). Обзор просроченных проектов выявляет широкий диапазон причин задержек. Некоторые проекты столкнулись с трудностями из-за недостаточной эффективности работы подрядчиков, другие – с превышением затрат. При этом большая часть просроченных проектов испытывала задержки из-за проблем, возникших во время подготовки проекта, включая изменение приоритетов на национальном уровне и сложности в разработке проектов, требующих внешнего финансирования.

В 2010 году Кыргызская Республика и Таджикистан подписали первое соглашение о трансграничных перевозках ЦАРЭС (СТГП),

которое, помимо гармонизации и облегчения требований для содействия увеличению транспортных и торговых операций между двумя странами, также содержало положения для расширения членства. Позднее протокол о присоединении Афганистана был подписан тремя затрагиваемыми странами, и в настоящее время изучается возможность дальнейшего расширения членства. Тем временем, на Министерской конференции 2012 года в г. Ухань (КНР) был одобрен план действий с целью использования прагматичных, основанных на коридорах и движимых результатами механизмов в области содействия транспорту, и была достигнута договоренность о “пилотной” реализации рекомендованного подхода на отобранных коридорах ЦАРЭС.

2. Содействие торговле

Деятельность в области содействия торговле фокусируется на увеличении объема международной торговли за счет сокращения затрат, времени и снижения неопределенности, связанной с перевозкой товаров через границы к потребителям. Соответственно, программа по содействию торговле фокусируется на двух компонентах: таможенное сотрудничество и модернизация таможенных служб и интегрированное содействие торговле.

Достижения в области таможенного сотрудничества и модернизации таможенных служб включали:

- (i) присоединение к Пересмотренной Киотской конвенции (ПКК)⁹ со стороны пяти стран;

⁸ Просроченный проект – это проект, который изначально был запланирован к завершению к концу 2012 года, но на время сбора данных для проведения обзорного анализа его реализация все еще осуществлялась или еще не была начата.

⁹ Пересмотренная Киотская конвенция вступила в силу 3 февраля 2006 года.

- (ii) автоматизацию таможенных функций с обеспечением информационно-коммуникационных технологий, упрощением и гармонизацией таможенных процедур и применением процедур управления рисками;
- (iii) пилотное тестирование совместного таможенного контроля в двух парах стран посредством внедрения единого грузового манифеста и постепенного перехода к взаимному признанию результатов проверок; и
- (iv) присоединение к Конвенции МДП¹⁰ со стороны девяти стран для осуществления регионального транзита, программы наращивания потенциала для официальных лиц таможенных служб и обучение инструкторов для таможенных учебных институтов в регионе.

Достижения в области интегрированного содействия торговле включали:

- (i) прогресс в разработке систем национального единого окна (НЕО). Азербайджан уже запустил в эксплуатацию свое НЕО, в то время как в других странах, включая Казахстан, Кыргызскую Республику, Монголию, Таджикистан и Узбекистан, НЕО находятся на разных этапах развития;
- (ii) оценку санитарных и фитосанитарных (СФС) практик в регионе и формирование рабочей группы для определения областей сотрудничества;
- (iii) создание системы для сбора и анализа данных по измерению и мониторингу

- эффективности коридоров ЦАРЭС (ИМЭК) и опубликование ежеквартальных и ежегодных отчетов, начиная с 2009 года;
- (iv) создание Федерации ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС (ФАПЭ ЦАРЭС), в состав которой входят многие партнеры по ИМЭК, с целью продвижения участия частного сектора; и
- (v) запуск различных программ работ, относящихся к содействию торговле и имеющих важность с точки зрения частного сектора.

3. Структура, основанная на результатах

Общий вывод обзорного отчета заключался в том, что реализация СТСТ является удовлетворительной, но итоги не соответствуют ожиданиям во всех случаях.¹¹ Структура СТСТ, основанная на результатах, определила 13 основных этапов и индикаторов, которые будут использоваться при измерении эффективности Программы ЦАРЭС. По тем основным этапам и индикаторам, которые могут измеряться, результаты на сегодняшний день являются положительными:

- (i) Доля объема (тоннажа) транзитной торговли, перемещаемого из Европы и Восточной Азии по коридорам ЦАРЭС, не достигла целевого показателя на уровне 2%. При этом объем внутрирегиональной торговли (торговли между странами ЦАРЭС) увеличился на 49%,¹² далеко превысив изначальный целевой показатель – увеличение на 25%.¹³

¹⁰ Полное название - "Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП".

¹¹ Обзор охватывал изначальные 62 проекта ЦАРЭС, включенные в Приложение 2.1 СТСТ от 2008 года, а также среднесрочные приоритетные проекты, реализация которых началась к концу 2012 года. В тех случаях, когда у проекта были как линейные, так и нелинейные компоненты, для целей оценки каждый компонент засчитывался как отдельный проект.

¹² Исключая импорт энергоресурсов КНР.

¹³ Первоначальный целевой показатель поставил цель увеличить объем внутрирегиональной торговли с 32 млн. тонн в 2005 году до 40 млн. тонн к 2017 году.

- (ii) По оценке, усовершенствовано 3 855 км автомобильных дорог; если их добавить к существующим 15 360 км автодорог, находящихся в хорошем состоянии в 2008 году, то это в общей сложности составляет 19 215 км дорог в хорошем состоянии или 80% от всей сети дорог, что превышает установленный целевой показатель на уровне 75% к 2012 году.¹⁴
- (iii) Хотя показатели не поддаются полному количественному определению, наблюдения и данные дают основание предположить о значительном увеличении объемов движения и числа людей, пересекающих международные границы в регионе ЦАРЭС.
- (iv) По оценке, в рамках программы СТСТ было построено, увеличено до двухпутных или электрифицировано 3 407 км железных дорог (хотя 60% от этого показателя приходится на КНР).

Анализ данных ИМЭК, начиная с 2010 года, показывает, что хотя средняя скорость на конкретных завершённых проектных дорогах увеличилась, общее улучшение показателей эффективности коридоров было смешанным. Для автоперевозок по шести коридорам в целом между 2010 и 2012 гг. средние затраты на пересечение границы сократились с \$186 до \$157, но среднее время пересечения границы увеличилось с 8,7 часа до 10,9 часа. Средняя скорость движения грузовиков увеличилась с 35,2 километров в час (км/ч) до 37,8 км/ч, но если учитывать задержки, то средняя скорость сократилась с 23,5 км/ч до 22,9 км/ч, в основном из-за задержек в ППГ.

Потребуется больше времени и больше согласованных и непрерывных усилий как на национальном, так и региональном уровнях, чтобы трансформировать промежуточные результаты в значимые итоги, включая значительное сокращение затрат и времени для транзита, во всех ППГ и на всех коридорах.

В. Извлеченные уроки и операционные императивы

Реализация СТСТ внесла вклад в достижение национальных целей развития посредством ощутимых и удовлетворительных результатов в форме транспортной инфраструктуры и мер в области содействия торговле. Хотя и существует признание прогресса, осуществленного за период с 2008 по 2012 гг., все еще предстоит преодолеть значительные вызовы для достижения предусмотренных целевых показателей Программы ЦАРЭС к 2020 году. Основные уроки, извлеченные из первой фазы реализации СТСТ, обобщены ниже.

- (i) Один четкий урок заключается в том, что реализация физических инфраструктурных проектов осуществляется легче, чем реализация “мягких” мер содействия. В частности, меры, нацеленные на сокращение задержек при пересечении границы, являются сложными и трудными для реализации. Воздействие задержек является самым большим для маршрутов, которые пересекают несколько границ, так как задержки взаимосвязаны. Основным вызовом на следующем этапе будет внедрение более

¹⁴ Это может быть завышенной оценкой состояния автодорог всей сети ввиду текущего ухудшения состояния некоторых участков дорог, которые были оценены как в хорошем состоянии на 31 декабря 2007 года.

- интегрированного подхода к транспорту и содействию торговле, чтобы достичь эффективных усовершенствований, которые будут дополнять физические.
- (ii) Что касается таможенной реформы, в рамках всего региона были внедрены обширные законодательные, процедурные, институциональные и технологические усовершенствования. Усилия по пилотному тестированию совместного таможенного контроля демонстрируют положительные результаты, но необходимо сделать намного больше. Чтобы сократить задержки и неформальные платежи в ППГ, необходимо осуществлять дальнейшие усовершенствования в области управления границами, в частности, большая координация между таможенными службами и другими контролирующими органами на границе.
- (iii) Что касается интервенций в области содействия торговле, требуется больше времени и непрерывных усилий для трансформации промежуточных результатов в итоги, такие как значительное снижение затрат и сокращение времени транзита в ППГ и на коридорах. Содействие торговле – это многомерная и сложная задача, представляющая собой вызовы для институциональной координации. Оно требует проведения со стороны всех соответствующих заинтересованных сторон последовательной и непрерывающейся работы, охватывающей политики, системы и институты. Усовершенствования в бизнес среде и государственном управлении особенно важны в достижении итогов в области содействия торговле.
- (iv) Обеспечение устойчивости институциональных изменений требует долгосрочной приверженности со стороны национальных правительств стран ЦАРЭС. Необходимо, чтобы страны активизировали и усилили свои национальные объединенные комитеты по содействию транспорту и торговле (НОК), которые очень важны для эффективной координации и реализации инициатив ЦАРЭС в области транспорта и содействия торговле на национальном уровне.
- (v) Отмечался рост как внутрирегиональной, так и внешней региональной торговли (торговли не со странами ЦАРЭС), но объем торговли оставался значительно ниже оцененного потенциала. Это объясняется многими причинами, но отсутствие прогресса в развитии конкурентных транспортных услуг на длинные расстояния по коридорам ЦАРЭС воспринимается в качестве одного из основных сдерживающих факторов. Поэтому необходимо дальнейшее развитие железнодорожных перевозок в регионе, чтобы устранять как институциональные, так и инфраструктурные недостатки.
- (vi) Уделялось большое внимание линейной инфраструктуре. Нельзя сказать, что нелинейная инфраструктура полностью игнорировалась, но необходимо уделять ей большее внимание, чтобы преодолевать “узкие места” и продвигать развитие мультимодальных перевозок на длинные расстояния и услуги логистики, которые конкурентоспособны с точки зрения затрат, времени и надежности.
- (vii) Продолжаются масштабные работы по реконструкции автодорог на коридорах ЦАРЭС, но большинство стран в

регионе сталкиваются с вызовами в отношении ремонта и содержания своих существующих сетей. Странам ЦАРЭС необходимо срочно создавать обоснованный подход к ремонту и содержанию автодорог. Необходимо осуществить усовершенствования в отношении приоритизации, отбора и планирования ремонтных работ, обеспечения адекватного финансирования и реализации эффективного подхода к исполнению ремонтных работ.

- (viii) Необходимы адекватные человеческие ресурсы для обеспечения эффективной реализации и мониторинга результатов. Необходимо разработать программу для систематического наращивания потенциала.
- (ix) Большинство основных этапов и индикаторов в структуре СТСТ, основанной на результатах, имеют следующие недостатки: (1) в основном они носят качественный характер и не имеют основы для объективной оценки; (2) в тех случаях, когда они количественные – нельзя найти надежный источник данных; (3) отсутствуют исходные данные для использования при измерении итогов или воздействий проектов; и (4) отсутствует очевидная связь или способ для определения того, можно ли объяснить количественно определяемое изменение в итоговом индикаторе результатами СТСТ.
- (x) Процессам аналитического обзора препятствовали неполные и неточные данные, в частности, относящиеся

к объемам торговли и перевозок. Недостатки данных также оказали воздействие на эффективную оценку итогов проектов и эффективности коридоров.

- (xi) Частный сектор играл незначительную роль в реализации СТСТ, в основном из-за ограниченного опыта у государственного сектора и недостаточной оценки рисков со стороны частного сектора. Создание ФАПЭ ЦАРЭС в 2010 году стало важным шагом вперед, но все еще предстоит многое сделать, чтобы содействовать развитию среды, которая бы способствовала расширению вовлечения частного сектора в Программу ЦАРЭС.

Значительные ресурсы были мобилизованы в результате сильной приверженности и коллективного подхода правительств, участвующих многосторонних институтов, двухсторонних агентств и частного сектора. Однако, все еще существует большой разрыв в финансировании для текущих и новых предлагаемых проектов. Ускорение реализации доработанной стратегии требует мобилизации большего объема ресурсов. Программа ЦАРЭС будет продолжать оставаться мощной платформой, на основе которой будут сосредотачиваться ресурсы посредством более динамичного партнерства между государственным и частным секторами, лучшей координации и синергии между многосторонними институтами, вовлеченными в программу, и посредством вовлечения более широких групп заинтересованных сторон со всего региона.

Глава 3

Глобальные и региональные события

А. Основные глобальные и региональные события

Программа ЦАРЭС осуществляет деятельность в региональной и глобальной среде, в которой происходят быстрые и существенные изменения. В 2008 году, когда была принята СТСТ, глобальный финансовый кризис только начался, хотя в экономиках ЦАРЭС все еще отмечались положительные реальные темпы роста валового внутреннего продукта (ВВП) – в среднем 5,6% в год в период с 2007 по 2011 гг.¹⁵ Со времени принятия СТСТ произошло два основных глобальных и региональных события.

Во-первых, хотя общий объем внешней региональной торговли ЦАРЭС сократился за период с 2008 по 2009 гг., отражая широко распространенное сокращение объемов мировой торговли, он восстановился до уровня 2008 года к 2011 году. Внешняя региональная торговля была больше, чем внутрирегиональная торговля, как по стоимости, так и по объему,¹⁶ но внутрирегиональная торговля будет иметь потенциал для роста, как только будут сняты барьеры для трансграничного перемещения товаров и людей. С 2008 по 2012 гг. в стоимостном

выражении внутрирегиональная торговля продуктами питания, полезными ископаемыми, металлами и одеждой увеличилась в два раза. С 2001 по 2011 года в стоимостном выражении как внутрирегиональная, так и внешняя региональная торговля увеличивались в среднем на 21% в год. Как внутрирегиональная, так и внешняя региональная торговля будут продолжать расти и дальше как результат непрерывного усовершенствования благоприятной среды для участия частного сектора и реализации возможностей, предоставляемых сравнительными преимуществами каждой страны.

СТСТ акцентировала внимание на использовании транзитных маршрутов восток-запад, определяя и ссылаясь на них в качестве коридоров ЦАРЭС для ведения торговли между Восточной Азией и Европой,¹⁷ но морские маршруты и Транссибирская железная дорога становятся более привлекательными. В определенной степени Коридоры ЦАРЭС 1a, 1b, 4b, 6b и 6c являются подъездными путями для Транссибирской железной дороги, и ожидается, что они получат выгоду от продолжающегося развития железной дороги. Однако, учитывая

¹⁵ Это не включает КНР. Реальный валовой внутренний продукт КНР рос в среднем на 10,5% в год за период с 2007 по 2011 гг.

¹⁶ Внутрирегиональная торговля составляла небольшую часть от общего объема торговли, увеличившись только с 5,5% до 6,7% за период 2002-2012 гг.

¹⁷ Новое руководство КНР заявило о своем намерении переместить гравитацию экономического центра страны в свои центральные и западные провинции; стимулировать внутреннее потребление; и перемещаться вверх по цепочке создания добавленной стоимости, исключая деятельность с низкой добавленной стоимостью. Эта политика предоставляет огромные потенциальные возможности для других стран ЦАРЭС.

региональные экономические события и изменения, происходящие в странах-членах, необходимо откорректировать акцент стратегии, придавая такую же важность северо-южным и внутрирегиональным связующим маршрутам, что и восточно-западным коридорам между Восточной Азией и Европой. Присоединение Пакистана и Туркменистана способствовало достижению этого баланса.

Во-вторых, в 2010 году был сформирован Таможенный союз между Беларусью, Казахстаном и Российской Федерацией. Союз представляет собой первую обязательственную договоренность о региональной торговле между странами, которые были частью бывшего Советского Союза, о чем свидетельствует строгое соблюдение членами обязательств, взятых в рамках союза. Был введен единый внешний тариф, а таможенный контроль вдоль их общих внутренних границ был отменен. Как результат, торговля внутри союза увеличивалась намного быстрее, чем торговля между союзом и странами в регионе, не относящимся к союзу, а в некоторой степени и заменила ее.

В. Последствия для Программы ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле

В силу глобальных и региональных событий, некоторые ключевые допущения и параметры региональной торговли ЦАРЭС, а также связанные потребности в области транспорта и содействия торговле, изменились, так как СТСТ изначально была сформулирована в 2007 году. Эти изменения включают (i) необходимость продления коридоров, чтобы обеспечить эффективную связь с

портами и далее с транспортными сетями, выходящими за пределы региона ЦАРЭС, (ii) важность развития коридоров север-юг, (iii) увеличенную привлекательность железнодорожного транспорта по сравнению с другими видами транспорта, (iv) важность развития транспортной логистики и (v) необходимость осуществления большего прогресса в достижении оптимизированного и эффективного контроля на границе.

Внутриконтинентальная торговля. Торговля между странами ЦАРЭС и их партнерами имеет внушительные размеры и получит выгоды от более эффективных наземных связей с центрами в глубине материка и логистическими хабами.

На Европу, Российскую Федерацию, КНР и Индию приходится большая часть торговли товарами со странами ЦАРЭС в рамках Евразии. Поэтому прямые маршруты являются особенно желательными, так как они будут означать больше транзитных перевозок через Центральную Азию. Улучшение связанности между странами ЦАРЭС и между странами ЦАРЭС и торговыми партнерами, не относящимся к ЦАРЭС, существенно важно для снижения торговых издержек и повышения конкурентоспособности.

Развитие железных дорог. Железные дороги могут предложить более эффективный вариант, чем автомобильные дороги, для перевозок на длинные расстояния, в особенности для контейнерных и скомпонованных грузов или товаров с низкой удельной стоимостью, которые являются важными продуктами стран ЦАРЭС для потребления на внутреннем рынке или для экспорта.¹⁸ В настоящее время доминирующим видом транспорта для грузовых перевозок в

¹⁸ В рамках региона ЦАРЭС, продукция, наиболее часто транспортируемая по железной дороге, включает нефть и нефтепродукты (30%), полезные ископаемые и металлы (например, уголь, медь), строительные материалы, хлопок и контейнеризированные товары общего назначения.

рамках региона ЦАРЭС является автомобильный транспорт. Однако железнодорожные перевозки являются доминирующими (80%) как для экспорта, так и для транзита. Кроме того, также было выявлено, что контейнерные маршрутные поезда¹⁹ являются более конкурентоспособными с точки зрения времени по сравнению с морским транспортом, а с точки зрения затрат – по сравнению с воздушным транспортом.²⁰

Большинство стран в регионе теперь сталкиваются с проблемами качества и недостатками в технологиях, используемых в их железнодорожной инфраструктуре, а также большим объемом невыполненных ремонтных работ. Некоторые сталкиваются с серьезными заторами на ключевых участках из-за ограниченности потенциала. Это вызывает потребность в строительстве новых железных дорог, усовершенствовании подвижного состава для контейнерных маршрутных поездов и смешанных поездов, более последовательного и эффективного движения поездов и усовершенствования управления трансграничными железнодорожными ветками. Необходимо и дальше развивать основные железнодорожные коридоры ЦАРЭС, чтобы создавать условия для бесперебойных железнодорожных сообщений между национальными железнодорожными системами.

Транспортная логистика. Логистические хабы, материковые контейнерные депо, терминалы и различные межмодальные перевалочные пункты – все они способствуют изменению маршрутизации транзитных грузов. Эти объекты играют важную роль в повышении эффективности перевозок и сокращении транспортных издержек для перевозки импорта и экспорта. Логистические сооружения и услуги, которые выходят за рамки

хранения, складирования и перевалки и включают деятельность с более высокой добавленной стоимостью, станут неотъемлемыми для региона.

Эффективное управление границами и таможенными операциями. Продолжающаяся интеграция стран ЦАРЭС в глобальную экономику частично зависит от намного большего прогресса по усовершенствованию эффективного управления границами и таможенными операциями, как на границах, так и за пределами границ. Эффективное управление границами включает результативное управление рисками; координированное управление границами; совместный таможенный контроль; механизм таможенного транзита, включая предоставление предварительной информации; перенос контроля во внутренние депо и логистические центры; и системы уполномоченных экономических операторов (УЭО). Требуемые усовершенствования, выходящие за рамки границ, включают оптимизированную выдачу разрешений и лицензий, стандартизированные коммерческие и транспортные документы, НЕО и систему определения таможенной стоимости и классификации.

Соглашения по содействию трансграничной торговле и перевозкам. Постепенно странами ЦАРЭС осуществлялась гармонизация процедур контроля на границе для людей, грузов и транспортных средств, в основном посредством ратификации международных конвенций и двухсторонних соглашений. Механизмы трансграничной торговли и перевозок в регионе ЦАРЭС все больше будут основываться на международных признанных передовых практиках, ведущих к беспрепятственной интеграции коридоров ЦАРЭС в глобальные сети цепочек поставок.

¹⁹ Контейнерные маршрутные поезда следуют по маршрутам Чончин – Дуйсбург, Чженчжоу – Гамбург и Ухань – Пардубице.

²⁰ Предпочтение железнодорожным контейнерным перевозкам вызвано операционными усовершенствованиями на железных и автомобильных дорогах Коридора ЦАРЭС 1, связывающих КНР и Европейский Союз (через Казахстан и Российскую Федерацию).

