A white truck is driving on a road towards the viewer. The background is a sunset or sunrise over a landscape, with the sun low on the horizon, creating a warm, golden glow. The road has white lane markings.

Дороги к процветанию

Транспорт и содействие торговле в Программе ЦАРЭС



Центральная Азия движется вперед. По мере быстрого восстановления древних транспортных и торговых маршрутов, которые в свое время связывали Евразию, регион готов снова занять свое место, как центр торговли и коммерции. За последнее десятилетие в усовершенствование ключевых региональных сообщений и модернизацию торговой инфраструктуры и системы были инвестированы миллиарды долларов.

В течение следующих 10 лет в рамках Программы Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) дополнительные 21 млрд. долл. США инвестиций активизируют новую сеть шести транспортных и торговых коридоров, которые будут связывать основные экономические центры региона и обеспечивать сообщение региона с окружающими его крупными рынками—Китайская Народная Республика и Япония на востоке; Пакистан, Индия и страны Персидского залива на юге; Европа на западе; и Российская Федерация на севере.

Программа ЦАРЭС—это партнерство восьми стран: Афганистана, Азербайджана, Китайской Народной Республики, Казахстана, Кыргызской Республики, Монголии, Таджикистана и Узбекистана, и шести многосторонних институтов: Азиатского банка развития, Европейского банка реконструкции и развития, Международного валютного фонда, Исламского банка развития, Программы развития ООН и Всемирного банка, которые работают вместе для продвижения экономического развития. Окруженный возможностями и приверженностями к региональному сотрудничеству регион ЦАРЭС готовится к новому этапу роста и процветания.

Возможность региона превратить в капитал своё уникальное географическое положение и интегрироваться с глобальными рынками будет определяющей характеристикой его развития в будущем. Потенциал огромен. Торговля между основными субрегионами Евразийского континента, начиная с 1995 г., увеличилась более чем в два раза. На сегодняшний день ежегодный объем торговли между Восточной Азией и Европейским Союзом составляет 650 млрд. долл. США. Увеличение интеграции Евразийских субрегионов создает реальный спрос на более быстрые, более дешевые и более надежные транспортные сообщения.

Почти ни один из данных торговых объемов на данный момент не проходит транзитом через Центральную Азию. Плохие дороги, неполные железнодорожные сообщения и обременительные режимы пересечения границ и транзита вкуче ограничивают привлекательность региона для участников внешнеэкономической деятельности. Отсутствие у стран ЦАРЭС выхода к морю означает, что улучшения в данных областях на национальном уровне не будут достаточны для существенного изменения ситуации. Ни одна из

**21 млрд. долл.
США инвестиций
активизируют
новую сеть шести
транспортных и
торговых коридоров**

экономик региона не сможет полностью воспользоваться данной возможностью в изоляции. Но все страны выиграют, если будут работать вместе, и вместе со своими соседями будут строиться на своих сильных сторонах для обеспечения взаимного прогресса.

Программа ЦАРЭС привержена развивать транспортную инфраструктуру и торговые режимы, которые будут интегрировать регион в глобальную экономику, продвигать развитие через сотрудничество и ускорят экономический рост и сокращение уровня бедности.

Стратегия ЦАРЭС по транспортному сектору и содействию торговле была принята в 2007 г. Она направлена на улучшение конкурентоспособности региона и расширение торговли между экономиками ЦАРЭС и с остальным миром. Ключевыми элементами стратегии являются скоординированное улучшение транспортной инфраструктуры, логистика и содействие торговле, включая гармонизацию положений, процедур и стандартов по пересечению границы, на шести приоритетных транспортных и торговых коридорах (см. карту на стр. 4). Эти улучшения приведут к значительным и поддающимся измерению сокращениям времени в пути и издержек, необходимых для местных, между странами и транзитных перевозок и торговли по шести коридорам.

