

**Региональный семинар по развитию экономического коридора между Казахстаном, Узбекистаном и Таджикистаном**

**5-6 декабря, 2019г., Ташкент, Узбекистан**

**Общий обзор обсуждений**

1. **Вступление**

1. Первый региональный семинар по развитию экономических коридоров между городами Шымкент (Казахстан), Ташкент, Худжанд (Таджикистан) и прилегающими областями - был совместно организован Азиатским банком развития (АБР) и Администрацией Ташкентской области в Ташкенте, Узбекистан в период 5-6 декабря 2019 года. Около 80 участников из государственных учреждений, деловых кругов трех стран участвовали на семинаре, включая вице-министра культуры и спорта Казахстана г-на Уркена Биссакаева и заместителя губернатора Согдийской областной администрации Таджикистана г-на Анвара Якуби, и партнеров по развитию. Директор представительства АБР в Узбекистане г-жа Синди Мальвичини открыла семинар приветственной речью. Г-н Сафдар Парвез, директор Отдела регионального сотрудничества и координации операций Департамента Центральной и Западной Азии АБР, выступил модератором первой сессии «Развитие экономического коридора Шымкент-Ташкент-Худжанд: обоснование и видение».

2. Задача регионального семинара состояла в том, чтобы собрать ключевых игроков по этим вопросам в трех странах после национальных семинаров и консультаций, проведенных ранее в трех странах в 2019 году, для обмена мнениями о развитии экономического коридора, улучшения обоснований и главных задач. Основные вопросы для обсуждения включали (i) видение по экономическому корридору; (ii) существующие проблемы в предлагаемых основных областях и действия, необходимые для их решения; (iii) начальные проекты по устранению ограничений и проблем и выявлению потенциальных возможностей в предлагаемых приоритетных областях; и (iv) возможная институциональная структура для развития экономического коридора. Семинар также послужил платформой для диалога и взаимодействия между государственными органами, бизнесом, партнерами по развитию и другими заинтересованными сторонами в трех странах на центральном, областном и городском уровнях, по развитию экономических коридоров в целом и по развитию конкретного коридора Шымкент-ТашкентьХуджант, в частности. Концептуальная записка, повестка дня и список участников прилагаются в Приложениях 1 и 2.

**II. Ключевые вопросы обсуждения во время семинара**

3. Участники обсудили документ о фактах и ​​перспективах, подготовленный консультантами АБР для нового экономического коридора к 2030 году, с акцентом на предлагаемые приоритетные области, начиная с углубленных консультаций с заинтересованными сторонами и полевых исследований в трех странах в 2019 году. Выявленные новые приоритетные области включают улучшение транспортное сообщение, модернизация инфраструктуры и процедур пересечения границ; развитие трансграничных цепочек создания добавленной стоимости в сельском хозяйстве; улучшения в применении санитарных и фитосанитарных (СФС) мер и модернизация инфраструктуры качества для экспорта продуктов питания, развитие регионального туризма; и специальные / свободные экономические зоны и промышленные зоны / парки. Участники признали потенциальные выгоды, которые экономический коридор может принести трем странам, в частности, более широкую трансграничную торговлю и инвестиции и экономическую интеграцию за счет улучшения транспортных связей, более широкой интеграции экономической деятельности, развития региональных цепочек создания добавленной стоимости в сельском хозяйстве / садоводстве и расширения обрабатывающей промышленности и сферы услуг, а также развитие регионального туризма. Участники рассказали об усилиях, предпринятых тремя странами, и о прогрессе, достигнутом в развитии основных направлений деятельности экономического коридора. К ним относятся улучшение трансграничного таможенного сотрудничества путем упрощения таможенных процедур; улучшение транспортных связей за счет модернизации пограничных пунктов пропуска, улучшения придорожных услуг и другой инфраструктуры для облегчения пассажиропотока и развития туризма; растущий интерес частного сектора и сотрудничество в развитии регионального туризма; а также внедрение новых правил и законов для упрощения торговли и ратификации Соглашения об упрощении процедур торговли ВТО в трех стран ( в случае с Узбекистаном вступления в ВТО). Международные и местные эксперты поделились опытом и надлежащими практиками в конкретных областях развития экономических коридоров, которые могут быть хорошими ссылками на развитие данного экономического коридора.