Глава 4

Доработанная Стратегия по транспорту и содействию торговле до 2020 года

А. Стратегические цели

Воздействие. Вдохновленная СТСТ, ЦАРЭС-2020 установила общие стратегические цели для направления деятельности Программы ЦАРЭС на период до 2020 года, фокусируя внимание на расширении торговли и повышении конкурентоспособности. В отношении к этим целям, изначально определенное воздействие СТСТ – “повышать конкурентоспособность региона и расширять торговлю между экономиками ЦАРЭС и с остальным миром” – все еще имеет силу. Это согласуется с более широким видением ЦАРЭС – видением регионального сотрудничества между странами-членами с целью улучшения доступа к рынкам в регионе и за его пределами, ведущему к ускоренному экономическому росту и совместному процветанию – *“Хорошие партнеры, хорошие соседи и хорошие перспективы”*.

34. **Итоги.** Улучшение связанности с рынками требует содействия перемещению, как товаров, так и людей, через границы между странами ЦАРЭС и с внешними рынками. Это позволит добиться увеличения внутрирегиональной торговли ввиду близости рынков, и увеличения межрегиональной торговли со странами Африки, Восточной Азии, Европы и Ближнего Востока. Три цели первоначальной стратегии все еще являются очень уместными:

- (i) создание конкурентных коридоров в регионе ЦАРЭС;

- (ii) содействие эффективному перемещению товаров и людей по коридорам ЦАРЭС и через границы; и
- (iii) развитие устойчивых, безопасных и удобных для пользователей транспортных и торговых сетей.

Операционный фронт. Главная цель доработанной стратегии – достижение предусмотренного воздействия и итогов первоначальной стратегии и ЦАРЭС-2020, учитывая уроки, полученные из прошлого опыта, а также изменяющиеся региональные и глобальные условия. Обзор определил необходимость в доработке результатов и принятии намного более интегрированного подхода к усовершенствованию транспортной и логистической инфраструктуры и к продвижению содействия торговле и транспорту. Аналогично изначальной стратегии, это включает капитальные инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры на коридорах, связывающих страны ЦАРЭС, и предоставление доступа к внешним “воротам”. Кроме того, доработанная стратегия также уделяет большее внимание гармонизации положений, процедур и стандартов для трансграничного перемещения товаров и людей, и приверженности реализации более эффективного управления границами. Логическая структура, представленная графически на Рисунке 1, отражена в доработанной стратегии.

Рисунок 1 Воздействие, подходы и приоритеты



Источник: Секретариат ЦАРЭС.

В. Операционные приоритеты

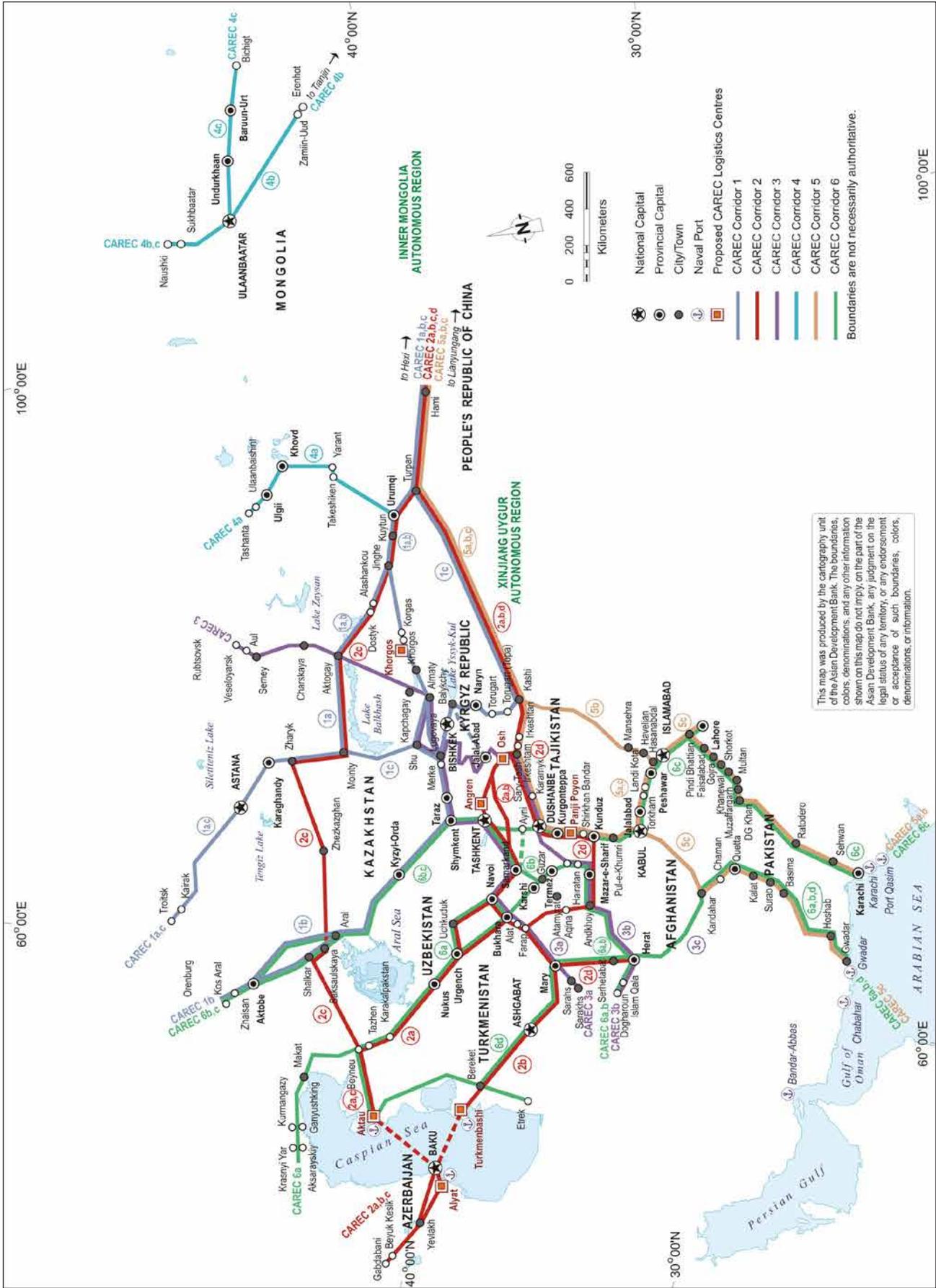
1. Развитие сети мультимодальных коридоров

Продление коридоров. Развитие основной сети ЦАРЭС, состоящей из шести коридоров, все еще остается приоритетом. Некоторые изначально определенные коридоры остаются незавершенными, без соединения с морскими портами или интермодальными логистическими хабами. Это ограничивает их эффективность с точки зрения создания благоприятных условий для увеличенных торговых потоков. Доработанная стратегия включает продления выборочных коридоров. Связанный План действий по реализации, представленный в разделе V, описывает пересмотренные шесть коридоров, которые вместе проиллюстрированы на Карте 1. На Карте 2 показаны новые продления коридоров.

Основные характеристики продлений коридоров включают:

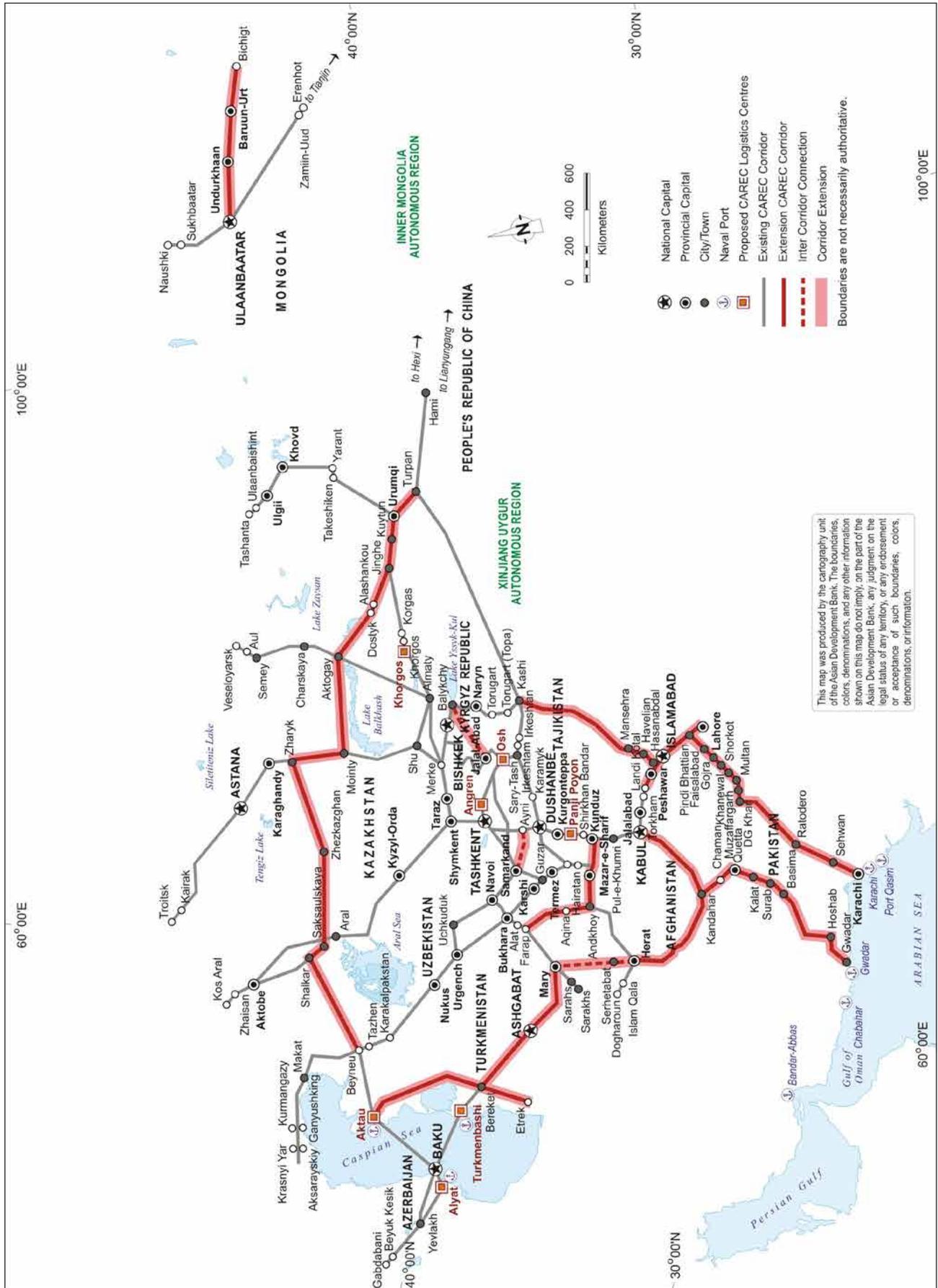
- (i) развитие связанности с морскими портами, расположенными в рамках региона ЦАРЭС, или вне его;
- (ii) включение альтернативных маршрутов для сокращения расстояния проезда вдоль существующих коридоров;
- (iii) развитие отсутствующих связующих звеньев, чтобы увеличить географический охват и взаимосвязанность между коридорами;
- (iv) развитие сети железных дорог для обслуживания коридоров ЦАРЭС, позволяющей им реализовать преимущества железнодорожных перевозок на длинные расстояния и перевозки массовых грузов; и
- (v) создание интермодальных хабов для поддержания более эффективного распределения и сбора грузов.

Карта 1 Коридоры ЦАРЭС: Новое согласование маршрутов



Источник: Секретариат ЦАРЭС.

Карта 2 Продления конкретных коридоров



Развитие автомобильных дорог. Первоначальная фаза СТСТ фокусировалась на развитии автодорожной инфраструктуры на шести коридорах ЦАРЭС и на снижении барьеров для трансграничного перемещения товаров и людей. Эта работа все еще продолжается, и доработанная стратегия будет продолжать улучшать и завершать работы по автодорожным коридорам с целью улучшения связанности и продвижения торговли и инвестиций.

Развитие железных дорог. Ориентированные на коммерческую деятельность и работающие на основе коммерческих принципов, железные дороги могут предложить более эффективные перевозки грузов и массовых товаров на длинные расстояния. Чтобы продвигать конкурентоспособность в международной торговле, доработанная стратегия поддерживает развитие региональных железных дорог, обслуживающих коридоры ЦАРЭС. Будут предоставлены инвестиции для увеличения потенциала железных дорог, включая новое строительство, обновление путей, строительство двухпутных дорог, усовершенствование сигнальных и коммуникационных систем, и электрификацию. Будет проводиться работа по улучшению операционной деятельности железных дорог посредством реструктуризации, чтобы операторы железных дорог имели здоровую финансовую и коммерческую основу. Усовершенствования железнодорожных перевозок потребуют не только достаточного потенциала, чтобы сделать возможным беспрепятственное движение поездов, но и чтобы осуществлять координацию перемещения через границы и соседние страны, чтобы обеспечить движение из пункта отправления в пункт назначения в соответствии с расписанием. Учитывая то, что это требует больших инвестиций, задача развития сети железных дорог ЦАРЭС будет продолжаться и после запланированного срока до 2020 года.

Развитие мультимодальных логистических хабов. В рамках измерения и мониторинга эффективности коридоров (ИМЭК) было выявлено, что перевалка грузов является основной статьей затрат и источником задержек для пользователей вдоль коридоров ЦАРЭС. Поэтому доработанная стратегия придает высокую приоритетность оказанию поддержки эффективному перемещению грузов между видами транспорта, более конкретно, между железнодорожными и морскими перевозчиками в основных портах и между железнодорожным и автомобильным видами транспорта в межмодальных сортировочных станциях. Будет предоставлена поддержка для формирования межмодальных станций в качестве логистических хабов, которые будут предлагать услуги хранения, консолидации и деконсолидации. Затем эти объекты будут служить в качестве хабов для сбора и распределения экспорта и импорта. В особенности, поддержка будет фокусироваться на логистических хабах, которые имеют стратегическое расположение рядом с основными центрами производства и спроса. Это будет стимулировать участие частного сектора в операциях по обработке и хранению грузов в хабах, а также в портах.

Усовершенствование пунктов пересечения границы. Доработанная стратегия будет оказывать поддержку более скоординированному управлению ППГ на выборочных коридорах ЦАРЭС. Это будет включать усовершенствования ППГ, направленные на увеличение физической пропускной способности, возможно включая современное оборудование, аппаратное и программное обеспечение информационно-коммуникационных технологий, складские помещения и сооружения для пассажиров. Расширение пилотных инициатив совместного таможенного контроля (СТК) на большее число пар ППГ, включая использование единых форм и обмен рентгеновскими изображениями,

полученными при проведении проверок, будет усилено посредством взаимного признания результатов проверок. Это расширение нацелено на внедрение совместных таможенных операций, где это допустимо в рамках законодательных систем стран ЦАРЭС. Кроме того, будет проведена работа с целью интеграции таможенных и других процедур, осуществляемых на границе. Все эти меры улучшат потоки транспорта, высвободят дополнительные пропускные мощности и снизят затраты и время в ППГ при транзитных перевозках.

2. Усовершенствование служб, связанных с торговлей и пересечением границ

Реформирование и модернизация таможенных служб. Будет предоставлена поддержка для принятия новых упрощенных таможенных кодексов, гармонизированных с международными стандартами. Это будет охватывать весь спектр таможенных функций: от регистрации участников ВЭД до заполнения импортных деклараций, оценки, классификации и начисления пошлин, физических проверок и администрирования правил происхождения в рамках торговых соглашений. Пять стран ЦАРЭС присоединились к Пересмотренной Киотской конвенции (ПКК), а пять других находятся на разных этапах процесса присоединения. Будет организована техническая поддержка и поддержка со стороны коллег для завершения процесса присоединения пяти оставшихся стран ЦАРЭС к ПКК и усовершенствования соблюдения требований после присоединения. Цель – чтобы к 2020 году к ПКК присоединились как минимум восемь стран ЦАРЭС.

Координированное управление границами (КУГ).

В тандеме с физическим усовершенствованием ППГ на коридорах ЦАРЭС, потребуются проведение более углубленной работы для усиления систем управления рисками в ППГ, чтобы ускорить

оформление законных грузов, одновременно сохраняя должный контроль на границе посредством определения грузов, имеющих высокий риск. Это позволит внедрить программы УЭО, в рамках которых утвержденные участники ВЭД – те, которые имеют хорошие показатели по соблюдению требований и продемонстрировали высокое качество соблюдения требований на основе предыдущих физических проверок – смогут получать свои грузы с минимальным вмешательством со стороны таможни. Кроме того, будут изучены более эффективные решения для управления границами для координации и улучшения связей между таможенными процедурами и системами контролирующими ведомствами на границе. Будет предоставлена ТП для анализа законодательных вопросов, препятствующих тому, чтобы страны внедряли подходы КУГ и управления рисками. Цель – внедрить КУГ в пяти парах ППГ на отобранных коридорах ЦАРЭС.

Развитие национальных единых окон.

Приоритетность будет отдана развитию на основе первоначальных инвестиций для усовершенствования функциональности отобранных НЕО. Важной областью в течение 2014–2020 гг. будет обеспечение региональной взаимосвязанности и операционной совместимости. Необходимо будет создать протоколы для обмена информацией, чтобы НЕО могли дополнять работу в области управления рисками, оказывали поддержку расширению программ УЭО, позволили взаимное признание результатов лабораторного тестирования для товаров, подлежащих санитарным и фитосанитарным (СФС) мерам, пр. Цель – создать к 2020 году в странах ЦАРЭС как минимум три системы НЕО.

За рамками таможенных служб: интегрированное содействие торговле. Увеличение объемов трансграничной торговли и транзитных перевозок

повысило потребность в модернизации СФС мер, чтобы они обеспечивали безопасность продуктов питания для потребителей и предотвращали распространение вредителей или болезней среди животных и растений. Реформа и модернизация СФС мер представляют собой часть проводимой работы в рамках программы по содействию торговле: региональные инициативы с целью гармонизации и модернизации СФС мер и их применения могут потенциально содействовать торговле сельскохозяйственной продукцией, мясом и молочными продуктами за пределами региона ЦАРЭС. ТП и инвестиционные проекты будут поддерживать программу по СФС мерам как минимум в пяти странах, в соответствии с международными стандартами.

3. Усовершенствование операционной и институциональной эффективности

Ремонт и содержание автомобильных дорог. Доработанная стратегия придает важность обеспечению адекватного ремонта и содержания автодорожных коридоров ЦАРЭС, чтобы они обеспечивали предоставление предусмотренного уровня качества обслуживания дорог. Будут приняты меры, чтобы помочь увеличить государственные бюджеты и создать дорожные фонды и сборы за использование дорог, чтобы обеспечить адекватное финансирование для их ремонта и содержания. Будет предоставлена поддержка для систем управления активами, чтобы помочь в определении приоритетности и реализации ремонта и содержания дорог и проведении комплексных обследований по состоянию дорог и измерению объемов движения, чтобы обеспечить надежные исходные данные для

разработки стратегии для коридоров по ремонту и содержанию дорог на основе результатов. Контракты на основе результатов работы будут расширены как минимум на три страны ЦАРЭС.

Безопасность дорожного движения.

Повышение безопасности дорожного движения является приоритетом, так как по оценке издержки, связанные с дорожно-транспортными происшествиями с летальным исходом в странах ЦАРЭС, составляют 1%–2% от ВВП региона.²¹ Экономически и социально выгодно инвестировать в улучшение безопасности автомобильных дорог, транспортных средств и пользователей дорог региона. Будет оказана поддержка потенциалу в области управления безопасностью дорожного движения; безопасным подходам к дизайну, строительству, эксплуатации и ремонту и содержанию дорожной инфраструктуры; мерам по повышению эффективности безопасности дорожного движения; и мобилизации ресурсов для мер по обеспечению безопасности дорожного движения. Каждый новый автодорожный проект в рамках Программы ЦАРЭС будет включать соответствующие характеристики безопасности дорожного движения. Будут определены конкретные потребности стран, и будет разработана региональная стратегия.

Внедрение выделенных железнодорожных коридоров.

Чтобы повысить надежность и привлекательность железнодорожных перевозок для грузоотправителей, будут внедрены выделенные железнодорожные коридоры (ВЖК). Цель заключается в создании условий для беспрепятственного, бесперебойного движения поездов. Это потребует высокой степени сотрудничества и гармонизации. ВЖК

²¹ Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ). 2013. *Глобальный отчет по безопасности дорожного движения*.

будут обеспечивать приоритетные перевозки по конкретным маршрутам, при этом поезда будут въезжать и выезжать с маршрутов в указанных местоположениях и в определенное по графику время. Поезда будут следовать по маршрутам в соответствии с установленными нормами эффективности. ВЖК будут использоваться для международных и внутрирегиональных грузовых перевозок, большей частью для контейнеров. ВЖК будут содействовать эффективной стыковке между системами, которые используют различную ширину колеи. Некоторые коридоры уже имеют железнодорожную инфраструктуру, в то время как другие потребуют дополнительных мощностей, которые будут планироваться и строиться уже после 2020 года. В качестве ВЖК будут отобраны несколько маршрутов. Один или более предложенных ВЖК будут реализовываться в качестве демонстрационного проекта, чтобы продемонстрировать жизнеспособность и выгоды, таким образом, стимулируя более широкое внедрение такого подхода странами ЦАРЭС в будущем (Приложение 4).