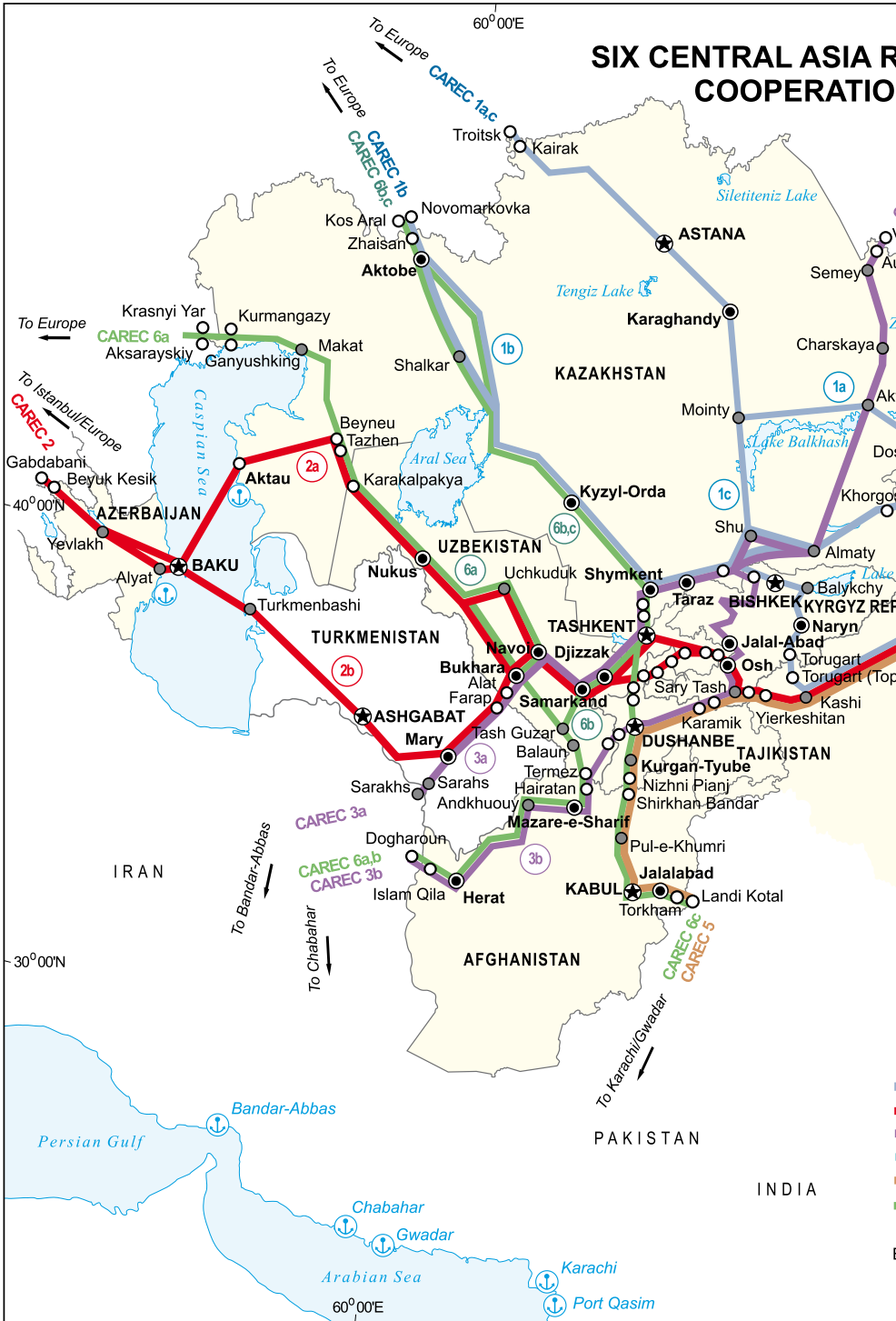
Стратегия преследует три цели в области транспорта—

- создание конкурентоспособных транспортных коридоров в регионе ЦАРЭС
- содействие эффективному перемещению людей и товаров через границы
- развитие устойчивых, безопасных, дружелюбных к пользователю транспортных систем.