4. Участники затронули ряд вопросов, связанных с разработкой экономического коридора, которые кратко изложены ниже.

**а. Трансграничная торговля**

5. Все участники признали высокий нереализованный потенциал трансграничной торговли в регионе ШТХК и с внешними партнерами. По сравнению с другими регионами, торговля между странами Центральной Азии, в том числе в регионе Шымкент-Ташкент-Худжанд, относительно невелика. В 2018 году внутрирегиональный товарооборот внутри этого региона составил 327 миллионов долларов, или 8,3% от общего объема торговли между тремя странами. Три страны предприняли усилия по содействию трансграничной торговле. Казахстан ведет переговоры с Узбекистаном о создании крупного логистического узла в Туркестанской области вдоль границы с Узбекистаном (Ташкентская область). Он может стать торговой платформой для Центральной Азии, и Таджикистан будет приглашен к участию. С узбекской стороны было отменено визовое требование с Таджикистаном, что значительно облегчило перемещение товаров / автомобилей (в 1,5 раза) и людей между двумя странами. По границе с Таджикистаном было открыто или открыто больше предприятий, включая строительство новых отелей и перерабатывающих заводов. Все больше людей ищут возможности торговли с Таджикистаном. Таджикистан внедряет новые правила и законы для упрощения торговли и ратификации Соглашения об упрощении процедур торговли.

6. Также были озвучены проблемы и ограничения, которые необходимо устранить, чтобы полностью реализовать потенциал торговли. Они включают в себя (i) улучшение трансграничного сообщения, в частности модернизацию мягкой и жесткой инфраструктуры (например, дорог и совместного пограничного контроля), а развитие железнодорожного транспорта приобретает все большее значение в регионе; (ii) снижение транзакционных издержек - в настоящее время трансграничные торговые издержки в Центральной Азии высоки, включая многочисленные документы для таможенного оформления и высокие сборы (иногда неофициальные); (iii) гармонизация стандартов и технических регламентов, (iv) отмена разрешений на въезд для грузовых автомобилей (так называемые «дозволы»), которые были вывезены между Казахстаном и Узбекистаном, но применяются к перемещению грузовых автомобилей между Таджикистаном и Узбекистаном; и (v) развитие логистических центров. Примечательная проблема, с которой столкнулись участники, - это сходство моделей производства в регионе Шымкенть-Ташкент-Худжант (например, сельское хозяйство, переработка), а также сходство в структуре населения и экономики, культуре и истории, что делает их торговую взаимодополняемость относительно низкой. Это требует комплексного подхода производства в регионе к консолидации и стандартизации производства и брендинга, что может коллективно расширить доступ на рынки других стран, таких как Россия и КНР.