Политики и институты. Больше внимания и ресурсов будет выделено работе над секторной политикой и наращиванию потенциала. Будет и дальше усиливаться потенциал стран ЦАРЭС, связанный с проектами, в транспортном секторе. Это будет включать (i) планирование транспортных программ с учетом региональной перспективы, (ii) дизайн и реализацию проектов, и (iii) мониторинг результатов. Координационный комитет по транспортному сектору (ККТС) и Комитет таможенного сотрудничества (КТС) ЦАРЭС определяют приоритетные потребности в консультациях по вопросам политики, в областях наращивания потенциала, обмена знаниями и аналитической работы. Они также будут способствовать построению консенсуса на основе принципа сотрудничества при принятии решений. Будут предоставлены ТП и продукты знаний, чтобы оказать поддержку операционным приоритетам, отраженным в доработанной стратегии. Программы по развитию потенциала Института ЦАРЭС помогут в удовлетворении этих потребностей.²²

²² www.carecprogram.org/index.php?page=carec-institute

Глава 5

План действий по реализации

А. Основные этапы и индикаторы результатов

Обновленная структура результатов представлена в Приложении 1. Она обеспечивает основу для оценки реализации доработанной стратегии. Эта оценка будет проводиться постоянно и завершится масштабным обзором в 2020 году. К 2020 году необходимо достичь следующие индикаторы результатов и осуществить следующие этапы:

- (i) завершено строительство и/или модернизация 7 800 км автомобильных дорог;
- (ii) построено или усовершенствовано 70% от общей протяженности сети автодорожных коридоров ЦАРЭС (29 350 км, включая новые продления);
- (iii) построено 1 800 км железнодорожных путей и обновлены, электрифицированы или оснащены сигнальными системами 2 000 км;
- (iv) восемь стран ЦАРЭС присоединились к ПКК;
- (v) КУГ внедрено в пяти парах ППГ;
- (vi) создано три системы НЕО;
- (vii) в пяти странах созданы региональные программы сотрудничества в области СФС мер в соответствии с международными стандартами;
- (viii) созданы и работают пять региональных мультимодальных логистических центров;
- (ix) модернизировано пять ППГ;

- (x) успешно завершены проекты по ремонту дорог и инициированы три контракта по ремонту дорог на основе результатов;
- (xi) характеристики безопасности дорожного движения успешно интегрированы в новые автодорожные проекты ЦАРЭС;
- (xii) в трех странах ЦАРЭС созданы секретариаты для НОК;
- (xiii) создана одна или больше групп по управлению коридорами (ГУК) для отобранных пилотных коридоров; и
- (xiv) как минимум шесть мероприятий по наращиванию потенциала в области транспорта и содействия торговле проводилось ежегодно.

В. Приоритетные инвестиционные проекты и проекты технической помощи

Полное достижение целей и задач доработанной стратегии потребует успешного завершения уже определенных инвестиционных проектов и новых инвестиционных проектов и проектов ТП. Доработанная стратегия включает 108 инвестиционных проектов с общей оценочной стоимостью \$38,8 миллиарда и 48 проектов ТП с общей оценочной стоимостью \$74,6 миллиона.

Из 108 инвестиционных проектов 76 – это новые проекты с оценочной стоимостью \$21,4

Таблица 1 Краткая информация по инвестиционным проектам (млрд. \$)

	Текущие	Новые	Всего
По оценочной стоимости			
Автодороги	11,4	13,2	24,6
Железные дороги	4,1	6,1	10,2
Аэропорты и гражданская авиация	0,5	0,9	1,4
Порты и морские перевозки	1,0	0,1	1,1
Логистика	0,0	0,2	0,2
Содействие торговле	0,4	0,9	1,3
Всего	17,4	21,4	38,8
По числу проектов			
Автодороги	3	35	38
Железные дороги	2	15	17
Аэропорты и гражданская авиация	10	5	15
Порты и морские перевозки	15	2	17
Логистика	0	6	6
Содействие торговле	2	13	15
Всего	32	76	108

Источник: Секретариат ЦАРЭС.

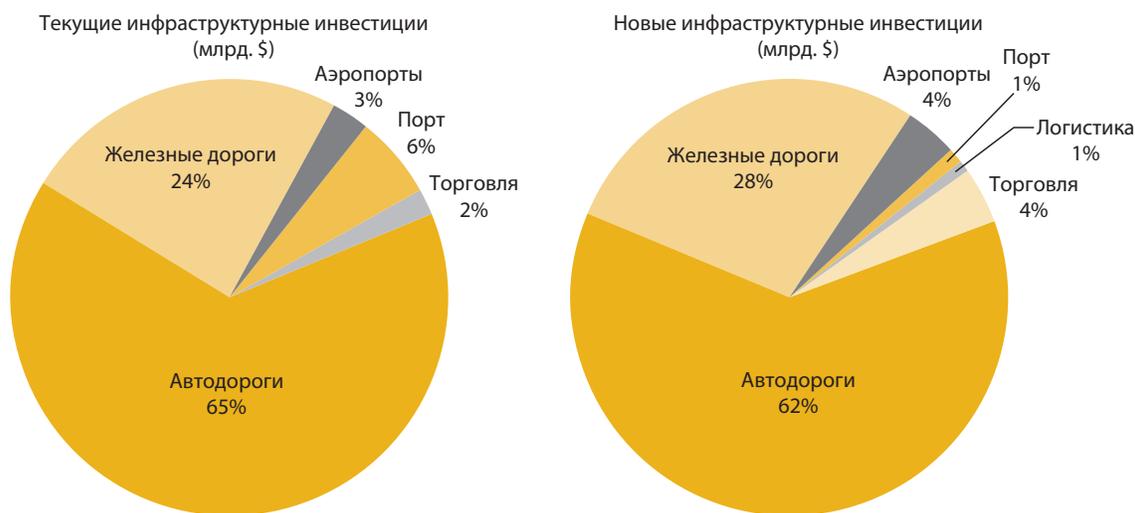
миллиарда. Они дополняют 32 текущих проекта с оценочной стоимостью \$17,4 миллиарда (Таблица 1). Средний размер новых проектов меньше, так как они включают проекты меньшего масштаба, такие как строительство логистических центров и усовершенствование ППГ. Предлагается, чтобы в рамках 48 проектов ТП были проведены исследования по потенциальным инвестициям или предоставлялась консультационная помощь в области планирования, передачи технических знаний и развития институционального потенциала. Краткое описание инвестиционных проектов и проектов ТП представлено в Приложении 2.

Проекты автодорожного сектора будут продолжать представлять собой большую часть текущих транспортных проектов. Это объясняется (i) чрезмерным числом осуществляемых автодорожных проектов, многие из которых

отстают от графика; и (ii) инвестициями в автодороги, представляющие собой новые продления коридоров в Пакистане. При этом автодорожные проекты будут представлять меньшую общую долю от новых предлагаемых проектов (Рисунок 2).

С. Изменения в коридорах и инвестиционные проекты

Доработанная стратегия включает обновление транспортных коридоров ЦАРЭС, чтобы отразить необходимые продления коридоров, отсутствующие связующие звенья и железнодорожные сообщения для перевозки грузов и массовых товаров на длинные расстояния. Наиболее важные изменения в коридорах и основные связанные инвестиционные проекты обобщены ниже.

Рисунок 2 Сравнительная краткая информация по текущим и новым инвестиционным проектам по подсекторам

Источник: Секретариат ЦАРЭС.

Таблица 2 Краткая информация по проектам технической помощи (млн. \$)

	Текущие	Новые	Всего
По оценочной стоимости			
Автодороги	8,1	10,0	18,1
Железные дороги	0,0	21,1	21,1
Аэропорты и гражданская авиация	0,0	0,0	0,0
Порты и морские перевозки	0,0	4,5	4,5
Логистика	0,0	0,0	0,0
Содействие торговле	21,3	0,6	21,9
Государственно-частное партнерство	0,0	7,0	7,0
Социальные/экологические вопросы	0,0	2,0	2,0
Всего	29,4	45,2	74,6
По числу проектов			
Автодороги	8	4	12
Железные дороги	0	12	12
Аэропорты и гражданская авиация	0	0	0
Порты и морские перевозки	0	3	3
Логистика	0	0	0
Содействие торговле	16	1	17
Государственно-частное партнерство	0	2	2
Социальные/экологические вопросы	0	2	2
Всего	24	24	48

Источник: Секретариат ЦАРЭС.

1. Коридор 1: Европа – Восточная Азия

Коридоры 1 и 2 обеспечивают функцию транзита в направлении восток–запад. Коридор 1 начинается от КНР и ведет в западном направлении в Европу. От Турпана (КНР) он раздваивается, а его северная ветка снова раздваивается перед границей Казахстана, но в конечном итоге все ответвления ведут на север в Российскую Федерацию.

Ряд важных автодорожных проектов запланированы и осуществляются на Коридоре 1. Самый большой, с точки зрения стоимости и протяженности, - КАЗ ИП 4, который включает реконструкцию множества участков дорог общей протяженностью более 2 450 км. Он на 40% завершен, при этом большая часть финансирования предоставляется Азиатским банком развития (АБР). В рамках другого крупного автодорожного проекта будет усовершенствована автодорога Алматы – Хоргос, финансирование для него предоставлено Международным банком реконструкции и развития, и также осуществляется проект по платной автодороге Астана – Караганда.

По Коридору 1 в Казахстане определено четыре новых проекта, все они отражают увеличение фокуса внимания на содействие торговле и логистике. В рамках трех из них будут усовершенствованы ППГ в Достыке (автодорожный и железнодорожный) и в Хоргосе (автодорожный). В рамках четвертого будет развиваться крупный логистический центр в Хоргосе. Кроме того, имеется три проекта по электрификации 988 км железных дорог на Коридоре 1. В Кыргызской Республике реконструкция автодороги Бишкек – Торугарт завершена на 50%, финансирование для которой выделено Экспортно-импортным банком Китая. Помимо этого имеется пять железнодорожных

проектов, включающих электрификацию, реабилитацию и ремонтные сооружения; планы по завершению Коридора 1 отражают смещение акцента инвестиций с автомобильных дорог на железные дороги, что отражено в доработанной стратегии.

2. Коридор 2: Средиземноморье – Восточная Азия

Это самый протяженный коридор. Хотя его восточный конец находится в Турпане (КНР), а западный конец – в Баку, его многочисленные ответвления проходят через 7 из 10 стран. В первоначальной сети он был единственным коридором, проходящим через Азербайджан и Туркменистан. Расширенная сеть включает две новые железнодорожные ветки:

- (i) Коридор 2с свяжет Бейнеу (Казахстан) с Турпаном (КНР), когда будет завершено строительство запланированного связующего звена между Саксаульская и Жезказганом (КАЗ ИП 13). Также будут усовершенствованы пункты пропуска в Достыке (Казахстан), как для автотранспорта, так и для поездов, и будет электрифицирован участок в Казахстане между Моинты и Достыком.
- (ii) Коридор 2d от Сары-Таша (Кыргызская Республика), проходя через Таджикистан и Афганистан, соединяется с Коридором 2b в Туркменистане. Три проекта Афганистана – АФГ ИП 11.1, АФГ ИП 12 и АФГ ИП 101 – включены в План действий по реализации, связанный с доработанной стратегией.

Значимость Коридора 2с частично связана с его предусмотренным использованием для транс-каспийского контейнерного маршрутного железнодорожного сообщения «Шелковый ветер», связывающего КНР с

Турцией и, с открытием Босфорского тоннеля, с Европой. Уже осуществляется масштабная модернизация автодорог на участке Коридора 2b в Туркменистане, включенная в план действий как ТКМ ИП 104. Уже осуществляется модернизация и расширение порта Туркменбаши, а логистический центр в порту включен в план действий. Запланировано строительство основной железнодорожной ветки между Андижаном (Узбекистан) и Каши (КНР), проходящей через Кыргызскую Республику и относящейся к первоначальному коридору. Однако еще не принято решение по ее маршруту, а финансово-экономическое обоснование еще предстоит разработать. Это рассматривается как более долгосрочный проект, который, вероятно, не будет завершен к 2020 году.

3. Коридор 3: Российская Федерация – Ближний Восток и Южная Азия

Это единственный коридор, для которого большая часть инвестиций в плане действий по реализации выделена для железнодорожного сектора. Большинство проектов будут осуществляться в Афганистане, завершая строительство железнодорожной ветки между Андхоем и Ширхан Бандаром, которая свяжет Таджикистан с Туркменистаном через Афганистан (см. Коридор 2 на картах). Вероятно, будет также продлеваться железная дорога, связывающая Афганистан с Туркменистаном, и ожидается, что АБР предоставит часть требуемого финансирования. Существенные железнодорожные проекты также запланированы для Казахстана (планируется финансирование в рамках концессии), Кыргызской Республики и Узбекистана (с

финансированием от Экспортно-импортного банка Китая). В Казахстане осуществляется проект по строительству платной дороги на участке автодороги Алматы – Капчагай. Другие проекты, отраженные в плане действий по реализации, включают строительство автодороги Бишкек – Ош, при совместном финансировании АБР и Евразийского банка развития, логистического центра в Оше и усовершенствования в ППГ в Конысбаева (Казахстан), Карамыке (Кыргызская Республика) и Аляте (Узбекистан). И, наконец, АБР финансирует реконструкцию последнего участка национальной кольцевой автодороги Афганистана между Кайсаром и Ламаном.

4. Коридор 4: Российская Федерация – Восточная Азия

Этот коридор проходит через Монголию, связывая Российскую Федерацию на севере с КНР на юго-востоке. Северный участок соединяет Коридор 1 в Урумчи с Коридорами 2 и 5 через Урумчи в Турпане. Основные работы по развитию Коридора 4 будут включать Западную региональную автодорогу, охватывая в общей сложности 748 км, также ожидается, что в 2014 году будут завершены три железнодорожных проекта.

Восточный участок Коридора 4 отделен от остальных шести коридоров ЦАРЭС. Он связывает Российскую Федерацию с КНР, проходя через Улан-Батор. В рамках проекта, включающего автодорогу протяженностью 448 км, запланировано новое продление коридора, которое начинается от Улан-Батора, проходит через Бичигт (Монголия) и затем выходит в КНР, доходя до порта Джиньчжоу.

5. Коридор 5: Восточная Азия – Ближний Восток и Южная Азия

Наиболее значительные изменения в сети коридоров затронут Коридор 5, который связывает КНР с Южной Азией и Ближним Востоком. С присоединением Пакистана к ЦАРЭС теперь возможно продлить коридор до Аравийского моря. Это будет достигнуто в результате трех продлений общей протяженностью 4 526 км:

- (i) Продление автодорожного коридора в Пакистане от Торхама до Пешавара и затем на юг до портов Карачи и Касим по трассам М1–М4 (т.е. М1, М2, М3 и М4), N-55 и по другим компонентам национального коридора север-юг на западной стороне реки Инд.
- (ii) Продление в южном направлении от Каши (КНР) до Хасанабдала (рядом и Исламабадом) через Каракурумскую автомагистраль. Уже ведется строительство нового участка этой автодороги за счет финансирования КНР.
- (iii) Продление в юго-западном направлении от Кабула по кольцевой дороге через Кандагар до ППГ в Чамане (Афганистан) и далее до Кветты (Пакистан), по реконструированным участкам автодороги в провинции Балочистан в Пакистане и затем – до порта Гвадар в Пакистане.

В рамках нового плана действий по реализации определены четыре проекта по реабилитации и модернизации автодороги от Торхама до Карачи с общей оценочной стоимостью \$1,2 миллиарда. Агентство международного развития США (USAID) финансирует участок Пешавар – Торхам, в то время как АБР финансирует участок Фейсалабад - Годжра (М4). С афганской стороны границы уже ведется реконструкция автодороги Кабул – Джелалабад при поддержке

АБР, а дороги, ведущие до и через Кандагар уже реконструированы. В рамках дополнительного проекта будут расширены и модернизированы ППГ в Торхаме, Вагхе и Чамане.

Коридор 5 также проходит через Таджикистан, где в рамках пяти проектов будут осуществляться развитие и модернизация автодорожных и железнодорожных веток, связывающих с Афганистаном, и строительство логистического центра на границе в Панджи Пойоне. Японское агентство международного сотрудничества оказывает поддержку одному из этих проектов: участок скоростной автомагистрали Сехван – Ратодеро (N55).

6. Коридор 6: Европа – Ближний Восток и Южная Азия

Коридор 6 связывает Российскую Федерацию с Южной Азией и Ближним Востоком. Почти на всей своей протяженности он соединяется с другими коридорами (Коридоры 1, 2, 3 и 5), таким образом, основные проекты, оказывающие воздействие на Коридор 6, уже были упомянуты выше. Наиболее значимые изменения в Коридоре 6 будут представлять собой железнодорожные проекты на севере Афганистана и автодорожные проекты в Пакистане, обеспечивающие связанность с портами на Аравийском море.

Запланировано новое продление железнодорожного коридора, который свяжет Казахстан с Туркменистаном. Строится новая железная дорога при поддержке АБР для одного участка и Исламского банка развития – для другого участка. Её протяженность составит 800 км и она берет начало от порта Актау (Казахстан), идет на Этрек (Туркменистан) и далее до туркменско-иранской границы, и

будет пересекаться с сетью железных дорог Туркменистана в Берекете.

От Берекета новый коридор будет проходить через Ашгабад и далее через Мары, совпадая с Коридором 2. Далее он проследует на юг, переходя в Афганистан, и будет совпадать с Коридором 2 по кольцевой автодороге до Герата. Коридор проследует по кольцевой автодороге Афганистана до Кандагара, дойдя до ППГ в Чамане, выходя в Пакистан, и закончится в Гвадаре на Аравийском море. Чтобы завершить продление Коридора 6 в Пакистане, на период с 2014 по 2020 гг. запланирована реализация ряда автодорожных проектов (Приложение 2).

D. Усиление устойчивости

В рамках «Рио+20» - Конференции по устойчивому развитию Организации Объединенных Наций, проведенной в 2012 году - восемь многосторонних банков развития (МБР)²³ сделали заявление о добровольном обязательстве в отношении устойчивого транспорта, тем самым привлекая внимание к очень важной роли, которую играет устойчивый транспорт в устойчивом развитии. Ожидается, что восемь МБР предоставят более \$175 миллиардов в виде займов и грантов для развивающихся стран в период 2014–2024 гг., чтобы оказать помощь в развитии более устойчивых транспортных систем. Ожидается, что МБР опубликуют свой первый отчет о проделанной работе к концу 2014 г., описывающий прогресс, достигнутый за первый год осуществления этого обязательства.

Глобальная обеспокоенность относительно изменений климата, использования энергии, воздействий на окружающую среду и

ограниченности финансовых ресурсов для транспортной инфраструктуры указывает на необходимость внедрения новых подходов к планированию, дизайну, строительству, эксплуатации и ремонту и содержанию транспортных систем. Программа ЦАРЭС будет включать меры по адаптации к климату в свои операции. Это будет включать внесение корректировок, связанных с изменением климата, в технические требования и генеральные планы, включение связанных экологических мер, продвижение «зеленых» грузовых перевозок и логистики и корректировку графиков по исполнению ремонтных работ и контрактов.

За последнее десятилетие Программа ЦАРЭС включала меры предосторожности для защиты людей и окружающей среды от отрицательных воздействий своих проектов. Внедрение и применение мер предосторожности для транспортных проектов со стороны партнеров по развитию помогло странам ЦАРЭС переоценить адекватность и усовершенствовать свои национальные политики и законодательные положения для обеспечения социальной и экологической защиты, а также собственные механизмы мониторинга и обеспечения соблюдения законодательных требований. В странах ЦАРЭС этот процесс все еще продолжается, и проекты ЦАРЭС могут оказать дальнейшее влияние в этой области в будущем.

Включение социальных и экологических аспектов будет продолжать оставаться важной характеристикой транспортных операций АБР. Что касается конкретных интервенций, особое внимание будет уделяться как отдельным проектам, так и региональным программам ТП, чтобы решать вопросы безопасности дорожного движения, включать социальные

²³ Африканский банк развития, Азиатский банк развития, САФ – Банк развития Латинской Америки, Европейский банк реконструкции и развития, Межамериканский банк развития, Исламский банк развития и Всемирный банк.

Таблица 3 План зарезервированного и индикативного финансирования

Источник	Текущие	Новые	Всего
Правительства ЦАРЭС	8,5	11,8	20,3
Партнеры по развитию	6,1	7,8	13,9
Частный сектор	0,8	1,0	1,8
Незарезервированное финансирование	2,0	0,8	2,8
Всего	17,4	21,4	38,8

ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество.

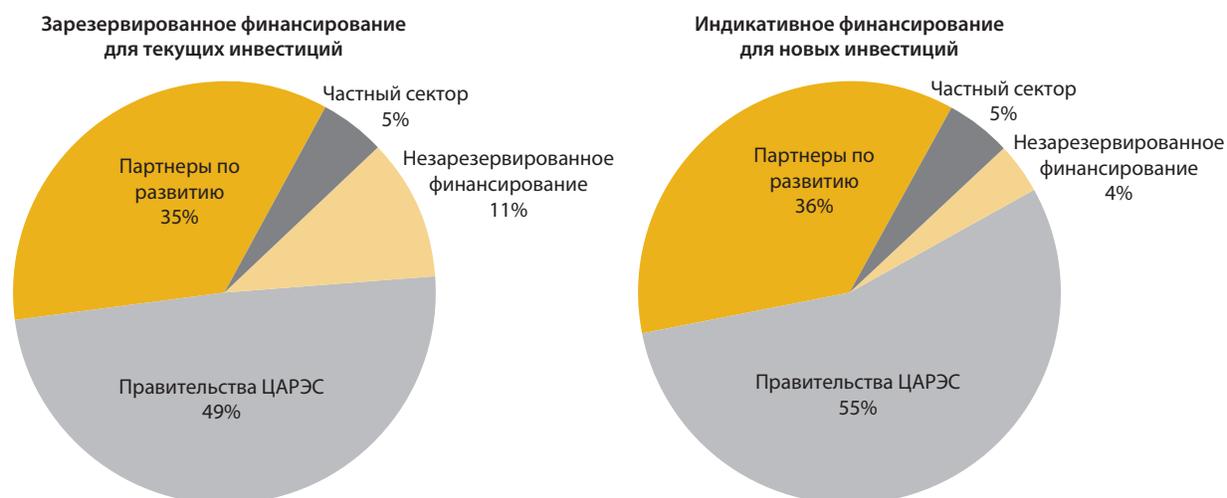
Источник: Секретариат ЦАРЭС.