И три цели в области содействия торговле—

- сокращение транзакционных издержек и времени за счет упрощения, стандартизации и гармонизации торговых процедур
- поощрение свободного перемещения товаров и бизнесменов
- улучшение прозрачности связанных с торговлей законов, положений, процедур и форм.

Полная версия Стратегии и подробная информация о мероприятиях ЦАРЭС в транспортном секторе и содействии торговле доступны на сайте www.adb.org/CAREC.



REGIONAL ECONOMIC CORRIDORS



- National Capital
 - Provincial Capital
 - City/Town
 - Naval Port
 - Cross Border Point
 - CAREC Corridor 1
 - CAREC Corridor 2
 - CAREC Corridor 3
 - CAREC Corridor 4
 - CAREC Corridor 5
 - CAREC Corridor 6
 - International Boundary
- Boundaries are not necessarily authoritative.





Основные инвестиции на 2008–2012 гг.

В период 2008–2012 гг. основные инвестиции в рамках Программы ЦАРЭС будут фокусироваться на Коридорах 1 и 2. Улучшение автомобильных и железных дорог на данных коридорах наряду с модернизацией таможенных служб и гармонизацией торговых правил и положений понизят транспортные и торговые издержки, повысят конкурентоспособность экспорта из региона и будут стимулировать экономический рост.

Коридор ЦАРЭС 1b: Реконструкция Дороги Западная Европа–Западная КНР

Казахстан, в сотрудничестве с партнерами Программы ЦАРЭС, ведет реконструкцию 2 715 километрового транспортно-торгового коридора связывающего Западную часть Китайской Народной Республики (КНР) и Западную Европу. Коридор ЦАРЭС 1b входит в Казахстан на Хоргосе из Урумчи, КНР, и проходит по всей стране через Алматы, Шымкент, Кызыл-Орду и Актобе до Российской Федерации.

Планы по реконструкции коридора, несомненно, подчеркивают важность и перспективность Программы ЦАРЭС. В ряде четырех связанных проектов, четыре из шести многосторонних партнеров ЦАРЭС будут осуществлять поддержку исключительно важной

по значимости правительственной инвестиционной программы на протяжении всего коридора (Таблица 1).

Приоритетом в Программе Правительства по развитию дорог на 2006-2012 гг. являются инвестиции в размере 6,7 млрд. долл. США, которые значительно уменьшат транспортные расходы и время в пути по коридору, ведя к расширению и более эффективной торговле. Ожидается, что реконструированный коридор привлечет к значительному увеличению объемов перевозок.

Реконструкция будет иметь значительный положительный эффект на казахстанскую и соседние экономики. Ввиду их повсеместного соединения каждый сектор экономики Казахстана будет иметь выгоду в виде более эффективной торговли и транспортных услуг, и, к 2020 г. косвенная выгода автодорожного коридора будет в 10 раз больше чистой выгоды целенаправленных проектов. Когда будут учтены все прямые и косвенные выгоды, инвестиции приведут к 68% увеличению ВВП в Казахстане к 2020 г. согласно оценке экономического воздействия развития коридора.¹

Эффект ВВП, в связи с проектом, открывает для торгующих партнеров Казахстана значительные выходы на региональные рынки. Особенное воздействие будет на Центрально-азиатские экономики, где общий ВВП, как ожидается, вырастет до 43% в 2020 г. Наиболее значительный эффект будет на ближайших соседях, таких как Кыргызская Республика с высокой долей торговли с Казахстаном.

Двусторонние торговые потоки открывают часть процесса роста дохода, так как Центрально-азиатские экономики получат на 50% больше казахстанского экспорта и отправят на 48% больше импорта к 2020 г. Двусторонняя торговля с КНР является следующим, наиболее динамично развивающимся направлением со спросом казахстанского экспорта, который поднимется на 36% к 2020 г.; в то время как отгрузки КНР в Казахстан вырастут на 37% за тот же период.

Таблица 1: Краткое изложение плана финансирования, Коридор 1b

Финанс-щая орг-ция	Сумма (млн. \$)	Процент (%)
Правительство	909	15
Межд. финансовые институты		
Азиатский банк развития	700	10
Европейский банк реконструкции и развития	181	3
Исламский банк развития	414	6
Японское агентство международного сотрудничества	150	3
Всемирный банк	2,125	31
Частный сектор	2,221	32
Всего	6,700	100

Источники: Министерство транспорта и коммуникаций Казахстана, и расчеты АБР.



IAN GILL

¹ Дэвид Роланд-Хольст, 2008 г. Рабочий документ: «Оценка макроэкономического эффекта инвестиций транспортного коридора Западной Европа - Западный Китай: Общая перспектива диаграммы равновесия»

Дороги лучше – бизнес лучше

БМ Продактс (BM Products) вино-водочный завод в южном Казахстане является самым большим работодателем в городе Тараз, который расположен на Коридоре ЦАРЭС 1b. Этот бизнес очень сильно зависит от транспортировки поставщиками сырья и распространения (дистрибуции) своей продукции.

За менее чем двадцать лет фирма сделала свою водку Акбозат популярной торговой маркой, как в Казахстане, так и за границей. Парк грузовиков доставки на сегодняшний день перевозит 4 миллиона бутылок водки в месяц на рынки в Казахстане, Узбекистане и в Кыргызской Республике.

Но расположение предприятия в окруженной горами долине несет с собой некоторые ключевые вызовы. Плохо обслуживаемые горные дороги с выбоинами, вкупе с ледяной зимней погодой зачастую «взимают пошлину» с бизнеса.

«Мы теряем около 6 бутылок из 100 за счет поломки из-за плохой дороги», - говорит Игорь Сорокин, менеджер по производству, который работает в фирме уже 10 лет. «Прошлой зимой мы потеряли две цистерны, когда наши грузовики перевернулись на обледенелой дороге. Дороги стали такими скользкими, что Тараз был отрезан от остального мира на 20 дней».

Дороги на любую погоду не только сократят поломки, расходы на топливо и износ автотранспортных средств, но также ускорят время доставки и увеличат оборот, - говорит г-н Сорокин.

Скоро эта эффективность станет реальностью по мере того, как дороги, связывающие Тараз с Китайской Народной Республикой на востоке и Российской Федерацией на севере, будут модернизированы в рамках проекта Правительства по улучшению коридора на сумму 6,7 млрд. долл. США, который поддерживается Программой ЦАРЭС.



Игорь Сорокин
ожидает более
быстрой и гладкой
доставки

Коридор ЦАРЭС 1с: Связывает Казахстан и Кыргызскую Республику с Китайской Народной Республикой

500 километровая дорога Бишкек-Торугарт представляет собой самое короткое сообщение от Каши, активного культурного и торгового центра в КНР, до потребительских рынков на севере Кыргызской Республики, в Казахстане и Российской Федерации. Торговля по этому маршруту расширяется быстрыми темпами, но ее продолжают ограничивать плохое состояние дорог и устаревшие таможенные объекты. Модернизированная дорога и таможенная инфраструктура в Торугарте сократят время в пути и транзите с 3-4 дней сегодня до 2, открывая данный коридор для более широкого регионального торгового и экономического сотрудничества.

Кыргызская Республика и ее партнеры по развитию планируют улучшения в три этапа, включая модернизацию 488 километров дороги, модернизацию инфраструктуры и объектов на пункте пересечения границы Кыргызской Республики и КНР в Торугарте, а также поддержку в области политики и институциональную поддержку дорожному подсектору в Кыргызской Республике.