и экологические меры предосторожности; и чтобы сократить потенциальный вклад новых автодорог в передачу ВИЧ/СПИД.

В дополнение к мерам безопасности, оценка социальных, гендерных вопросов и вопросов бедности во время формулировки операций в транспортном и торговом секторах может привести к включению специальных мер или дополнительных проектных компонентов. Эти меры и компоненты будут разрабатываться с тем, чтобы обеспечить, чтобы бедные женщины и другие уязвимые группы получали выгоды от проекта; и будет осуществляться мониторинг конкретных социальных воздействий.

Е. План финансирования

Из общей суммы стоимости программы в \$38,8 миллиарда в текущие проекты уже инвестировано около \$5,6 миллиарда. Оставшиеся \$33,2 миллиарда потребуют ежегодных инвестиций в размере эквивалентном примерно \$4,74 миллиарда в течение семилетнего периода - 2014–2020 гг. Как показано в Таблице 3, ожидается, что правительства ЦАРЭС и партнеры по развитию выделят в общей сложности \$34,2 миллиарда. Еще \$1,0 миллиард, как ожидается, поступит от частного сектора, но это не гарантировано. Оставшиеся \$2,8 миллиарда

Рисунок 3 Зарезервированное и индикативное финансирование

ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество.

Источник: Секретариат ЦАРЭС.

представляют собой незарезервированное финансирование. Эти цифры основаны на планах финансирования для текущих проектов, предоставленных АБР странами ЦАРЭС, и на ожидаемом плане финансирования со стороны АБР и других партнеров по развитию для новых инвестиционных проектов.

Ожидается, что правительства, включая государственные предприятия, сделают основные вклады для устранения этого разрыва в финансировании. Будут осуществляться поиски частных инвестиций, но опыт показывает, что большинство проектов в транспортном секторе ЦАРЭС представляют собой общественные блага и, таким образом, являются непривлекательными для частных инвесторов. Прогнозируемый уровень финансирования из этого источника эквивалентен 5% от стоимости новых проектов.

Полная реализация плана действий будет также зависеть от увеличения ассигнований от партнеров по развитию. Их вклад составил около 13% от капитальных затрат проектов, которые уже завершены, или 30%, если не учитывать КНР.

По оценке стоимость программы ТП составит \$10,7 миллионов в год. Она была сокращена, чтобы соответствовать масштабу финансирования, которое, как ожидается, будет доступно от партнеров по развитию. Она не представляет собой в полной степени финансирование ТП, которое может потребоваться. Кроме того, предусматривается, что (i) Институт ЦАРЭС будет содействовать обмену знаниями между странами ЦАРЭС, сокращая потребность во внешних финансовых ресурсах; и (ii) когда первоначальные проекты ТП будут завершены, особенно в областях развития систем железных дорог, безопасности дорожного движения и участия частного сектора, будет

продемонстрирована ценность использования ТП в поддержании доработанной стратегии, и тем самым будет проложен путь к увеличению финансирования для проектов ТП во второй половине периода реализации.

F. Механизмы реализации

Координационный комитет по транспортному сектору (ККТС) и Комитет таможенного сотрудничества (КТС) будут совместно отвечать за мониторинг реализации доработанной стратегии при поддержке и руководстве со стороны Секретариата ЦАРЭС. ККТС и КТС проводили регулярные заседания, начиная с 2008 года, и получали отчеты о проделанной работе по Стратегии по транспорту и содействию торговле (СТСТ). Однако требуются усовершенствования (i) в создании и укомплектовании штата предусмотренных институтов ЦАРЭС, (ii) потенциала и функциональности этих институтов и (iii) взаимодействия и координации между национальными и региональными институтами в рамках ЦАРЭС для улучшения сбора данных и реализации.

Национальные объединенные комитеты по содействию транспорту и торговле. Было предусмотрено создание НОК для введения в действие соглашений о трансграничных перевозках, оказания поддержки в сборе национальных данных и подготовке отчетности о проделанной работе по реализации СТСТ. Однако, за исключением некоторых стран ЦАРЭС, НОК или не были созданы или не вовлекались в деятельность, как это было предусмотрено. Учитывая приверженность стран ЦАРЭС, и при поддержке со стороны Секретариата и Института ЦАРЭС, будут созданы более устойчивые НОК на основе хорошо определенных технических заданий.

Группы по управлению коридорами.

Группы по управлению мультимодальными коридорами (ГУК) будут отвечать за долгосрочную устойчивость коридоров. Они будут координировать национальную работу по развитию инфраструктуры коридоров (расширение, реконструкция, модернизация); гармонизации положений, затрагивающих содействие торговле и транспорту, а также процедуры по обеспечению соблюдения законодательных требований; и внедрение технологий для мониторинга перемещения перевозчиков и их грузов по коридорам. Они будут содействовать эффективному перемещению людей и товаров через границы, принятию благоприятных политик для транспорта и торговли и определению решений, чтобы избежать задержек в выполнении обязательств в рамках доработанной стратегии. ГУК будут иметь офисы и сотрудников, располагающиеся в одной стране на коридоре. Каждый из них создаст рабочий комитет, который будет отчитываться перед ККТС и КТС. Члены каждого рабочего комитета будут представлять все страны, расположенные на соответствующем коридоре, и каждый комитет будет поддерживать связь и осуществлять координацию с НОК. На пилотной основе будет создана одна ГУК для отобранного коридора ЦАРЭС, прежде чем будут созданы ГУК для других коридоров.

Совместные заседания ККТС и КТС. ККТС будет все также нести ответственность за мероприятия в области транспорта и логистики, в то время как КТС будет продолжать нести ответственность за мероприятия в области таможенного сотрудничества и содействия торговле. С участием партнеров по развитию будут проводиться совместные заседания ККТС и КТС с целью обзора прогресса по реализации доработанной стратегии, а результаты будут представляться заседаниям

высокопоставленных официальных лиц и министерским конференциям.

Для участия в совместных заседаниях будет приглашаться Федерация ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС (ФАПЭ ЦАРЭС).

Институт ЦАРЭС. Значительно более широкая роль предусмотрена для Института ЦАРЭС после его физического создания и начала работы. Важным аспектом в этой роли будет создание, хранение и распространение знаний, в основном посредством проведения исследований, обучения и сбора информации, представляющих взаимный интерес для всех стран ЦАРЭС. Области фокуса внимания Института ЦАРЭС будут включать (i) сбор и публикацию данных по транспорту, торговле и макроэкономическим данным для оценки прогресса в достижении целей Программы ЦАРЭС; (ii) исследования по конкретным темам, таким как стандартизация транспортных средств и правила, регулирующие их перемещение через границы, железные дороги, ремонт и содержание автодорог и безопасность дорожного движения, и государственно-частные партнерства (ГЧП); и (iii) исследование по трансформации транспортных коридоров в экономические коридоры. Как таковой, Институт ЦАРЭС будет наделен конкретным мандатом для проведения регулярного мониторинга прогресса по реализации целей, уточненных в структуре, основанной на результатах.

Мониторинг и оценка. Будет осуществляться дальнейшее усиление мониторинга и оценки с целью согласования с доработанной стратегией. С учетом вкладов ККТС и КТС разработаны индикаторы эффективности на основе результатов (Приложение 1). ККТС и КТС будут совместно осуществлять мониторинг

реализации доработанной стратегии и прогресс Программы ЦАРЭС в достижении ее результатов и итогов. Будет осуществляться дальнейшее усиление программ ФАПЭ ЦАРЭС и измерения и мониторинга эффективности коридоров (ИМЭК), чтобы охватывать как результаты, так и итоги. Программы Института ЦАРЭС по развитию потенциала помогут странам включить результаты мониторинга в государственные системы мониторинга и оценки.

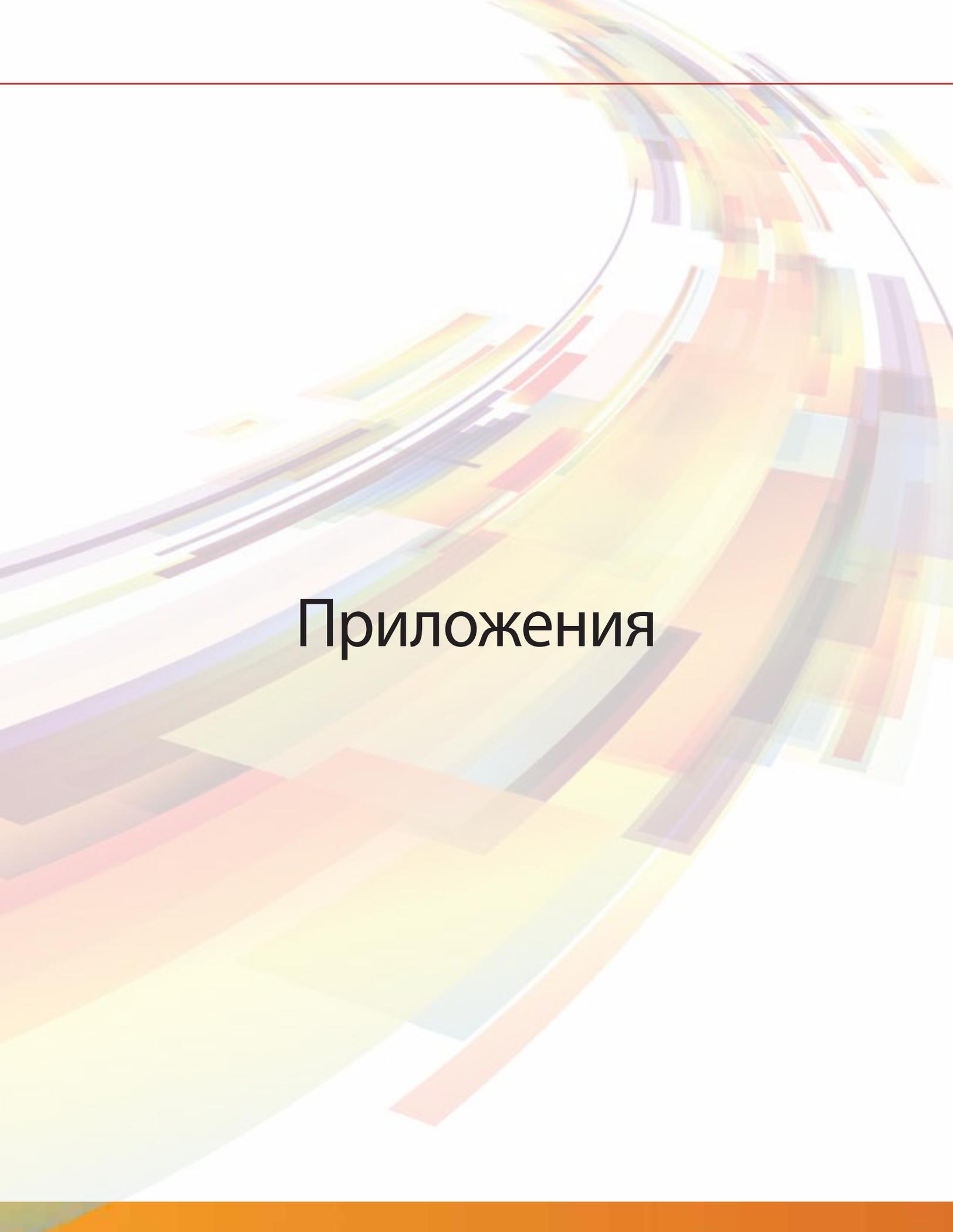
Г. Мобилизация ресурсов и механизмы координации

Страны ЦАРЭС будут включать приоритетные проекты в свои соответствующие национальные планы развития. Эти проекты будут финансироваться или за счет внутренних ресурсов или посредством мобилизации внешнего финансирования. Со своей стороны многосторонние институты возьмут на себя обязательство продолжать предоставлять финансовую и техническую поддержку для проектов ЦАРЭС, включая изучение возможности привлечения других ресурсов, предназначенных для региональных проектов, и они будут осуществлять тесную координацию друг с другом. Помимо обычных ассигнований, основанных на результатах, для правомочных стран ЦАРЭС, у АБР и Всемирного банка есть льготные механизмы, разработанные для оказания поддержки региональным проектам. Многосторонние институты будут также помогать странам ЦАРЭС генерировать заинтересованность частного сектора, используя различные инструменты, и стимулировать их участие в проектах ЦАРЭС. Будет приветствоваться вовлечение других партнеров по развитию в рамках параметров стратегических целей ЦАРЭС.

Финансирование региональных проектов представляет собой сложный процесс.²⁴ Будут изыскиваться возможности использования ГЧП для финансирования приоритетных проектов. В качестве первоначального шага будет изучена возможность создания регионального механизма ЦАРЭС по разработке проектов, чтобы оказать помощь в подготовке потенциальных проектов ГЧП и мобилизации заинтересованности частного сектора. Будут предоставлены ресурсы ТП для создания этого механизма; рассмотрения вопросов разработки институциональной структуры, операционного механизма и потребностей в финансировании для этого механизма. Когда механизм будет создан, он будет оказывать поддержку конкретным транзакциям посредством определения, анализа и оценки потенциальных проектов в рамках подхода ГЧП, и посредством разработки дизайна ГЧП в процессе завершения оформления финансовых аспектов проектов.

Доработанная стратегия будет реализовываться в тесной координации с другими инициативами регионального сотрудничества. Секретариат ЦАРЭС будет поощрять проактивный обмен информацией с другими региональными объединениями посредством, помимо прочего, консультаций и веб-сайта Программы ЦАРЭС, пр. Офисы национальных и секторных координаторов ЦАРЭС будут также осуществлять тесное сотрудничество с другими организациями регионального сотрудничества в рамках своих соответствующих стран. Результаты такой деятельности будут представляться на заседаниях высокопоставленных лиц через заседания ККТС и КТС.

²⁴ АБР. 2009. *Инфраструктура для беспрепятственной Азии*. Манила.



Приложения

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Структура результатов Стратегии ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле

Воздействие	Конечный результат	Контрольные показатели/ индикаторы конечных результатов	Источники данных	Промежуточные результаты	Контрольные показатели/ индикаторы промежуточных результатов	Источники данных
Расширена торговля и повышена конкурентоспособность	В регионе ЦАРЭС созданы конкурентоспособные коридоры	К 2020 г. внутрирегиональная торговля в стоимостном выражении возрастет в пять раз (по сравнению с базовым показателем 2005 г. \$7 961 млн.) Скорость с учетом задержек (ССЗ) при движении по 500-км участку коридоров ЦАРЭС увеличится на 30% до 30 км/ч к 2020 г. (базовый показатель 2010 г.: 23,5 км/ч)	Статистика направлений торговли, МВФ Квартальные и годовые отчеты ИМЭК ЦАРЭС	Создана сеть мультимодальных коридоров	Завершено 7 800 км скоростных автомагистралей или национальных автомагистралей (построены или улучшены) к 2020 г. Доля от общей протяженности автомобильных коридоров ЦАРЭС построенных или улучшенных: 70% Завершены 1 800 км (новое строительство) железных дорог к 2020 г. Завершены 2 000 км ж/д путей (обновление, электрификация или сигнализация) к 2020 г. Пять мультимодальных логистических центров введены в действие к 2020 г. Не менее 5 пунктов пропуска в регионе улучшены к 2020 г.	Периодические отчеты ККТС ЦАРЭС
Облегчено эффективное перемещение товаров и людей по коридорам ЦАРЭС и через границы		Типичное (определяемое в ИМЭК, как "среднее") время на прохождение через пункт пропуска сократится на 35% до 5,7 часа к 2020 г. (базовый показатель 2010 г.: 8,7 часа)	Квартальные и годовые отчеты ИМЭК ЦАРЭС	Усовершенствованы службы, связанные с торговлей и пересечением границ	Восемь стран ЦАРЭС присоединились к Пересмотренной Киотской конвенции к 2020 г. (базовый показатель 2010 г.: пять)	Периодические отчеты ККТС ЦАРЭС Отчеты Всемирной таможенной организации

продолжение на следующей странице

продолжение

Воздействие	Конечный результат	Контрольные показатели/индикаторы конечных результатов	Источники данных	Промежуточные результаты	Контрольные показатели/индикаторы промежуточных результатов	Источники данных
		Идержки на оформление пересечения границы в ППГ сократятся на 20% до \$149 к 2020 г. (базовый показатель 2010 г.: \$186)	Отчеты национальных таможенных служб		СТК и КУГ внедрены в пяти парах ППГ на отобранных коридорах ЦАРЭС к 2020 г. (базовый показатель 2010 г.: СТК - 1 ППГ; и КУГ - 0 ППГ)	Периодические отчеты КТС ЦАРЭС
В регионе ЦАРЭС созданы устойчивые, безопасные и удобные для пользователей транспортные и торговые сети	Международный индекс шероховатости составляет менее 4 метров на километр на 60% шести автомобильных коридоров ЦАРЭС к 2020 г.	К 2017 г. разработана региональная стратегия по безопасности дорожного движения и ее цели достигнуты странами ЦАРЭС к 2020 г.	Обследование технического состояния дорог	Повысилась операционная и институциональная эффективность	Успешно завершены инвестиционные проекты и проекты технической помощи ЦАРЭС, связанные с ремонтом и содержанием дорог	Отчеты о завершении проектов
		Созданы и функционируют НОК, оказывающие поддержку и содействие интегрированным инициативам по содействию транспорту и торговле.	Периодические отчеты ККТС ЦАРЭС		В каждом автомобильном проекте ЦАРЭС успешно включены аспекты безопасности дорожного движения	Отчеты о завершении проектов
		Усилен потенциал в области содействия транспорту и торговле	Периодические отчеты ЦАРЭС, КТС, ФАПЭ и ККТС		В трех странах ЦАРЭС созданы секретариаты НОК (базовый показатель 2010 г.: один)	Периодические отчеты ККТС и КТС ЦАРЭС
					К 2020 г. создан один или несколько ОУК на основе отобранных пилотных коридоров (базовый показатель 2010 г.: один)	
					Ежегодно проводится не менее 6 мероприятий по наращиванию потенциала в области содействия транспорту и торговле (базовый показатель 2010 г.: пять)	

ППГ = пункт пересечения границы, ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, КУГ = координированное управление границами, КТС = Комитет таможенного сотрудничества, ФАПЭ ЦАРЭС = Федерация ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС, ИМЭК = Измерение и мониторинг эффективности коридоров, МВФ = Международный валютный фонд, км = километры, СТК = совместный таможенный контроль, НОК = национальный объединенный комитет по содействию транспорту и торговле, СФС = санитарные и фитосанитарные меры, ККТС = Координационный комитет по транспортному сектору.