Подпитываемая твердым экономическим ростом в Центральной Азии и КНР, внутрирегиональная торговля Центральной Азии быстро расширялась. Объемы торговли в государствах Центральной Азии увеличились более чем в два раза с 1999 г., при этом общий грузооборот вырос со 145 млрд. тонн-километров (т-км) в 1999 г. до около 300 млрд. т-км в 2006 г. КНР стала основным торговым партнером, ее доля в общем импорте стран Центральной Азии² в 2006 г. превышала 20%. Заметный рост торговли с КНР был продемонстрирован Кыргызской Республикой (с 15кратным ростом в период с 2001 г. по 2005 г.) и Таджикистаном (с 20кратным ростом за тот же период).

Объем торговли Кыргызской Республики с КНР вырос с 141 606 тонн (81% от общей торговли) в 2002 до 540 147 тонн (92% от общей торговли) в 2007 г. Более половины этой торговли проходит через пункт пересечения границы Торугарт (Таблица 2). Ожидается, что торговля будет продолжать расширяться быстрыми темпами и превысит 13 млн. тонн в 2015 г.

Таблица 2: Статистика торговли и перевозок с КНР (2001–2007 гг.) (на пункте пересечения границы Торугарт)

Позиция	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Автотрансп. средства (кол-во)							
КФЗ.	2,891	4,320	4,040	7,598	7,110	7,662	8,214
КНР	474	835	292	660	983	1,149	1,396
Всего	3,365	5,155	4,332	8,258	8,093	8,811	9,610
Объем торговли (тонн)							
в КНР	68,307	79,834	77,677	17,151	147,327	158,765	170,203
из КНР	2,396	32,392	26,351	53,923	79,401	92,810	112,761

Источник: Национальный комитет по статистике, 2008 г. *Кыргызстан в цифрах*. Бишкек.

² Включая Афганистан, Казахстан, Кыргызскую Республику, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

Дорога к здоровью

Районная больница Нарына в 350 км на юго-восток от Бишкека является центром для больных с тяжелой патологией со всей области. Отделенный от остальной части Кыргызской Республики высокими горами, которые в большинстве своем имеют гравийные дороги, Нарын является последним городом на маршруте в КНР – еще 150 километров на юг вдоль Коридора ЦАРЭС 1с.

По мере быстрых темпов расширения торговли между Центральной Азией и КНР сотни больших грузовиков

еженедельно совершают сложный переезд по плохо обслуживаемую маршруту, при этом каждая поездка наносит дальнейший ущерб автомобильным дорогам

Д-р Мурат Атбаев, главврач Нарынской больницы и практикующий хирург, приветствует рост торговли и расширенные возможности, которые она дает региону. Но у него есть еще одна причина ожидать улучшения Коридора 1с.

«Иногда нам нужно направлять пациентов в Бишкек на лечение специалистами, но дорога такая плохая, что я не могу рисковать и отправлять их», - говорит д-р Атбаев. «Тряска, например, может ускорить внутреннее кровотечение».

Он говорит, что тряска может увеличить страдания или ухудшить состояние пациентов с тяжелыми ожогами, тяжелым состоянием сердца, острым аппендицитом, или пациентов, нуждающихся в интенсивной терапии или кислородном обеспечении.

Д-р Атбаев отмечает, что в Нарыне один из самых высоких в стране уровней материнской и младенческой смертности, и задержки в доставке ожидающих родов матерей вносят вклад в этот фактор. «Важно рожать естественным способом, но ухабы на дорогах могут стимулировать ожидающих родов матерей к родам раньше срока», - говорит он.

«Мы понимаем важность торговли для развития страны», - говорит д-р Атбаев во время недавнего обхода пациентов, «Но нам срочно необходимо улучшить дороги для того, чтобы грузовики так плохо на них не воздействовали».