Источник: Секретариат ЦАРЭС.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Приоритетные инвестиционные проекты и проекты технической помощи

Таблица А2.1 Перечень инвестиционных проектов по странам

№	Страна	№ ИП	Название проекта	Стоимость (млн. \$)	Период реализации
1	АФГ	ИП 1	Автодорога Кайсар-Бала Мургаб	397	2011–2016
2	АФГ	ИП3	Автодорога Леман-Армалик	38	2011–2013
3	АФГ	ИП 4	Автодорога Пул-и-Кумри-Доши	18	2013–2014
4	АФГ	ИП 8	Строительство автодороги Кабул - Джелалабад	195	2011–2013
5	АФГ	ИП 9	Строительство ж/д Розанак/Гориан-Герат (Иран-Афганистан)	125	2011–2013
6	АФГ	ИП 11.1	Строительство ж/д Ширхан Бандар-Кундуз-Холам-Найбабад-Андхой-Герат	956	2015–2018
7	АФГ	ИП 12	Строительство ж/д Акина-Андхой (Туркменистан-Афганистан)	75	2012–2015
8	АФГ	ИП 101	Строительство ж/д граница Туркменистана – Герат	242	2014–2016
9	АФГ	ИП 102	Автодорожный тоннель Саланг	480	2014–2017
10	АФГ	ИП 103	Реконструкция автодороги Мазар-и-Шариф – Кундуз	83	2015–2016
Подитог				2 609	
11	АЗЕ	ИП 1	Автомагистраль Восток-Запад (усовершенствование М2 и расширение до 4х-полос) (Евлах - Гянджа, Газах - граница)	1 250	2011–2016
12	АЗЕ	ИП 2	Содействие железнодорожному транспорту и торговле	995	2011–2014
13	АЗЕ	ИП 3	Приобретение большегрузных паромов и судов ро-ро Азербайджанским государственным морским пароходством	69	2010–2015
14	АЗЕ	ИП 4	Строительство Бакинского международного морского торгового порта (Алят)	750	2011–2015 (Фаза 1)
15	АЗЕ	ИП 5	Автодороги Хаджигабул – Евлах и Гянджа – Газах	1 479	2012–2017
16	АЗЕ	ИП 101	ЛЦ Бакинский порт в Аляте	50	2015–2018
Подитог				4 593	

продолжение на следующей странице

Таблица А2.1 *продолжение*

№	Страна	№ ИП	Название проекта	Стоимость (млн. \$)	Период реализации
17	КАЗ	ИП 1	Реконструкция автодороги Астана – Караганда	904	2013–2015
18	КАЗ	ИП 2	Реконструкция автодороги Алматы – Капчагай (Капшагай)	434	2013–2015
19	КАЗ	ИП 3	Реконструкция автодороги Актау - Бейнеу (Программа ММФ для Коридора 2: участок в Мангистауской области)	1 212	2010–2015
20	КАЗ	ИП 4	Реконструкция транзитного коридора Западная Европа – Западный Китай (Актюбинская область [Казахстан] до Синцзяня [КНР])	5 360	2009–2015
21	КАЗ	ИП 5	Электрификация участка ж/д Алматы – Актогай	984	2015–2018
22	КАЗ	ИП 6	Электрификация участка ж/д Достык – Актогай	510	2015–2019
23	КАЗ	ИП 7	Электрификация участка ж/д Актогай – Моинты	736	2015–2020
24	КАЗ	ИП 10	Расширение порта Актау	278	2006–2014
25	КАЗ	ИП 13	Строительство железнодорожной ветки Джебказган - Саксаульская	1 978	2012–2016
26	КАЗ	ИП 17	Автодорога Шымкент – Ташкент	378	2012–2015
27	КАЗ	ИП 101	Автодорога Алматы – Хоргоc	1 068	2013–2015
28	КАЗ	ИП 102	Усовершенствование ППГ для автотранспортных средств в Достыке	8	2014–2015
29	КАЗ	ИП 103	Усовершенствование ППГ для поездов в Достыке	300	2015–2017
30	КАЗ	ИП 104	Усовершенствование ППГ для автотранспортных средств в Хоргоcе	8	2014–2015
31	КАЗ	ИП 105	Усовершенствование ППГ для автотранспортных средств в Тажене	8	2014–2015
32	КАЗ	ИП 106	Усовершенствование ППГ для автотранспортных средств в Коныcбаева	3	2014–2015
33	КАЗ	ИП 107	ЛЦ “Порт Актау”	31	2015–2017
34	КАЗ	ИП 108	ЛЦ Хоргоc	85	2014–2016
Подитог				14 285	
35	КГЗ	ИП 1	Реконструкция автодороги Бишкек-Торугарт	397	2010–2015
36	КГЗ	ИП 4	Электрификация железнодорожной линии Луговая-Бишкек (Аламедин)	250	2011–2016
37	КГЗ	ИП 5	Реконструкция железнодорожной линии Балыкчи-Чалдовар-Луговая	66	2011–2015
38	КГЗ	ИП 6	Приобретение оборудования для железнодорожной вагоноремонтной мастерской	18	2013–2014
39	КГЗ	ИП 7	Реконструкция международного аэропорта г. Ош	105	2011–2014
40	КГЗ	ИП 8	Расширение технических возможностей кыргызской системы управления воздушным движением	25	2014–2015
41	КГЗ	ИП 9	Реконструкция автодороги Бишкек – Ош	192	2014–2020
42	КГЗ	ИП 11	Строительство северной объездной дороги (Бишкек – Кара-Балта)	150	2014–2017
43	КГЗ	ИП 102	Дорога Север-Юг: Балыкчи – Кочкор – Арал – Казарман – Джалал-Абад	850	2014–2022
44	КГЗ	ИП 104	Усовершенствование ППГ для автотранспортных средств в Карамыке	8	2014–2015
45	КГЗ	ИП 105	ЛЦ Ош	9	2014–2016
Подитог				2 070	
46	МОН	ИП 1	Проект развития западной региональной автодороги (Граница КНР в Яранте – Ховд – Улгий – Уланбайшин)	145	2005–2014
47	МОН	ИП 2	Проект развития региональной автодороги (строительство дороги Алнатбулаг – Улан-Батор – Замын-Ууд)	126	2006–2014
48	МОН	ИП 5	Строительство нового международного аэропорта в Улан-Баторе	320	2009–2016
49	МОН	ИП 10	Подъездная дорога к новому международному аэропорту в Улан-Баторе	110	2013–2015

продолжение на следующей странице

Таблица А2.1 *продолжение*

№	Страна	№ ИП	Название проекта	Стоимость (млн. \$)	Период реализации
50	МОН	ИП 11	Проект реконструкции Западной региональной автодороги (Фаза 2) ММФ – аймаки (области) Баян Улгий и Ховд	318	2012–2018
51	МОН	ИП 12	Депо по ремонту подвижного состава	59	2014–2015
52	МОН	ИП 13	Центр централизованного управления движением поездов	38	2014–2016
53	МОН	ИП 14	Железнодорожная пассажирская станция г. Улан-Батор	36	2015–2016
54	МОН	ИП 101	Автодорога Ундурхаан (АН32)– Баруун-Урт – Бичегт – Хулудао/Чифен - Джиньчжоу	269	2011–2016
Подитог				1 421	
55	ПАК	ИП 101	Изменение трассы Каракорумского шоссе в Хунзе из-за переполнения оз. Аттабад, N-35	281	2012–2016
56	ПАК	ИП 103	6-полосная автомагистраль Карачи – Хуб-Дуреджи Сехван - М-7 (250 км), новая трасса	1 050	2013–2017
57	ПАК	ИП 104	Сехван – Ратодеро, N-55 (скоростное шоссе, 199 км)	351	2013–2016
58	ПАК	ИП 105	Ратодеро – Дера Гази (Д.Г.) Хан, N-55 (скоростное шоссе, 200 км)	600	2013–2016
59	ПАК	ИП 110	Пешавар – Торхам, N-5	150	2013–2015
60	ПАК	ИП 111	Гвадар–Хошаб (M8)	550	2016–2020
61	ПАК	ИП 115	Расширение и модернизация ППГ в гг. Торхам, Вага и Чаман	100	2014–2017
62	ПАК	ИП 116.1	М-4 (Участок 2 Годжира – Шоркот (4-полосная автомагистраль)	200	2013–2016
63	ПАК	ИП 116.2	М-4 (Участок 3 – Шоркот - Ханевал (4-полосная автомагистраль, включая мосты через рр. Рави и Сидхнай)	250	2013–2016
64	ПАК	ИП 118	М-4 (Участок 1 4-полосная автомагистраль Фейсалабад – Годжра)	170	2013–2017
65	ПАК	ИП 119	Реконструкция ж/д Лахор–Пешавар	665	2013–2016
66	ПАК	ИП 120.1	Хошаб–Сураб (N85 и N25)	450	2016–2020
67	ПАК	ИП 120.2	Сураб–Калат (N85 и N25)	100	2016–2021
68	ПАК	ИП 121	Е-35, 4-полосная автомагистраль (Участок 1 Хасанабдал - Гавелиан)	150	2015–2017
69	ПАК	ИП 122	Е-35, 4-полосная автомагистраль (Участок 1 Гавелиан - Мансехра)	200	2015–2017
70	ПАК	ИП 123	М-4 4-полосная автомагистраль (Участок 4 Ханевал-Мултан)	150	2016–2017
71	ПАК	ИП 124	N-70 Участок Музафаргар – Д. Г. Хан (Модернизация существующей автодороги до 4-полосной автомагистрали с двухсторонним движением)	150	2017–2017
Подитог				5 567	
72	ТАД	ИП 4	Реконструкция автодороги Курган-Тюбе – Дусти - Нижний Пяндж	76	Текущий до 2014
73	ТАД	ИП 7	Автодорога Душанбе – Турсунзаде – граница Узбекистана (62 км)	131	2010–2015
74	ТАД	ИП 8	Реконструкция некоторых участков автодороги Душанбе – Курган-Тюбе - Дангара – Куляб (243,3 км)	550	2012–2015
75	ТАД	ИП 9	Строительство железной дороги Вахдат – Яван (новая)	200	2012–2015
76	ТАД	ИП 10	Строительство железнодорожной ветки Колхозабад - Дусти - Нижний Пяндж – граница Афганистана (50 км)	90	2015–2018
77	ТАД	ИП 11	Строительство Айни-Пенджикент до границы Узбекистана (114 км)	136	2012–2015
78	ТАД	ИП 101	ЛЦ Пянджи Пойон	8	2014–2016
79	ТАД	ИП 102	Проект усовершенствования автодорожных Коридоров ЦАРЭС 3 и 5	89	2014–2017
Подитог				1 280	

продолжение на следующей странице

Таблица А2.1 *продолжение*

№	Страна	№ ИП	Название проекта	Стоимость (млн. \$)	Период реализации
80	ТКМ	ИП 101	Строительство железной дороги Дашогуз – Шасенем – Газоджак	490	2013–2015
81	ТКМ	ИП 102	Строительство железной дороги Атамурат – Имамназар - Акина	297	2012–2013
82	ТКМ	ИП 103	ЛЦ Туркменбаши	42	2015–2017
83	ТКМ	ИП 104	Реконструкция автомагистрали Ашхабат - Туркменбаши	900	2012–2017
84	ТКМ	ИП 105	Развитие морских транспортных коридоров ЦАРЭС	50	2013–2017
Подитог				1 779	
85	УЗБ	ИП 3	Приобретение новых грузовых и пассажирских локомотивов	122	Текущий до 2014
86	УЗБ	ИП 4	Электрификация железнодорожного участка Карши-Термез	388	2012–2017
87	УЗБ	ИП 16	Первый ММФ: Программа инвестиций в автодороги Коридора ЦАРЭС 2 (Фаза 2)	739	2010–2016
88	УЗБ	ИП 17	Электрификация железнодорожного участка Мароканд – Карши	208	2011–2016
89	УЗБ	ИП 18	Электрификация железнодорожного участка Мароканд - Навои - Бухара	586	2014–2018
90	УЗБ	ИП 19	Реконструкция взлетно-посадочной полосы аэропорта г. Андижана	16	2010–2013
91	УЗБ	ИП 24	Реконструкция и модернизация шоссе М39	243	2011–2015
92	УЗБ	ИП 26	Строительство ангара для самолетов Boeing-787	40	2014–2015
93	УЗБ	ИП 27	Реконструкция аэровокзального комплекса аэропорта г. Термеза	6	2014–2015
94	УЗБ	ИП 30	Второй ММФ: Вторая программа инвестиций в автодороги Коридора ЦАРЭС 2 (Фаза 3)	600	2011–2017
95	УЗБ	ИП 31	Приобретение и стандартизация самолетов «Узбекских авиалиний»	815	2007–2016
96	УЗБ	ИП 32	Реконструкция R87 Гузар – Чим Кукдала	114	2012–2015
97	УЗБ	ИП 33	Строительство централизованной заправочной станции в аэропорту г. Навои	35	2013–2014
98	УЗБ	ИП 101	Усовершенствование ППГ для автотранспортных средств в Яллама	0	2014–2016
99	УЗБ	ИП 102	Усовершенствование ППГ для автотранспортных средств в Аляте	5	2014–2016
100	УЗБ	ИП 103	Усовершенствование ППГ для автотранспортных средств в Даут Ата	2	2014–2016
101	УЗБ	ИП 104	ЛЦ Ангрен (Расширение)	25	2014–2016
102	УЗБ	ИП 105	Третий ММФ: Третья программа инвестиций в автодороги Коридора ЦАРЭС 2	312	2014–2021
Подитог				4 256	
103	РЕГ	ИП 1	Региональное улучшение приграничных служб 1: Усовершенствование ППГ и развитие единого окна	61	Ongoing to 2017
104	РЕГ	ИП 2	Усовершенствование таможенных систем ИТ	100	Ongoing to 2017
105	РЕГ	ИП 4	Торгово-промышленные логистические центры с системой информационного обмена	300	Ongoing to 2014
106	РЕГ	ИП 101	Региональное улучшение приграничных служб 2	155	2013–2018
107	РЕГ	ИП 102	Региональное повышение эффективности коридоров	176	2013–2018
108	РЕГ	ИП 103	Региональная модернизация СФС мер для содействия торговле	176	2013–2018
Подитог				968	
Итого				38 829	

АФГ = Афганистан, УВД = управление воздушным движением; АЗЕ = Азербайджан, ППГ = пункт пересечения границы, ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, ИП = инвестиционный проект, ИТ = информационные технологии, ЛЦ = логистический центр, КАЗ = Казахстан, КГЗ = Кыргызская Республика, МОН = Монголия, ПАК = Пакистан, КНР = Китайская Народная Республика, ро-ро = "с горизонтальным въездом и выездом", СФС = санитарные-фитосанитарные, РЕГ = региональный, ТАД = Таджикистан, ТКМ = Туркменистан, УЗБ = Узбекистан.

Источник: Секретариат ЦАРЭС.

Таблица А2.2 Перечень проектов технической помощи по странам

Кластер, страна и № ТП			Название проекта	Под-сектор	Стоимость (\$ млн.)	Период реализации
Выделенные железнодорожные коридоры						
1	РЕГ	ТП 101	Экономический анализ ВЖК	ж/д	1,0	2014–2016
2	РЕГ	ТП 102	Поддержка оперативного планирования для каждого ВЖК - Оперативный план высокого уровня, общие технические стандарты и подходы к сигнализации, телекоммуникации и электроснабжению, и ключевые индикаторы эффективности	ж/д	4,0	2015–2018
3	РЕГ	ТП 103	Требования к управлению, законодательству, страхованию, безопасности и стандарты финансов и учета для ВЖК	ж/д	1,4	2016–2017
4	РЕГ	ТП 104	Общая институциональная и организационная практика для ВЖК	ж/д	2,0	2016–2017
5	РЕГ	ТП 105	Управление проектом для ВЖК 10	ж/д	2,0	2017–2020
6	РЕГ	ТП 106	Концепция для независимой железнодорожной системы в Пакистане	ж/д	2,0	2017–2020
7	РЕГ	ТП 107	Пилотный проект полуавтономного участка железнодорожной сети Пакистана	ж/д	1,5	2017–2020
				Подитог	13,9	
Государственно-частные инициативы						
8	РЕГ	ТП 111	Продвижение ГЧП в области цепей поставок и мультимодальных перевозок	ГЧП	2,0	2015–2017
9	РЕГ	ТП 112	Региональный механизм по разработке проектов для подготовки потенциальных проектов ГЧП	ГЧП	5,0	2014–2020
10	РЕГ	ТП 113	Оценка потребностей ВЖК в подвижном составе, управления и собственников	ж/д	3,0	2015–2017
				Подитог	10,0	
Управление коридорами						
11	РЕГ	ТП 121	Группа по управлению коридорами	Порт	2,5	2014–2020
12	РЕГ	ТП 122	Работа с частным сектором в области содействия торговле (Фаза 2: Укрепление ФАПЭ ЦАРЭС и ИМЭК)	Торг.	2,0	Текущий до 2017
13	РЕГ	ТП 123	Подготовка проекта для повышения эффективности коридоров	Торг.	1,5	Текущий до 2017
14	РЕГ	ТП 124	Внедрение элементов устойчивого развития транспорта в национальные транспортные системы	соц-экол	1,0	2014–2016
				Подитог	7,0	
Содействие торговле						
15	МОН	ТП 131	Интегрированный Мастер план для ППГ Замын Ууд	Торг.	0,6	2014–2016
16	РЕГ	ТП 132	Расширение сотрудничества по СФС мерам	Торг.	0,5	Текущий до 2017
17	РЕГ	ТП 133	Подготовка проекта Регионального улучшения приграничных служб 2	Торг.	1,0	Текущий до 2017
18	РЕГ	ТП 134	Подготовка региональной модернизации СФС мер для содействия торговле	Торг.	1,5	Текущий до 2017
19	РЕГ	ТП 135	Региональное взаимодействие национальных систем единого окна	Торг.	1,0	Текущий до 2017

продолжение на следующей странице

Таблица А2.2 *продолжение*

Кластер, страна и № ТП			Название проекта	Под-сектор	Стоимость (\$ млн.)	Период реализации
20	РЕГ	ТП 136	Содействие пересечению границ для водителей, участников ВЭД и трудовых мигрантов	соц-экол	1,0	2014–2016
21	РЕГ	ТП 137	Варианты регионального транзита в регионе ЦАРЭС	Торг.	1,5	Текущий до 2017
22	РЕГ	ТП 138	Координированное управление границами, ориентированное на результат в Программе ЦАРЭС	Торг.	1,3	Текущий до 2015
23	РЕГ	ТП 139	Гармонизация таможенных мер по содействию торговле с лучшими практиками в Программе ЦАРЭС	Торг.	1,3	Текущий до 2015
24	РЕГ	ТП 140	Совместный контроль трансграничных болезней животных в КНР и Монголии	Торг.	0,5	Текущий до 2015
25	РЕГ	ТП 6497	Наращивание потенциала для региональной интеграции и упрощению процедур торговли	Торг.	2,8	Текущий
26	РЕГ	ТП 7353	ЦАРЭС: Работа с частным сектором в области содействия торговле	Торг.	3,2	Текущий
27	РЕГ	ТП 8153	Политика диверсификации промышленности и услуг в Азии в 21 веке	Торг.	0,5	Текущий
28	РЕГ	ТП 8323	Торговое финансирование, развитие потенциала, Фаза 2	Торг.	3,0	Текущий
29	ПАК	ТП 8405	Региональное улучшение приграничных служб	Торг.	0,8	Текущий
Подитог					18,6	
Содействие транспорту						
30	РЕГ	ТП 141	Гармонизация требований к габаритам и весу транспортных средств в странах ЦАРЭС	а/д	2,0	2014–2015
31	РЕГ	ТП 142	Операционное исследование интермодальных услуг на Каспийском море	порт	1,0	2014–2015
32	РЕГ	ТП 143	Региональная оценка воздействия ширины колеи	ж/д	0,5	2014–2015
33	РЕГ	ТП 8160	ЦАРЭС: среднесрочный обзор Стратегии по транспорту и содействию торговле	а/д	1,7	Текущий
34	РЕГ	ТП 8148	Усиление координации программы ЦАРЭС	а/д	3,0	Текущий
35	АЗЕ	ТП 8071	Вторая программа развития сети автомобильных дорог	а/д	0,2	Текущий
36	КАЗ	ТП 8068	Коридор ЦАРЭС 3: Проект реконструкции а/дороги Шымкент-Ташкент	а/д	0,2	Текущий
37	КГЗ	ТП 8107	Коридор ЦАРЭС 3: усовершенствование дороги Бишкек-Ош, Фаза 4	а/д	1,0	Текущий
38	ПАК	ТП 8406	Проект по улучшению провинциальных дорог	а/д	0,7	Текущий
39	ТАД	ТП 8052	Проект по улучшению дорог	а/д	0,8	Текущий
40	ТАД	ТП 8373	Проект по усовершенствованию Коридоров ЦАРЭС 3 и 5	а/д	0,5	Текущий
Подитог					11,6	
Безопасность дорожного движения и содержание дорог						
41	РЕГ	ТП 151	Управление содержанием автомобильных дорог	а/д	3,0	2014–2017
42	РЕГ	ТП 152	Страновые программы по безопасности дорожного движения	а/д	3,0	2014–2017
Подитог					6,0	

продолжение на следующей странице

Таблица А2.2 *продолжение*

Кластер, страна и № ТП			Название проекта	Под-сектор	Стоимость (\$ млн.)	Период реализации
Другая инфраструктура						
43	РЕГ	ТП 161	Улучшение услуг частных судов ро-ро на Каспийском море	порт	1,0	2014–2015
44	АФГ	ТП 162	Соглашение о требованиях к колее (колеям) и подвижному составу для железнодорожной сети Афганистана	ж/д	1,5	2014–2016
45	АФГ	ТП 163	Переговоры по контракту на эксплуатацию и техническое обслуживание железной дороги Хайратан – Мазар-и-Шариф	ж/д	0,2	2013–2014
46	АФГ	ТП 164	Реализация Национального плана развития железных дорог Афганистана (ANRP)	ж/д	2,0	2014–2017
Подитог					4,7	
Другие, связанные с инфраструктурой						
47	РЕГ	ТП 171	Разработка программ регионального сотрудничества для КНР и Монголии (Фаза 3)	Торг.	0,8	Текущий до 2017
48	РЕГ	ТП 172	Разработка транспортной политики и мастер плана для стран-членов ЦАРЭС	а/д / ж/д	2,0	2014–2017
Подитог					2,8	
Total					74,6	

АФГ = Афганистан, ANRP = Национальный план железных дорог Афганистана, АЗЕ = Азербайджан, ППГ = пункт пересечения границы, ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, ФАПЭ ЦАРЭС = Федерация ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС, ИМЭК = Измерение и мониторинг эффективности коридоров, ВЖК = выделенный железнодорожный коридор, ИП = инвестиционный проект, ИТ = информационные технологии, ЛЦ = логистический центр, КАЗ = Казахстан, КГЗ = Кыргызская Республика, МОН = Монголия, ЭИТО = эксплуатация и техническое обслуживание, ГЧП = государственно-частное партнерство, КНР = Китайская Народная Республика, РЕГ = региональный, ро-ро = "с горизонтальным въездом и выездом", СФС = санитарные и фитосанитарные (меры), ТАД = Таджикистан, УЗБ = Узбекистан.

Источник: Секретариат ЦАРЭС.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Обновленные карты Коридоров ЦАРЭС

Таблица А3.1 Коридоры ЦАРЭС 1: Европа – Восточная Азия

ЦАРЭС 1а		ЦАРЭС 1б		ЦАРЭС 1с	
Страна / Маршрут		Страна / Маршрут		Страна / Маршрут	
КНР	Хами / Хеси	КНР	Хами / Хеси	КНР	Хами / Хеси
	Турпан		Турпан		Турпан
	Урумчи		Урумчи		Каши
	Куйтун		Куйтун		Торугарт / Топа (авто) - ППГ
	Цзинхэ		Цзинхэ		Торугарт - ППГ
	Алашаньюкоу (ж/д и авто) - ППГ		Хоргос (авто) - ППГ		Нарын
КАЗ	Достык (ж/д и авто) - ППГ	КАЗ	Коргас (авто) - ППГ / ЛЦ	КГЗ	Балыкчи
	Актогай		Алматы		Кочкор (продление)
	Моинты		Мерке - ППГ		Джалал-Абад (продление)
	Караганда		Тараз		Бишкек
	Астана		Шымкент		Чалдовар - ППГ
	Костанай		Кызыл-Орда		Мерке - ППГ
	Кайрак (ж/д и авто) - ППГ		Актобе		Шу
РОС	Троицк (ж/д и авто) - ППГ	РОС	Жайсан (ж/д и авто) - ППГ	КАЗ	Моинты
			Кос Арал (ж/д) Новомарковка (Сагарчин) (авто) - ППГ		Жарык / Акшатау
РОС	Троицк (ж/д и авто) - ППГ	РОС	Троицк (ж/д и авто) - ППГ		Караганда
					Астана
					Костанай
					Кайрак (ж/д и авто) - ППГ
					Троицк (ж/д и авто) - ППГ
					Троицк (ж/д и авто) - ППГ
					Троицк (ж/д и авто) - ППГ
					Троицк (ж/д и авто) - ППГ

ППГ = пункт пересечения границы, ЦАРЭС = Центральнаозиатское региональное экономическое сотрудничество, КАЗ = Казахстан, КГЗ = Кыргызская Республика, КНР = Китайская Народная Республика, РОС = Российская Федерация.
Источник: Секретариат ЦАРЭС.

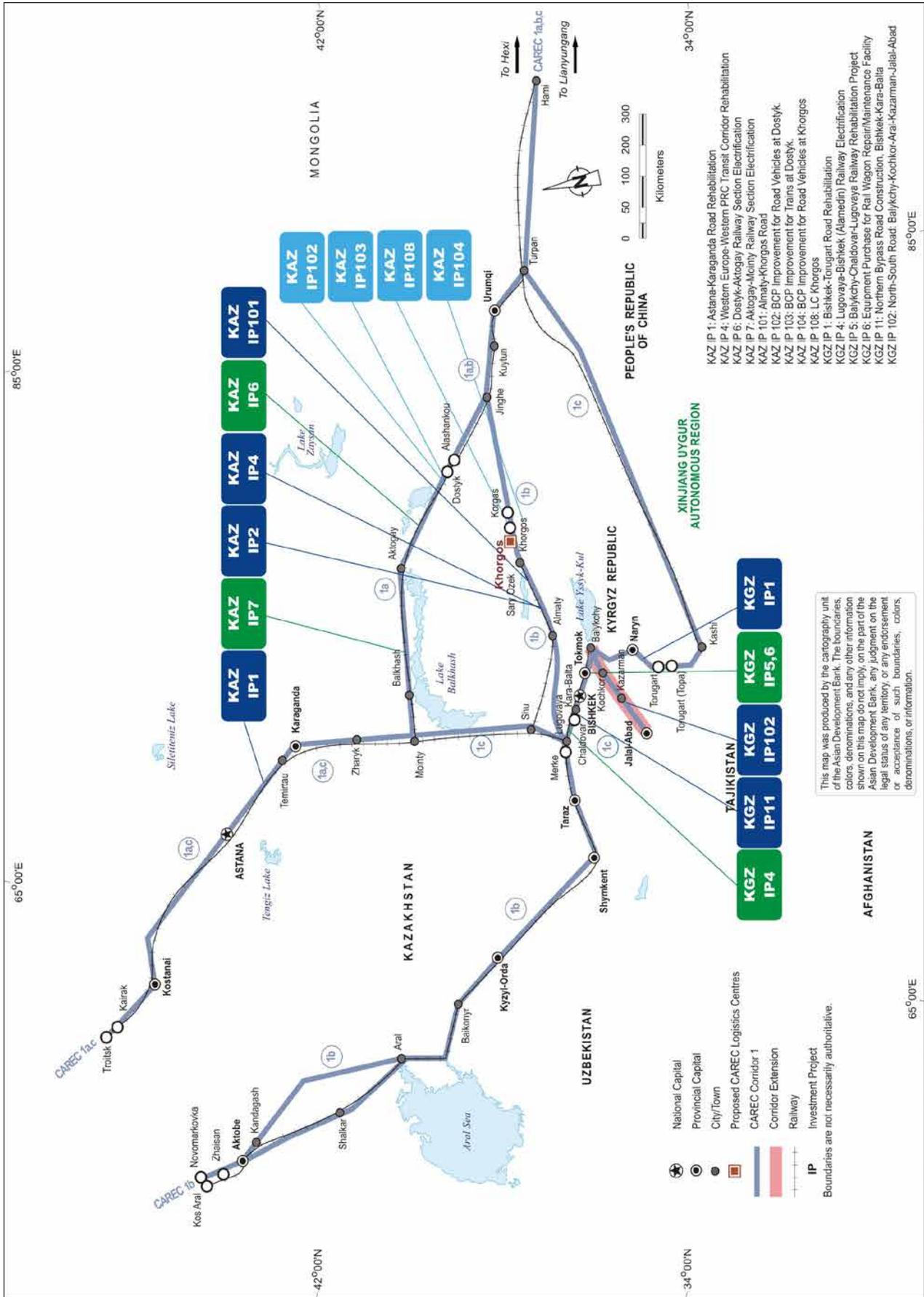
Таблица А3.2 Инвестиционные проекты на Коридоре ЦАРЭС 1

КАЗ	ИП 1	Реконструкция автодороги Астана–Караганда
КАЗ	ИП 4	Реконструкция транзитного коридора Западная Европа – Западный Китай (Актюбинская область (Казахстан) – Синьцзянь (КНР))
КАЗ	ИП 6	Электрификация участка ж/д Достык–Актогай
КАЗ	ИП 7	Электрификация: Актогай–Моинты ж/д участок
КАЗ	ИП 101	Электрификация участка Актогай - Моинты
КАЗ	ИП 102	Автодорога Алматы – Коргас
КАЗ	ИП 103	Усовершенствование ППГ для поездов в Достыке
КАЗ	ИП 104	Усовершенствование ППГ для автотранспортных средств в Хоргосе
КАЗ	ИП 108	ЛЦ Хоргос
КГЗ	ИП 1	Реконструкция автодороги Бишкек-Торугарт
КГЗ	ИП 4	Электрификация железнодорожной линии Луговая-Бишкек (Аламедин)
КГЗ	ИП 5	Проект реконструкции железнодорожной линии Балыкчи-Чалдовар-Луговая
КГЗ	ИП 6	Приобретение оборудования для объекта по ремонту/обслуживанию вагонов
КГЗ	ИП 11	Строительство северной объездной дороги, Бишкек – Кара-Балта (60 км)
КГЗ	ИП 102	А/дорога Север – Юг: Балыкчы – Кочкор – Арал – Казарман – Джалал-Абад

УВД = управление воздушным движением, ППГ = пункт пересечения границы, ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, ИП = инвестиционный проект, КАЗ = Казахстан, КГЗ = Кыргызская Республика, ЛЦ = логистический центр, КНР = Китайская Народная Республика.

Источник: Секретариат ЦАРЭС.

Карта А3.1 Коридор 1 Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС)



Источник: Секретариат ЦАРЭС.

Таблица А3.3 Коридор ЦАРЭС 2: Средиземноморье – Ближний Восток

ЦАРЭС 2a		ЦАРЭС 2b		ЦАРЭС 2c		ЦАРЭС 2d			
Страна / Маршрут		Страна / Маршрут		Страна / Маршрут		Страна / Маршрут			
КНР	Хами / Хеси	КНР	Хами / Хеси	КНР	Хами / Хеси	КНР	Хами / Хеси		
	Турпан		Турпан		Турпан		Турпан		
	Каши		Каши		Урумчи		Каши		
	Еркишитан (авто) - ППГ		Еркишитан (авто) - ППГ		Куйтун		Еркишитан (авто) - ППГ		
КГЗ	Иркештам (авто) - ППГ	КГЗ	Иркештам (авто) - ППГ	КАЗ	Цзинхэ	КГЗ	Иркештам (авто) - ППГ		
	Сары-Таш		Сары-Таш		Алашаньюкоу (ж/д и авто) - ППГ		Сары-Таш		
	Ош - ЛЦ		Ош - ЛЦ		Достык (ж/д и авто) - ППГ		Карамык - ППГ		
	Кара-Суу (ж/д/авто)		Кара-Суу (ж/д/авто)		Актогай		Душанбе		
УЗБ	Кара-Суу / Савай (ж/д/авто)	УЗБ	Кара-Суу / Савай (ж/д/авто)	КАЗ	Моинты	ТАД	Кургонтеппа		
	Андижан (разделение)		Андижан (разделение)		Жарык		Панджи Пойон - ЛЦ/ППГ		
ТАД	Канибадам (ж/д) - ППГ	ТАД	Канибадам (ж/д) - ППГ	КАЗ	Джезказган	АФГ	Ширхан Бандар - ППГ		
	Нау (ж/д) - ППГ		Нау (ж/д) - ППГ		Саксаульская		Кундуз		
УЗБ	Бекабад (ж/д) - ППГ	УЗБ	Бекабад (ж/д) - ППГ	КАЗ	Шалкар	АФГ	Мазар-и-Шериф		
	Джизак (соединение)		Джизак (соединение)		Бейнеу (ж/д) Тажен (авто) - ППГ		Андхой		
	Андижан (разделение)		Андижан (разделение)		Актау - ЛЦ		Акина		
	Ангрен - ЛЦ		Ангрен - ЛЦ		Актеу (порт) - ЛЦ		Фарап (ж/д/авто) - ППГ		
	Ташкент		Ташкент		Евлах	Мары			
	Джизак (соединение)		Джизак (соединение)		Актафа	Герат			
	Самарканд		Самарканд		АЗЕ	ТАД	АФГ	ГРУ	
	Навои (разделение)		Навои (разделение)						
	Бухара		Бухара		ТАД	АФГ	ГРУ		
	Ургенч (соединение)		Алят - ППГ						
	Навои (разделение)		Фарап - ППГ		ТАД	АФГ	ГРУ		
	Учкудук		Мары						
	Ургенч (соединение)		Ашгабат		ТАД	АФГ	ГРУ		
	Нукус		Туркменбаши - ЛЦ						
КАЗ	Каракалпакстан (ж/д/авто)	АЗЕ	Баку (порт) - ЛЦ	ТАД	АФГ	ГРУ			
	Бейнеу (ж/д) / Тажен (авто) - ППГ		Алят - ЛЦ						
	Актау - ЛЦ		Евлах						
АЗЕ	Баку (порт) - ЛЦ	ГРУ	Агстафа	ТАД	АФГ	ГРУ			
	Евлах		Бейюк Кесик (ж/д) и Красный мост (авто) - ППГ						
	Агстафа		Габдабани (ж/д) и Красный мост (авто) - ППГ						
	Бейюк Кесик (ж/д) и Красный мост (авто) - ППГ								
ГРУ	Габдабани (ж/д) и Красный мост (авто) - ППГ								

АФГ = Афганистан, АЗЕ = Азербайджан, ППГ = пункт пересечения границы, ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, ГРУ = Грузия, ИП = инвестиционный проект, КАЗ = Казахстан, КГЗ = Кыргызская Республика, ЛЦ = логистический центр, КНР = Китайская Народная Республика, ТАД = Таджикистан, ТКМ = Туркменистан, УЗБ = Узбекистан.

Источник: Секретариат ЦАРЭС.

Таблица А3.4 Инвестиционные проекты на Коридоре ЦАРЭС 2

АФГ	ИП 11.1	Строительство ж/д ветки Ширхан Бандар–Кундуз–Холам–Найбабад–Андхой–Герат
АФГ	ИП 12	Строительство ж/д Акина–Андхой (Туркменистан–Афганистан)
АФГ	ИП 101	Строительство ж/д граница ТКМ - Герат
АФГ	ИП 103	Реконструкция автодороги Мазар-и-Шариф – Кундуз
АЗЕ	ИП 1	Автомагистраль Восток-Запад (реконструкция а/дороги М2 и 4х-полосный участок Евлах - Гянджа, Газах - граница)
АЗЕ	ИП 2	Содействие железнодорожному транспорту и торговле
АЗЕ	ИП 3	Приобретение большегрузных паромов и судов ро-ро Каспийским морским пароходством
АЗЕ	ИП 4	Строительство Бакинского международного морского торгового порта (Алят)
АЗЕ	ИП 5	Автодороги Хаджигабул – Евлах и Гянджа – Газах
АЗЕ	ИП 101	ЛЦ Бакинский порт в Аляте
КАЗ	ИП 3	Реконструкция автодороги Актау - Бейнеу (ММФ для Коридора ЦАРЭС 2 [участок в Мангистауской области])
КАЗ	ИП 6	Электрификация участка ж/д Достык–Актогай
КАЗ	ИП 7	Электрификация участка ж/д Актогай–Моинты
КАЗ	ИП 10	Расширение порта Актау
КАЗ	ИП 13	Строительство новой ж/д Джебказган–Саксаульская
КАЗ	ИП 102	Усовершенствование ППГ для автотранспортных средств в Достыке
КАЗ	ИП 103	Усовершенствование ППГ для поездов в Достыке
КАЗ	ИП 105	Усовершенствование ППГ для автотранспортных средств в Тажене
КАЗ	ИП 107	ЛЦ порт Актау
КГЗ	ИП 7	Реконструкция международного аэропорта г. Ош
КГЗ	ИП 105	ЛЦ Ош
ТАД	ИП 4	Реконструкция автодороги Кургонтеппа–Дусти–Панджи Пойон
ТАД	ИП 8	Реконструкция некоторых участков а/д Душанбе–Кургонтеппа–Дангара–Куляб (243,3 км)
ТАД	ИП 9	Строительство ж/д Вахдат–Яван (новая)
ТАД	ИП 10	Строительство ж/д Колхозабат–Дусти–Панджи Пойон–граница Афганистана (50 км)
ТАД	ИП 101	ЛЦ Панджи Пойон
ТКМ	ИП 101	Строительство ж/д Дашогуз–Шасенем–Газоджак
ТКМ	ИП 102	Строительство ж/д Атамурат–Имамназар–Акина
ТКМ	ИП 103	ЛЦ Туркменбаши
ТКМ	ИП 104	Проектирование и строительство автомагистрали Ашхабат - Туркменбаши
ТКМ	ИП 105	Развитие морских транспортных коридоров ЦАРЭС
УЗБ	ИП 3	Приобретение новых грузовых и пассажирских локомотивов
УЗБ	ИП 16	Первый ММФ: Программа инвестиций в автодороги Коридора ЦАРЭС 2 (Фаза 2)
УЗБ	ИП 18	Электрификация железнодорожного участка Мароканд - Навои - Бухара
УЗБ	ИП 19	Реконструкция взлетно-посадочной полосы аэропорта г. Андижана
УЗБ	ИП 30	Второй ММФ: Вторая программа инвестиций в автодороги Коридора ЦАРЭС 2 (Фаза 3)
УЗБ	ИП 33	Строительство централизованной заправочной станции в аэропорту г. Навои
УЗБ	ИП 102	Улучшение ППГ для автотранспортных средств в Аляте
УЗБ	ИП 103	Улучшение ППГ для автотранспортных средств в Даут Ата
УЗБ	ИП 104	ЛЦ Ангрен (расширение)
УЗБ	ИП 105	Третий ММФ: Третья программа инвестиций в автодороги Коридора ЦАРЭС 2

АФГ = Афганистан, АЗЕ = Азербайджан, ППГ = пункт пересечения границы, ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, ИП = инвестиционный проект, КАЗ = Казахстан, КГЗ = Кыргызская Республика, ЛЦ = логистический центр, ММФ = механизм мультитраншевого финансирования, КНР = Китайская Народная Республика, ро-ро = "с горизонтальным въездом и выездом", ТАД = Таджикистан, ТКМ = Туркменистан, УЗБ = Узбекистан.

Источник: Секретариат ЦАРЭС.

Таблица А3.5 Коридор ЦАРЭС 3: Российская Федерация – Ближний Восток и Южная Азия

ЦАРЭС 3а		ЦАРЭС 3б		
Страна / Маршрут		Страна / Маршрут		
РОС	Рубцовск Веселоярск (ж/д и авто) - ППГ	РОС	Рубцовск Веселоярск (ж/д и авто) - ППГ	
КАЗ	Аул (ж/д и авто) - ППГ	КАЗ	Аул (ж/д и авто) - ППГ	
	Семей		Семей	
	Чарская		Чарская	
	Актогай		Актогай	
	Талдыкорган		Талдыкорган	
	Капчагай		Капчагай	
	Алматы		Алматы	
	Мерке - ППГ		Мерке - ППГ	
	Тараз		КГЗ	Чалдовар (ж/д) - ППГ
	Шымкент			Кара-Балта
Сарыагаш/Яллама (ж/д) и Жибек Жолы (авто) - ППГ	Бишкек			
	Кордай (продление)			
УЗБ	Келес (ж/д) и Гишт Куприк (авто) - ППГ	УЗБ	Ош-ЛЦ	
	Ташкент		Сары-Таш	
	Сырдарьинская		Карамык (авто) - ППГ	
	Джизак		ТАД	Карамык (авто) - ППГ
	Самарканд			Душанбе
	Навои			Турсунзаде
	Бухара			Пахтаабад (ж/д и авто) - ППГ
Алят (ж/д и авто) - ППГ	УЗБ	Сарыосиё (ж/д и авто) - ППГ		
ТКМ	Фарап (ж/д и авто) - ППГ	УЗБ	Термез /Айратом (ж/д и авто) - ППГ	
	Мары		АФГ	Хайратан (ж/д и авто) - ППГ
	Сарахс			Мазар-и-Шериф
ИРН	Сарахс	АФГ	Андхой	
			ИРН	Герат (разделение)
			Ислам Кила (авто) - (продление) ППГ	
		ИРН	Догарун (авто) - (продление) ППГ	

АФГ = Афганистан, ППГ = пункт пересечения границы, ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, ГРУ = Грузия, ИП = инвестиционный проект, ИРН = Иран, КАЗ = Казахстан, КГЗ = Кыргызская Республика, ЛЦ = логистический центр, КНР = Китайская Народная Республика, РОС = Российская Федерация, ТАД = Таджикистан, ТКМ = Туркменистан, УЗБ = Узбекистан.

Источник: Секретариат ЦАРЭС.

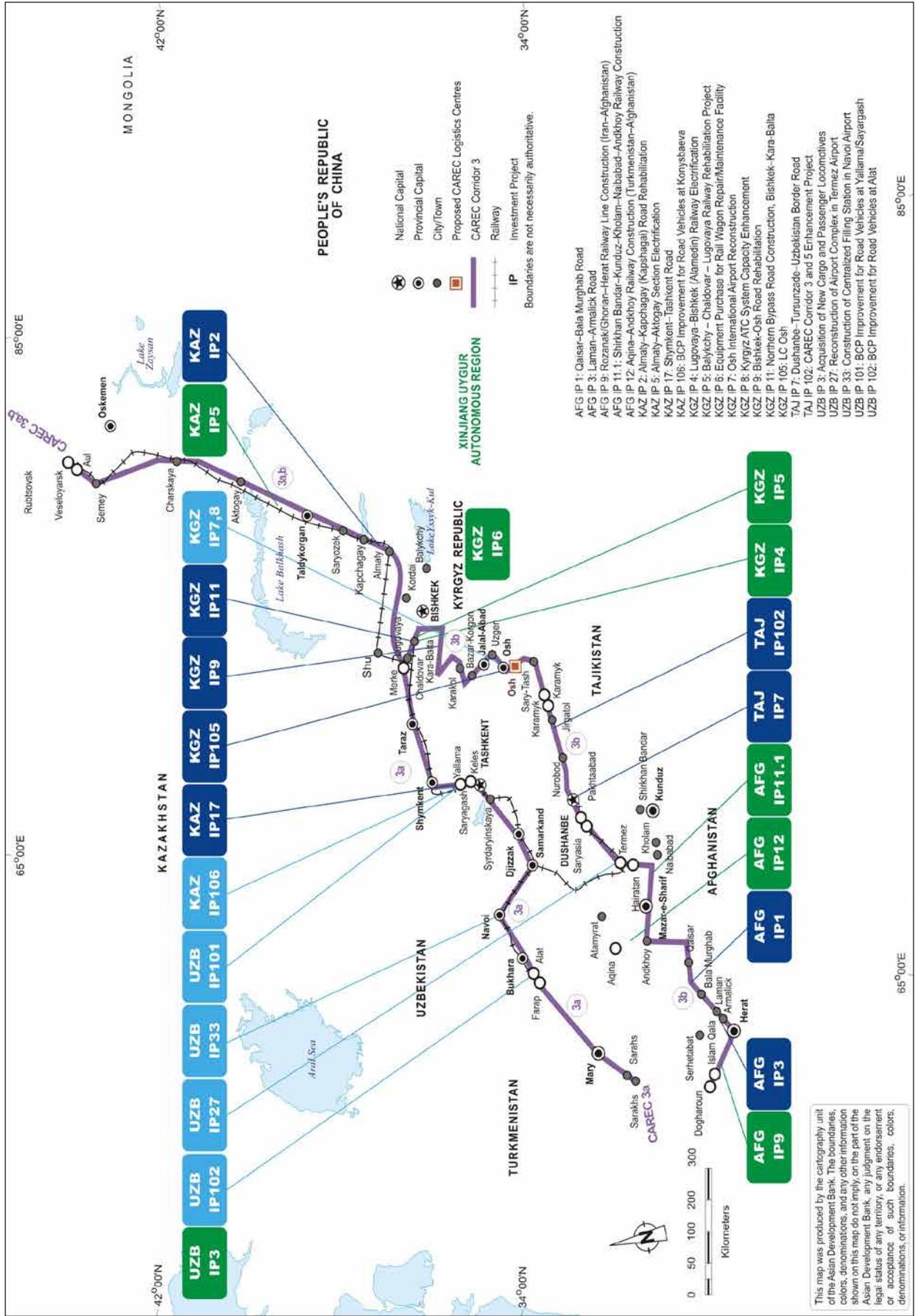
Таблица А3.6 Инвестиционные проекты на Коридоре ЦАРЭС 3

АФГ	ИП 1	Автодорога Кайсар-Бала Мургаб
АФГ	ИП 3	Автодорога Леман-Армалик
АФГ	ИП 9	Строительство ж/д Розанак/Гориан-Герат (Иран-Афганистан)
АФГ	ИП 11.1	Строительство ж/д Ширхан Бандар-Кундуз-Холам-Найбабад-Андхой-Герат
АФГ	ИП 12	Строительство ж/д Акина-Андхой (Туркменистан-Афганистан)
КАЗ	ИП 2	Реконструкция а/д Алматы-Капчагай (Капшагай)
КАЗ	ИП 5	Электрификация участка ж/д Алматы-Актогай
КАЗ	ИП 17	Автодорога Шымкент-Ташкент
КАЗ	ИП 106	Усовершенствование ППГ для автотранспортных средств в Конысбаева
КГЗ	ИП 4	Электрификация ж/д Луговая-Бишкек (Аламедин)
КГЗ	ИП 5	Реконструкция ж/д Балыкчи-Чалдовар-Луговая
КГЗ	ИП 6	Приобретение оборудования для железнодорожной вагоноремонтной мастерской
КГЗ	ИП 7	Реконструкция международного аэропорта г. Ош
КГЗ	ИП 8	Расширение технических возможностей киргизской системы УВД
КГЗ	ИП 9	Реконструкция а/д Бишкек-Ош
КГЗ	ИП 11	Строительство северной объездной дороги, Бишкек – Кара-Балта
КГЗ	ИП 105	ЛЦ Ош
ТАД	ИП 7	Автодорога Душанбе – Турсунзаде – граница Узбекистана (62 км)
ТАД	ИП 102	Проект улучшения коридоров ЦАРЭС 3 и 5
УЗБ	ИП 3	Приобретение новых грузовых и пассажирских локомотивов
УЗБ	ИП 27	Реконструкция аэровокзального комплекса аэропорта г. Термез
УЗБ	ИП 33	Строительство централизованной заправочной станции в аэропорту г. Навои
УЗБ	ИП 101	Усовершенствование ППГ для автотранспортных средств в Яллама
УЗБ	ИП 102	Усовершенствование ППГ для автотранспортных средств в Аляте

АФГ = Афганистан, УВД = управление воздушным движением, ППГ = пункт пересечения границы, ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, ИП = инвестиционный проект, КАЗ = Казахстан, КГЗ = Кыргызская Республика, ЛЦ = логистический центр, ТАД = Таджикистан, УЗБ = Узбекистан.