Модернизация дорог
будет улучшать доступ к
медицинским услугам

PHOTO: NINA

Коридор ЦАРЭС 2: Соединение Западного и Восточного Азербайджана: Маршрут ЦАРЭС к Средиземному морю

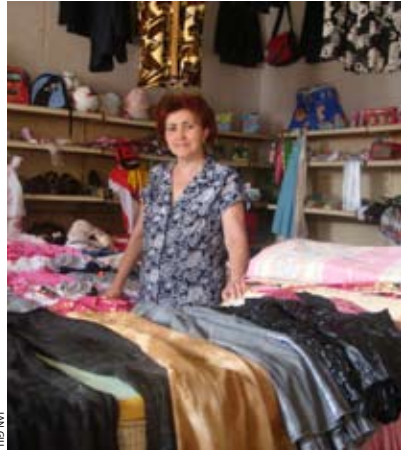
Транспортный и торговый коридор Азербайджана Восток-запад является одним из основных государственных маршрутов для внешней торговли. Тянущийся от столицы, Баку к Грузинской границе, этот коридор также является ключевым проходом к Черному и Средиземному морю для товаров из Центральной Азии.

За последние годы Правительство инвестировало значительные ресурсы для реконструкции 500километровой трассы Восток-запад с помощью четырех многосторонних институтов-партнеров ЦАРЭС. Согласованные серии инвестиций помогают снизить дорожно-транспортные расходы, время в пути, создают новые экономические возможности и способствуют более эффективной торговле.

Глядя в будущее, улучшения железнодорожного коридора сформирует основной компонент в графике инвестиций ЦАРЭС в транспортном секторе. План действий по реализации Стратегии ЦАРЭС по транспортному сектору и содействию торговле предусматривает инвестиции примерно на 1,8 млрд. долл. США в 2008–2012 гг. для модернизации железнодорожной инфраструктуры и железнодорожного полотна.

Железнодорожный коридор уже пропускает значительные транзитные грузы из Центрально-азиатских стран, как часть большего коридора от Баку до Грузинских портов, на который приходится 87% азербайджанского транзитного груза. В 2006 г. по этому коридору проходило 22 миллиона тонн груза, или 73% всего железнодорожного потока. Но расчеты показывают, что от 3 до 4 миллионов тонн груза, или в эквиваленте 13-18 млн. долл. США в доходах, каждый год идут по другим маршрутам из-за нехватки локомотивов.

Программа Правительства по развитию железных дорог Азербайджана на 2008-2011 гг. включает инвестиции в ж/д рельсы, дорожные сигналы, реабилитацию энергоснабжения и модернизацию локомотивов.



О Программе ЦАРЭС

Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) является устойчивым партнерством для целей развития; конкретным примером стран и институтов, сотрудничающих во благо достижения общей цели. Всеобъемлющая цель Программы – развитие через сотрудничество, ведущее к ускоренному экономическому росту и сокращению бедности. За счет продвижения и содействия региональному сотрудничеству в областях транспорта, торговли, энергетики и других ключевых областях взаимного интереса, Программа ЦАРЭС помогает странам большей Центральной Азии реализовать свой огромный потенциал во все больше интегрирующейся Евразии.

Программа ЦАРЭС представляет собой партнерство восьми стран—Афганистана, Азербайджана, Китайской Народной Республики, Казахстана, Кыргызской Республики, Монголии, Таджикистана и Узбекистана и шести многосторонних институтов—Азиатского банка развития (АБР), Европейского банка реконструкции и развития, Международного валютного фонда, Исламского банка развития, Программы развития ООН и Всемирного банка, активно работающих над продвижением регионального экономического сотрудничества. АБР служит в качестве Секретариата ЦАРЭС.

Региональный Офис ЦАРЭС
Ул. Казибек Би, 20А
4 этаж, здание Арай
Алматы, 050000, Казахстан
Тел. +7 727 291 8513/291 8527
Факс. +7 727 291 8670

Секретариат ЦАРЭС
Азиатский банк развития
6 ADB Avenue, Mandaluyong City
1550 Metro Manila, Philippines
Tel +63 2 632 4444
Fax +63 2 636 2444

Для более подробной информации посетите сайт www.adb.org/CAREC