Источник: Секретариат ЦАРЭС.

Карта А3.3 Коридор 3 Центральнаоазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС)



Источник: Секретариат ЦАРЭС.

Таблица А3.7 Коридор ЦАРЭС 4: Российская Федерация – Восточная Азия

ЦАРЭС 4а		ЦАРЭС 4б		ЦАРЭС 4с	
Страна / Маршрут		Страна / Маршрут		Страна / Маршрут	
РОС	Ташанта (авто) - ППГ	РОС	Наушки - ППГ	РОС	Наушки - ППГ
МОН	Уланбайшинт / Цаганур (авто) - ППГ	МОН	Сухэ-Батор - ППГ	МОН	Сухэ-Батор - ППГ
	Олгий		Улан-Батор		Улан-Батор
	Ховд		Замын-Ууд (ж/д / авто) - ППГ		Ундурхан
	Ярант (авто) - ППГ	КНР	Эренхот (ж/д / авто) - ППГ		Баруун-Урт
КНР	Такешикент (авто) - ППГ				Бичигт - ППГ
	Урумчи				

ППГ = пункт пересечения границы, ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, МОН = Монголия, КНР = Китайская Народная Республика, РОС = Российская Федерация.

Источник: Секретариат ЦАРЭС.

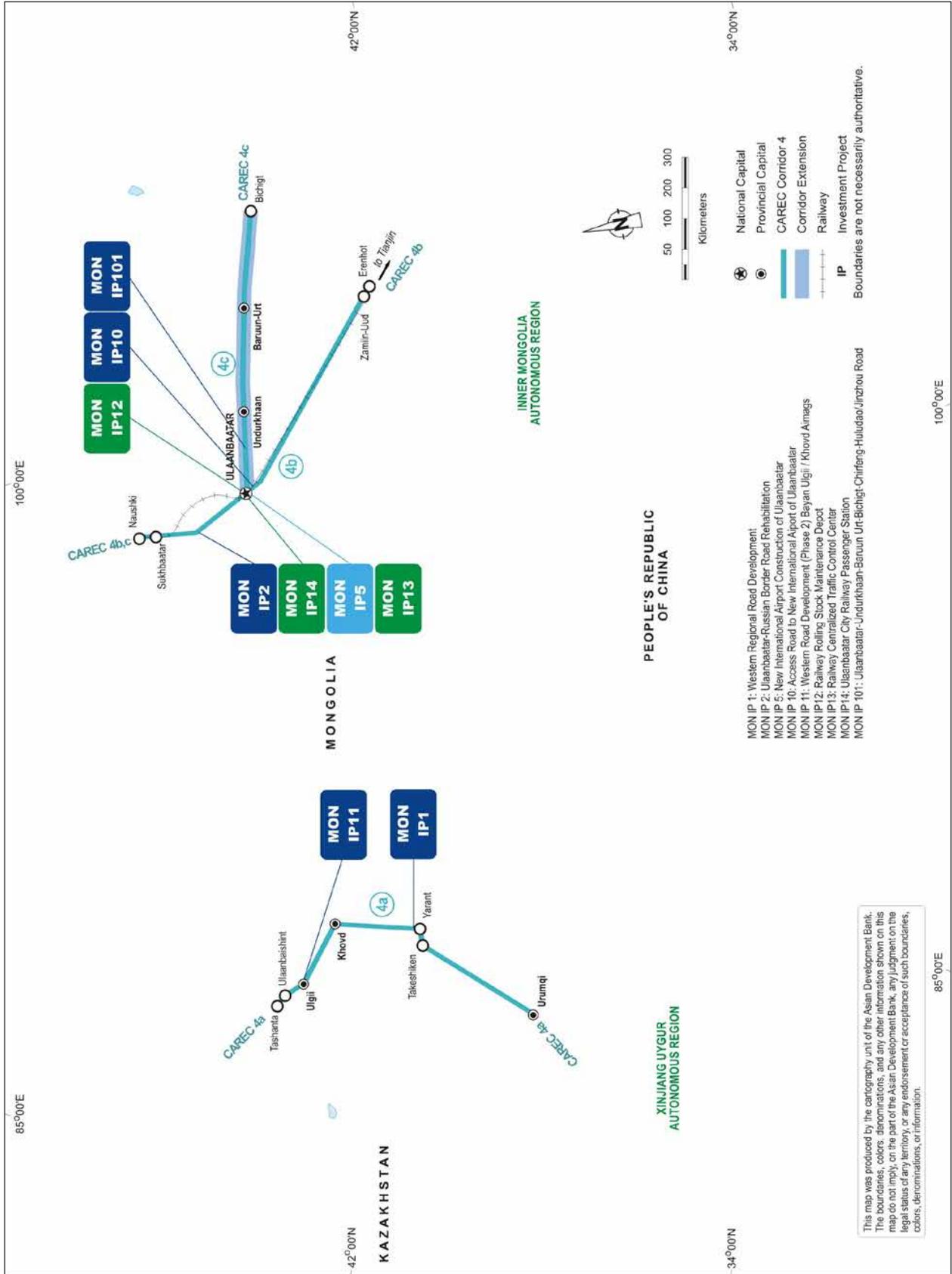
Таблица А3.8 Инвестиционные проекты на Коридоре ЦАРЭС 4

МОН	ИП 1	Развитие западной региональной автодороги (граница КНР в Яранте–Ховд– Улгий –Уланбайшинт)
МОН	ИП 2	Развитие региональной автодороги (строительство а/д Алтанбулаг–Улан-Батор–Замын-Ууд)
МОН	ИП 5	Строительство нового международного аэропорта в Улан-Баторе
МОН	ИП 10	Подъездная дорога к новому международному аэропорту в Улан-Баторе
МОН	ИП 11	ММФ для реконструкции западной дороги (Фаза 2) в аймаках Баян Улгий/ Ховд
МОН	ИП 12	Депо по ремонту подвижного состава
МОН	ИП 13	Центр управления поездами
МОН	ИП 14	Ж/д пассажирская станция в г. Улан-Батор
МОН	ИП 101	Автодорога Ундурхан (АН32)–Баруун-Урт–Бичигт–Хулудао/Чифен–Цзиньчжоу

ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, ИП = инвестиционный проект, КНР = Китайская Народная Республика.

Источник: Секретариат ЦАРЭС.

Карта А3.4 Коридор 4 Центральназиатского региона экономического сотрудничества (ЦАРЭС)



Источник: Секретариат ЦАРЭС.

Таблица А3.9 Коридор ЦАРЭС 5: Восточная Азия – Ближний Восток и Южная Азия

ЦАРЭС 5a		ЦАРЭС 5b		ЦАРЭС 5c	
Страна / Маршрут		Страна / Маршрут		Страна / Маршрут	
КНР	Хами / Хеси	КНР	Хами / Хеси	КНР	Хами / Хеси
	Турпан		Турпан		Турпан
	Каши		Каши		Каши
	Еркишитан - ППГ		Мансера		Еркишитан - ППГ
КГЗ	Иркештам (авто) - ППГ	ПАК	Хавелиан	КГЗ	Иркештам (авто) - ППГ
	Сары-Таш		Хасанабдал		Сары-Таш
	Карамык (авто) - ППГ		Исламабад		Карамык (авто) - ППГ
ТАД	Карамык (авто) - ППГ		Лахор (продление)	ТАД	Карамык (авто) - ППГ
	Душанбе		Пинди Батиан		Душанбе
	Кургонтеппа		Фейсалабад		Кургонтеппа
	Панджи Пойон - ЛЦ / ППГ		Годжра		Панджи Пойон - ЛЦ / ППГ
АФГ	Ширхан Бандар (авто) - ППГ		Шоркот	АФГ	Ширхан Бандар (авто) - ППГ
	Кундуз		Ханевал		Кундуз
	Кабул		Мултан		Кабул
	Джелалабад	Музаффаргар	Газни		
	Торхам (авто)-ППГ	ДГ Хан	Калат		
ПАК	Ланди Котал (авто) - ППГ	Ратодеро	ПАК	Кандагар	
	Пешавар	Сехван		Чаман	
	Исламабад	Карачи		Кветта	
	Лахор (продление)			Калат	
	Пинди Батиан			Сураб	
	Фейсалабад			Басима	
	Годжра			Хошаб	
	Шоркот			Гвадар	
	Ханевал				
	Мултан				
	Музаффаргар				
	ДГ Хан				
	Ратодеро				
	Сехван				
	Карачи				

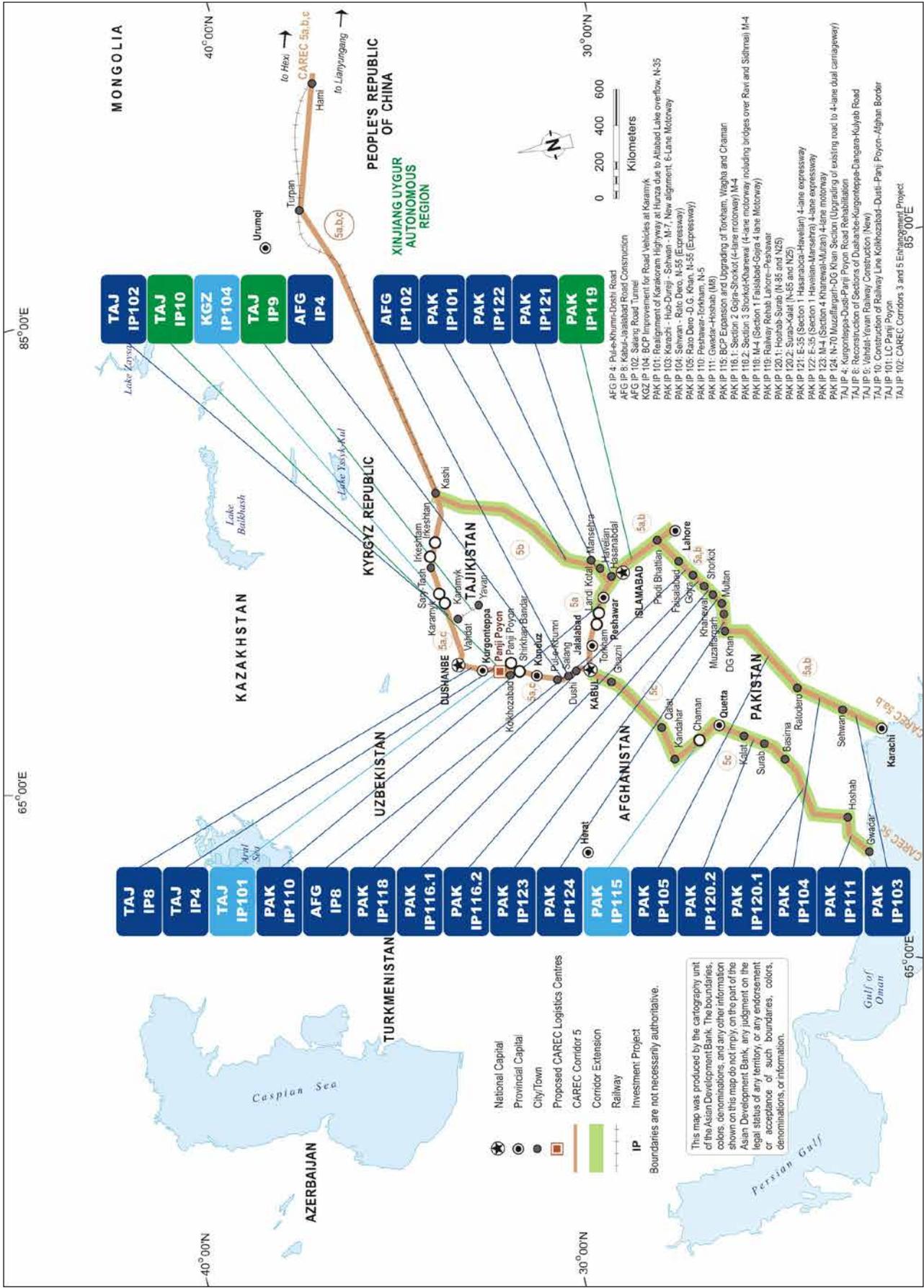
АФГ = Афганистан, ППГ = пункт пересечения границы, ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, КГЗ = Кыргызская Республика, ЛЦ = логистический центр, ПАК = Пакистан, КНР = Китайская Народная Республика, ТАД = Таджикистан.
Источник: Секретариат ЦАРЭС.

Таблица А3.10 Инвестиционные проекты на Коридоре ЦАРЭС 5

АФГ	ИП 4	Автодорога Пул-и-Кумри-Доши
АФГ	ИП 8	Строительство автодороги Кабул - Джелалабад
АФГ	ИП 102	А/д туннель Саланг
КГЗ	ИП 104	Усовершенствование ППГ для автотранспортных средств в Карамыке
ПАК	ИП 101	Изменение трассы Каракорумского шоссе в Хунзе из-за переполнения оз. Аттабад, N-35
ПАК	ИП 103	Карачи–Хаб-Дуреджи–Сехван–М-7 (250 км), новая трасса, 6-полосная автомагистраль
ПАК	ИП 104	Сехван–Ратодеро, N-55 (скоростное шоссе, 199 км)
ПАК	ИП 105	Ратодеро–Дера Гази (ДГ) Хан, N-55 (скоростное шоссе, 200 км)
ПАК	ИП 110	Пешавар–Торхам, N-5
ПАК	ИП 111	Гвадар–Хошаб (M8)
ПАК	ИП 115	Расширение и модернизация ППГ в Торхаме, Вагхе и Чамане
ПАК	ИП 116.1	М-4 (участок 2 Годжра–Шоркот (4-полосная автомагистраль))
ПАК	ИП 116.2	М-4 (участок 3–Шоркот–Ханевал (4-полосная автомагистраль, включая мосты через рр. Рави и Сидхнай))
ПАК	ИП 118	М-4 (участок 1 Фейсалабад–Годжра 4-полосная автомагистраль)
ПАК	ИП 119	Реконструкция ж/д Лахор–Пешавар
ПАК	ИП 120.1	Хошаб–Сураб (N85 и N25)
ПАК	ИП 120.2	Сураб–Калат (N85 и N25)
ПАК	ИП 121	Е-35 (участок 1 Хасанабдал–Хавелиан) 4-полосное скоростное шоссе
ПАК	ИП 122	Е-35 (участок 1 Хавелиан–Мансехра) 4-полосное скоростное шоссе
ПАК	ИП 123	М-4 (участок 4 Ханевал–Мултан) 4-полосная автомагистраль
ПАК	ИП 124	N-70 участок Музаффаргар–ДГ Хан (модернизация существующей а/д до 4-полосной двухсторонней дороги)
ТАД	ИП 4	Реконструкция а/д Кургонтеппа–Дусти–Панджи Пойон
ТАД	ИП 8	Реконструкция некоторых участков а/д Душанбе–Кургонтеппа–Дангара–Куляб (243,3 км)
ТАД	ИП 9	Строительство железной дороги Вахдат – Яван (новая)
ТАД	ИП 10	Строительство ж/д Колхозабд–Дусти–Панджи Пойон–граница Афганистана (50 км)
ТАД	ИП 101	ЛЦ Панджи Пойон
ТАД	ИП 102	Проект усовершенствования Коридоров ЦАРЭС 3 и 5

АФГ = Афганистан, ППГ = пункт пересечения границы, ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, КГЗ = Кыргызская Республика, ЛЦ = логистический центр, ПАК = Пакистан, КНР = Китайская Народная Республика, ТАД = Таджикистан.
 Источник: Секретариат ЦАРЭС.

Карта А3.5 Коридор 5 Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС)



Источник: Секретариат ЦАРЭС.

Таблица А3.11 Коридор ЦАРЭС 6: Европа – Ближний Восток и Южная Азия

ЦАРЭС 6а		ЦАРЭС 6б		ЦАРЭС 6с		ЦАРЭС 6д	
Страна / Маршрут		Страна / Маршрут		Страна / Маршрут		Страна / Маршрут	
РОС	Красный Яр (авто) / Аксарайская (ж/д) - ППГ	РОС	Оренбург	РОС	Оренбург	РОС	Красный Яр (авто) / Аксарайская (ж/д) - ППГ
КАЗ	Курмангазы (авто) / Ганюшкин (ж/д) - ППГ		Новомарковка (авто) / Кос Арал (ж/д) - ППГ		Новомарковка (авто) / Кос Арал (ж/д) - ППГ	КАЗ	Курмангазы (авто) / Ганюшкин (ж/д) - ППГ
	Макат	Жайсан (авто-ж/д) - ППГ	Жайсан (авто-ж/д) - ППГ	Атырау			
УЗБ	Бейнеу (ж/д) / Тажен (авто) - ППГ	Актобе	Актобе	КАЗ	Макат		
	Каракалпакстан (авто/ж/д) - ППГ	Шалкар	Шалкар	ТКМ	Бейнеу		
	Нукус	Арал	Арал		Актау		
	Ургенч (разделение)	Кызыл-Орда	Кызыл-Орда		Берекет		
	Турткул	Шымкент	Шымкент	ИРН	Ашгабат		
	Газли	Сарыагаш/Яллама (ж/д) и Жибе Жолы (авто) - ППГ	Сарыагаш/Яллама (ж/д) и Жибе Жолы (авто) - ППГ	АФГ	Мары		
	Бухара (соединение)	Келес (ж/д) и Гишт Куприк (авто) - ППГ	Келес (ж/д) и Гишт Куприк (авто) - ППГ		Герат		
	Учкудук	Ташкент (разделение)	УЗБ	Ташкент	Ислам Кила - (продление) ППГ		
	Навои	Джизак	ТАД	Хаваст - ППГ	ИРН	Догароун - (продление) ППГ	
	Бухара (соединение)	Айни		Истаравшан - ППГ	АФГ	Кандагар	
Карши	Самарканд (соединение)	Айни		ПАК	Чаман - ППГ		
Бойсун/Байсун	Карши	Душанбе			Кветта		
АФГ	Хайратан	Байсун	Кургонтеппа	Калат			
	Мазар-и-Шериф	Термез/ Айратом (ж/д/авто) - ППГ	Панджи Пойон (авто) - ЛЦ / ППГ	Сураб			
ПАК	Андхой	Хайратан (ж/д/авто)-ППГ	Ширхан Бандар - ППГ	Басима			
	Герат	Мазар-и-Шериф	Кундуз	Хошаб			
	Кандагар	Андхой	Пул-и-Кумри	Гвадар			
	Чаман - ППГ	Герат	АФГ	Саланг			
ПАК	Кветта	Ислам Кила - ППГ	Кабул	Кабул			
	Калат	ИРН	Джелалабад	Джелалабад			
	Сураб	АФГ	Кандагар	Торхам (авто) - ППГ			
	Басима	ПАК	Чаман - ППГ	Ланди Котал (авто) - ППГ			
	Хошаб		Кветта	Пешавар			
	Гвадар		Калат	Исламабад			
			Сураб	Пинди Бхаттиан			
			Басима	Лахор (продление)			
	Хошаб		Фейсалабад				
	Гвадар	Годжра					
		Шоркот					
		Ханевал					
		Мултан					
		Музаффаргар					
		ДГ Хан					
		Ратодеро					
		Сехван					
		Карачи					

АФГ = Афганистан, ППГ = пункт пересечения границы, ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, ИП = инвестиционный проект, ИРН = Иран, КАЗ = Казахстан, ЛЦ = логистический центр, ПАК = Пакистан, КНР = Китайская Народная Республика, РОС = Российская Федерация, ТАД = Таджикистан, ТКМ = Туркменистан, УЗБ = Узбекистан.

Источник: Секретариат ЦАРЭС.

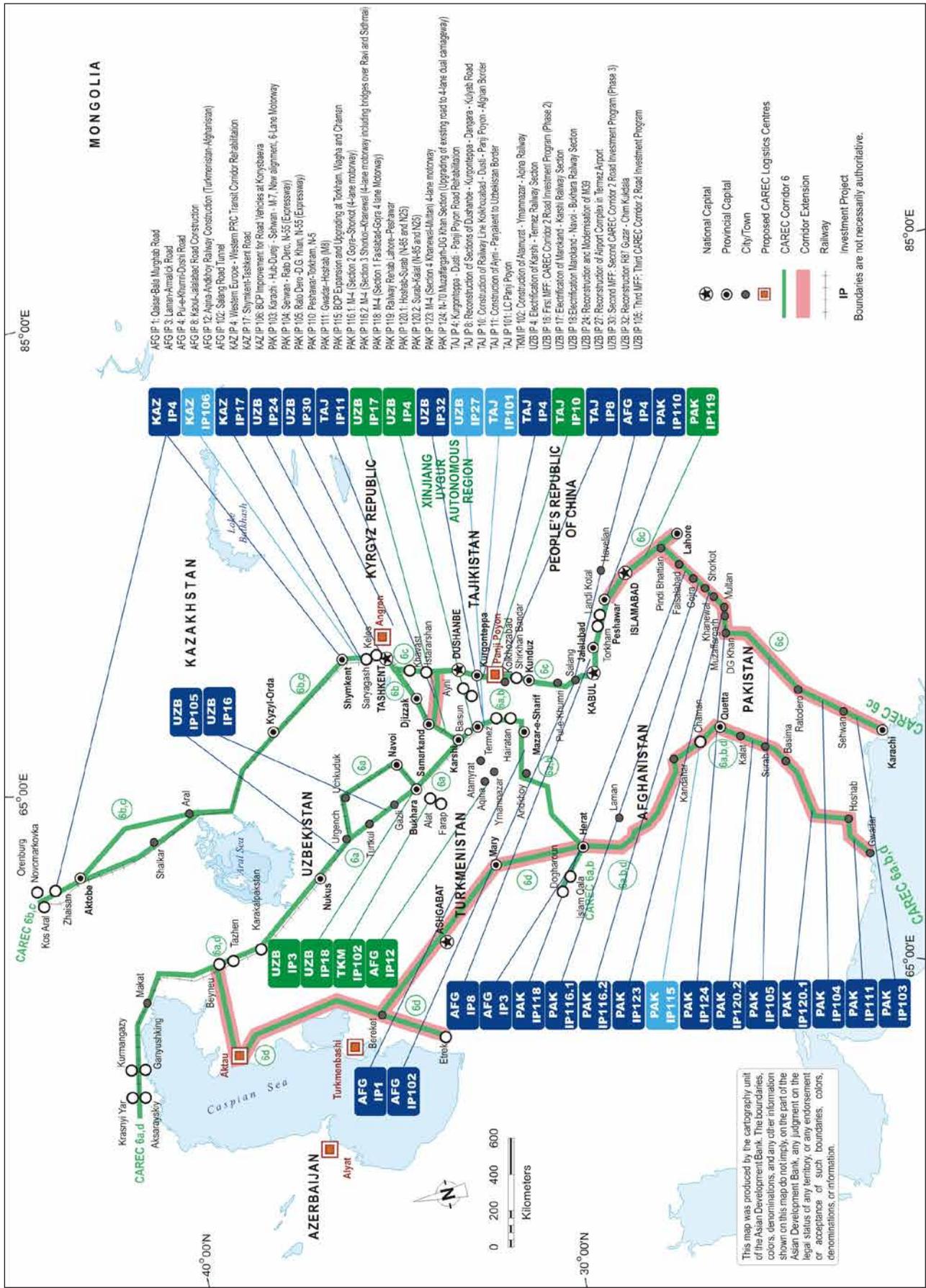
Таблица А3.12 Инвестиционные проекты на Коридоре ЦАРЭС 6

АФГ	ИП 1	Автодорога Кайсар-Бала Мургаб
АФГ	ИП 3	Автодорога Леман-Армалик
АФГ	ИП 4	Автодорога Пул-и-Кумри-Доши
АФГ	ИП 8	Строительство автодороги Кабул - Джелалабад
АФГ	ИП 12	Строительство ж/д Акина-Андхой (Туркменистан–Афганистан)
АФГ	ИП 102	Автоморозный тоннель Саланг
КАЗ	ИП 4	Реконструкция транзитного коридора Западная Европа – Западная часть КНР
КАЗ	ИП 17	Автодорога Шымкент – Ташкент
КАЗ	ИП 106	Усовершенствование ППГ для автотранспортных средств в Конысбаева
ПАК	ИП 103	Карачи - Хуб-Дуреджи - Сехван - М-7 (250 км), новая трасса, 6-полосная автомагистраль
ПАК	ИП 104	Сехван–Ратодеро, N-55 (скоростное шоссе, 199 км)
ПАК	ИП 105	Ратодеро–Дера Гази (ДГ) Хан, N-55 (скоростное шоссе, 200 км)
ПАК	ИП 110	Пешавар–Торхам, N-5
ПАК	ИП 111	Гвадар–Хошаб (M8)
ПАК	ИП 115	Расширение и усовершенствование ППГ в Торхаме, Вагхе и Чамане
ПАК	ИП 116.1	М-4 (участок 2 Годжра–Шоркот (4-полосная автомагистраль)
ПАК	ИП 116.2	М-4 (участок 3–Шоркот–Ханевал (4-полосная автомагистраль, вкл. мосты через рр. Рави и Сидхнаи)
ПАК	ИП 118	М-4 (участок 1 Фейсалабад–Годжра 4-полосная автомагистраль)
ПАК	ИП 119	Реконструкция ж/д Лахор–Пешавар
ПАК	ИП 120.1	Хошаб–Сураб (N85 и N25)
ПАК	ИП 120.2	Сураб–Калат (N85 и N25)
ПАК	ИП 123	М-4 (участок 4 Ханевал–Мултан) 4-полосная автомагистраль
ПАК	ИП 124	N-70 Музаффаргар–ДГ Хан участок (модернизация существующей а/д до 4-полосной двухсторонней автомагистрали)
ТАД	ИП 4	Реконструкция а/д Кургонтеппа–Дусти–Панджи Пойон
ТАД	ИП 8	Реконструкция некоторых участков а/д Душанбе–Кургонтеппа–Дангара–Куляб (243,3 км)
ТАД	ИП 9	Строительство ж/д Вахдат–Яван (новая)
ТАД	ИП 10	Строительство ж/д Колхозабад–Дусти–Панджи Пойон–граница Афганистана (50 км)
ТАД	ИП 11	Строительство Айни-Пенджикент до границы Узбекистана (114 км)
ТАД	ИП 101	ЛЦ Панджи Пойон
ТКМ	ИП 102	Строительство ж/д Атамурат–Имамназар–Акина
УЗБ	ИП 4	Электрификация участка ж/д Карши–Термез
УЗБ	ИП 16	Первый ММФ: Программа инвестиций в а/д Коридора ЦАРЭС 2 (Фаза 2)
УЗБ	ИП 17	Электрификация участка ж/д Мароканд–Карши
УЗБ	ИП 18	Электрификация участка ж/д Мароканд–Навои–Бухара
УЗБ	ИП 24	Реконструкция и модернизация М39
УЗБ	ИП 27	Реконструкция аэровокзального комплекса аэропорта г. Термеза
УЗБ	ИП 30	Второй ММФ: Вторая программа инвестиций в а/д Коридора ЦАРЭС 2 (Фаза 3)
УЗБ	ИП 32	Реконструкция R87 Гузар–Чим Кукдала

АФГ = Афганистан, ППГ = пункт пересечения границы, ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, ИП = инвестиционный проект, ИРН = Иран, КАЗ = Казахстан, ЛЦ = логистический центр, ПАК = Пакистан, КНР = Китайская Народная Республика, РОС = Российская Федерация, ТАД = Таджикистан, ТКМ = Туркменистан, УЗБ = Узбекистан.

Источник: Секретариат ЦАРЭС.

Карта А3.6 Коридор 6 Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС)



Источник: Секретариат ЦАРЭС.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

Выделенные железнодорожные коридоры

Исходя из промежуточного обзора (ПрО) Стратегии по транспорту и содействию торговле (СТСТ), четыре направления, предлагаемые для включения в доработанную СТСТ, оказывают прямое воздействие на роль железных дорог в Программе Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС):

- (i) продление временного горизонта до 2020 года с целью приведения в соответствие с документом-видением ЦАРЭС-2020 дает больше времени для развития потенциальных железных дорог;
- (ii) частичное изменение направленности фокуса инвестиций с автомобильных дорог на железные дороги;
- (iii) усиление фокуса на транспортной интермодальной связанности; и
- (iv) усиление фокуса внимания на технической помощи (ТП) и вопросах эксплуатационной эффективности транспорта, включая те, которые связаны с железными дорогами.

В рамках региона ЦАРЭС доминирующим видом грузовых перевозок является автомобильный транспорт и, таким образом, СТСТ фокусировалась на развитии сети автомобильных дорог. Однако железнодорожный транспорт является доминирующим для экспортных, импортных и транзитных перевозок, например, перевозки на большие расстояния.

Отмечается увеличивающееся число перевозок маршрутными поездами, предоставляющих услуги, частично осуществляемые по расписанию. Эти услуги организуются частными операторами, но с точки зрения обеспечения координации движения они зависят от национальных железных дорог. На данный момент эти услуги обеспечивают связь с выборочными портами в Китайской Народной Республике (КНР) и странах Балтии.

Временной горизонт планирования для железнодорожных проектов обычно составляет 50–100 лет. Усовершенствования в железнодорожных перевозках требуют не только достаточного потенциала, чтобы обеспечивать беспрепятственное движение поездов, но и координации перемещения через границу и через соседние страны, чтобы обеспечить их движение по расписанию от пункта отправления до пункта назначения. Потенциал может быть увеличен за счет инвестиций в инфраструктуру, включая реабилитацию существующих путей, усовершенствование сигнальных систем и электрификацию. Координация требует изменений в процедурах и управлении, и поэтому является более трудной для осуществления.

Для грузовых перевозок на длинные расстояния и для конкретных пассажирских перевозок, таких как высокоскоростными поездами, существует общепринятая практика

установления приоритетов их движения. Это позволяет приоритетному поезду осуществлять перемещение по железнодорожной системе с минимальными задержками. Когда такая приоритетизированная перевозка осуществляется по выбранному линейному железнодорожному участку или маршруту, его называют "выделенным железнодорожным коридором" (ВЖК). Перевозки по ВЖК осуществляются по расписанию для входа и выхода из коридора в конкретное время, и во время нахождения в коридоре должны соответствовать установленным критериям эффективности и надежности, таким как время в пути. После того, как поезд выходит из ВЖК, управление движением осуществляется в соответствии с требованиями местных региональных железнодорожных систем.

Преимущества подхода ВЖК – улучшенная надежность, сниженные издержки, более короткое полное время пробега, более эффективное отслеживание товаров, повышенная безопасность и способность быстро и эффективно перемещать большие объемы товаров на длинные расстояния. Это потенциально позволяет устанавливать повышенные тарифы.

Чтобы ВЖК эффективно функционировал, очень важно обеспечить стандартизацию и гармонизацию элементов, которые формируют региональную железнодорожную систему на протяжении всего ВЖК, в частности, с точки зрения фиксированных норм эффективности. Это потребует большей координации между железными дорогами, включая

- (i) план эксплуатации железной дороги высокого уровня;
- (ii) общие технические стандарты, правила и положения, процессы и процедуры;
- (iii) гармонизацию базы для определения финансовых и учетных издержек;

- (iv) согласование ключевых индикаторов эффективности;
- (v) согласование стратегий технического обслуживания, требований и базы для калькуляции и
- (vi) согласование ответственности и страхового обеспечения.

Предусматривается, что большая часть подвижного состава будет обеспечиваться частным сектором или посредством государственно-частных партнерств, в то время как ВЖК будет обеспечивать парк локомотивов и определять графики движения. Перемещение по ВЖК будет осуществляться между стыковочными портами и логистическими хабами, за исключением маршрута, проходящего через Турцию, где последний включает перемещение через Каспийское море и потребует координации между железнодорожными перевозками на каждой стороне, а также с морскими перевозками.

Места для расположения логистических хабов будут определяться как часть проектирования ВЖК. Железнодорожные компании построят и будут осуществлять эксплуатацию сортировочных станций и сооружений для перевалки грузов, в то время как частные провайдеры логистических услуг построят и будут осуществлять эксплуатацию объектов для хранения и обработки грузов, а также для предоставления услуг с добавленной стоимостью для грузов. Порты обеспечат объекты для передачи контейнеров в и из ВЖК, предпочтительно в доках. Национальные таможенные ведомства разработают процедуры для быстрого оформления товаров, перевозимых транзитом по ВЖК.

В качестве средства для увеличения масштаба интервенций со стороны железнодорожных перевозок и связанных услуг для достижения

целей ЦАРЭС, концепция ВЖК для применения к ЦАРЭС будет изучена и опробована на пилотной основе. Исходя из (1) объемов движения и торговли, (2) существующих железных дорог, (3) строящихся железных дорог, (4) запланированных железных дорог и (5) железных дорог, обсуждаемых для возможных инвестиций; для дальнейшего изучения определено десять первоначальных ВЖК, включая два ВЖК для пилотной реализации концепции.

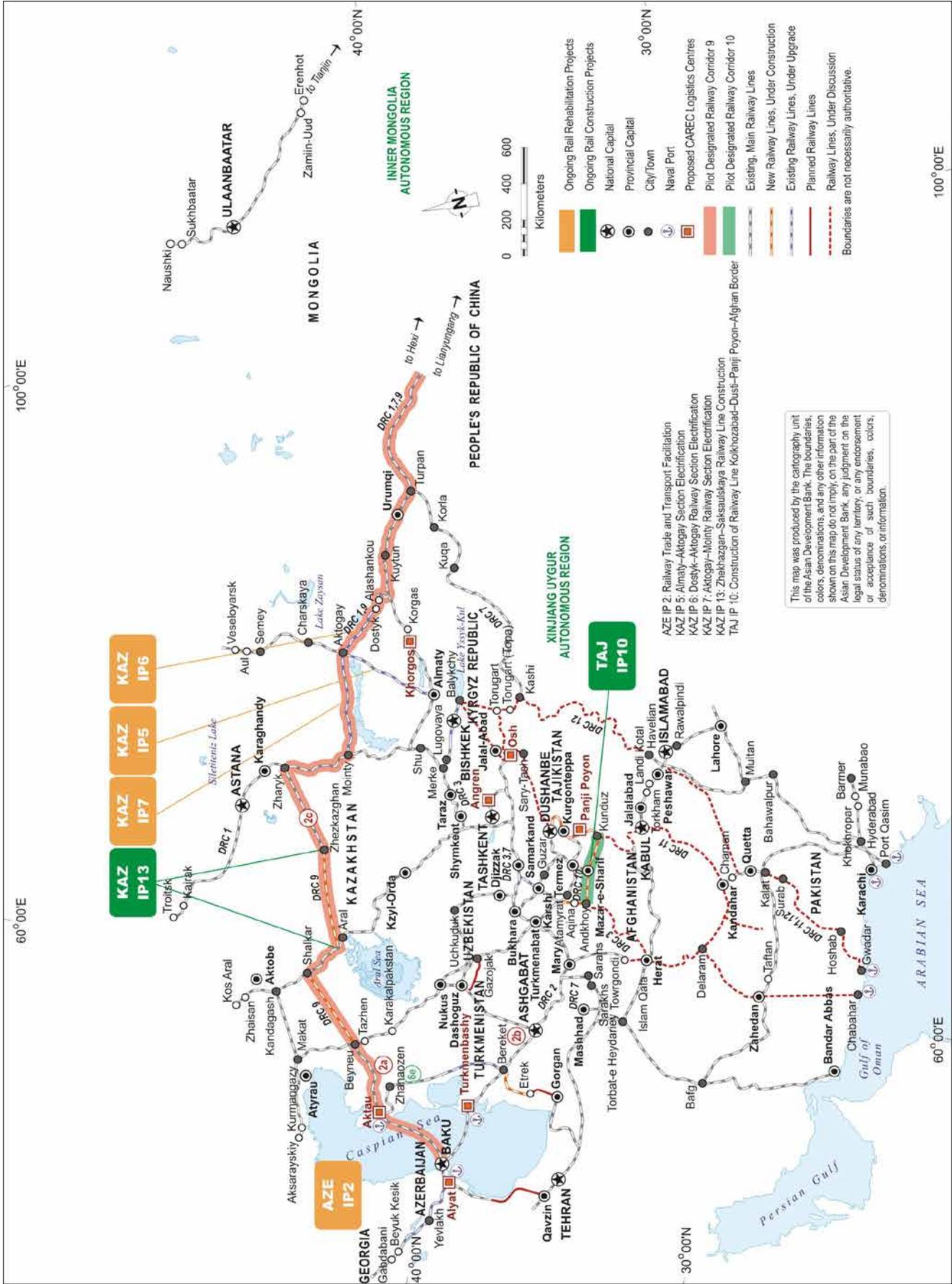
Предусматривается использование трех поэтапных подходов: (1) краткосрочный – с 2014 по 2015 гг., (2) среднесрочный – с 2015 по 2020 гг. и (3) долгосрочный – с 2020 по 2030 гг. В рамках доработанной СТСТ, в перспективе до 2020 года, приоритеты включают:

- (i) Использование ресурсов ТП для создания группы управления коридорами (ГУК), включая конкретную группу железнодорожных специалистов, отвечающих за координацию планирования и осуществления железнодорожных перевозок к концу 2014 года.
- (ii) После создания, ГУК проведет анализ разрывов на основе ПрО и доработанной СТСТ, определит приоритетность требуемых исследований и ресурсов ТП с целью оценки применения концепции ВЖК к региону ЦАРЭС и инициирует закупку консультантов к концу 2015 года.

- (iii) Каждая ГУК, при поддержке со стороны Института ЦАРЭС и Секретариата, будет осуществлять администрирование ресурсов ТП с целью увеличения охвата железнодорожных перевозок с фокусом на реализации ВЖК к концу 2017 года.
- (iv) К концу 2020 года применение концепции ВЖК будет реализовано на пилотной основе в рамках двух запланированных интервенций:
 - (1) запланированная для строительства железная дорога Туркменистан – Афганистан – Таджикистан; и
 - (2) предлагаемый железнодорожный коридор КНР – Казахстан – Туркменистан – Азербайджан – Грузия, на котором необходимо построить некоторые участки для обеспечения связанности.
- (v) С учетом значительных инвестиционных затрат, выполнение задачи развития сети ЦАРЭС будет продолжаться и после срока, ограниченного доработанной стратегией 2020 годом.

Дополнительно в краткосрочный и среднесрочный периоды Программа ЦАРЭС, следуя уточненной СТСТ, будет продолжать реализацию приоритетных проектов по развитию железных дорог с фокусом на увеличении внутрирегиональной и мультимодальной связанности.

Карта А4.2 Карта пилотных выделенных железнодорожных коридоров



Стратегия ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле до 2020 года

Стратегия Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) по транспорту и содействию торговле (СТСТ) была доработана, чтобы отразить изменения, происшедшие в Программе ЦАРЭС, начиная с 2008 года, в частности, учитывая расширение партнерства и новую стратегическую основу (ЦАРЭС-2020). Доработанная стратегия также отражает уроки, полученные во время первой фазы реализации, нацеливаясь на более эффективное и комплексное достижение целей создания конкурентных коридоров; содействие перемещению товаров и людей по этим коридорам; и обеспечение устойчивых, безопасных и удобных для пользователей транспортных и торговых сетей.

О Программе Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества

Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) – это практическое партнерство, основанное на проектах и ориентированное на результаты, продвигающее и содействующее региональному сотрудничеству в областях транспорта, торговли и энергетики. В состав ЦАРЭС входят 10 стран: Афганистан, Азербайджан, Китайская Народная Республика, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Шесть многосторонних институтов оказывают поддержку работе стран-членов ЦАРЭС: Азиатский банк развития (АБР), Европейский банк реконструкции и развития, Международный валютный фонд, Программа развития Организации Объединенных Наций и Всемирный банк. АБР выступает в качестве Секретариата ЦАРЭС.

Об Азиатском банке развития

Видение АБР – Азия и Тихоокеанский регион, свободные от бедности. Его миссия – помочь своим развивающимся странам-членам снизить бедность и повысить качество жизни своего населения. Несмотря на многие успехи региона, он все еще остается домом для двух третей бедного населения мира: 1,7 миллиарда людей живут на менее, чем \$2 в день, а 828 миллиона выживают, имея доход менее \$1,25 в день. АБР привержен сокращению бедности посредством инклюзивного экономического роста, экологически устойчивого роста и региональной интеграции.

АБР расположен в Маниле и его акционерами являются 67 члена, включая 48 членов из региона. Его основные инструменты для оказания помощи своим развивающимся странам-членам – диалог по вопросам политики, займы, инвестиции в собственный капитал, гарантии, гранты и техническая помощь.

Секретариат ЦАРЭС
www.carecprogram.org

Азиатский банк развития
1550 Метро Манила, Филиппины
Город Мандалуйонг, пр. АБР, 6
www.adb.org