**b. Транзитная торговля**

7. На семинаре был рассмотрен большой потенциал транзитной торговли в регионе ШТХК выполняет важную функцию / преимущество для транзита международных грузопотоков по железной дороге и автомобильным транспортом: (i) четыре транспортных коридора ЦАРЭС, соединяющих три страны с их торговыми партнерами, проходят через регион ШТХК; (ii) регион очень важен для транзита большинства товаров, произведенных или потребленных в других частях Таджикистана и Узбекистана; и (iii) экспорт Казахстана и многих других стран в Афганистан проходит через регион ШТХК. В 2018 году транзитная торговля в регионе ШТХК оценивается в 26,3 млрд. долларов США, включая 22,8 млрд. долларов США торговли со странами, не входящими в ШТХК, и 3,5 млрд. долларов США торговли между Таджикистаном и Узбекистаном, а также частями Казахстана, не относящимися к региону. По сравнению со стоимостью торговли в этом регионе, транзитная торговля примерно в 8 раз больше. По прогнозам, к 2030 году транзитная торговля со странами, не входящими в регион ШТХК, значительно возрастет, что приведет к дальнейшему улучшению взаимодействия между физической и политической средой в регионе. Три страны осуществляют меры (например, Узбекистан ввел систему предварительного уведомления и гарантии оплаты за транзит и международные перевозки), что улучшит транзитную торговлю. Учитывая высокий потенциал транзитной торговли в регионе, было предложено создать совместный механизм, состоящий из национальных координаторов, для содействия транзитной торговле через регион. Пилотный проект ЦАРЭС по усовершенствованным транзитным системам (CATS) и обмену информацией (ICE), участником которого является Казахстан, может быть полезной мерой для поддержки транзитной торговли в регионе ШТХК.[[1]](#footnote-1)

Было отмечена необходимость эффективного применения механизмов ВТО и ряда международных конвенций в развитии международных коридоров. Рекомендуется присоединение к Конвенции о временном ввозе / (ATA) / карнет ( книжки с отрывными купонами), которая может играть важную роль в процессе регулирования временного ввоза товаров.[[2]](#footnote-2)

**с. Эффективность пунктов пересечения границ (ППГ)**

8. Все участники признали ключевую роль, которую играют ППГ в развитии экономического коридора посредством облегчения потока товаров и людей в регионе. В последние годы наблюдается растущий рост открытия / функционирования ППГ вдоль границ между Казахстаном и Узбекистаном, а также между Узбекистаном и Таджикистаном. Также были предприняты заметные усилия трех стран по разработке и / или улучшению и планированию разработки и / или совершенствования пограничных пунктов, как жестких, так и мягких. Это включает строительство вспомогательных объектов, дальнейшее развитие придорожной инфраструктуры путем стандартизации категоризации и строительства большего количества объектов категории «А» для обеспечения многофункциональных придорожных услуг в Казахстане и Узбекистане, а также упрощение процедур пересечения границы путем пилотирования операций через «Единое окно» в Таджикистане. Все три страны планируют реконструировать и / или модернизировать ППГ, чтобы сократить время, затрачиваемое на прохождение через ППГ физическими лицами и на грузовиках. Более широкое использование системы МДП ( международных дорожных перевозок) соответствии с Конвенцией о международной перевозке грузов и системой TIR, и применение новых цифровых инструментов Международного автомобильного союза (МАС), таких как электронный контракт на международную автомобильную перевозку грузов (CMR), электронная предварительная декларация TIR (EPD) путем создания зеленых коридоров на пограничных пунктах пропуска, также входит в планы правительств по упрощению транзитных перевозок через регион ШТХК.[[3]](#footnote-3)

9. Все участники отметили существующие проблемы в оптимальном функционировании ППГ. К таким проблемам относятся необходимость (i) модернизации инфраструктуры ППГ, в частности, расширение полос для движения автотранспорта, в целях увеличения количества транспортных средств, одновременно проходящих через ППГ что, в частности, является ограничивающим фактором для Таджикистана; (ii) модернизации устаревшего оборудования и объектов с использованием последних технологий ИКТ; (iii) улучшения координации между тремя странами по вопросам развития инфраструктуры и процедур ППГ, путем создания координационной группы с координаторами, определенными от каждой страны; (iv) более активного привлечения частного сектора для увеличения количества частных инвестиций. Интегрированное управление границами, как передовой подход к управлению границами, является оптимальным подходом для региона ШТХЭК. Тем не менее, в центрально-азиатском регионе это все еще находится на ранней стадии, и совместный таможенный контроль на ППГ может стать хорошей отправной точкой для улучшения интегрированного управления ППГ.

Участники также предложили рассмотреть возможность увеличения ППГ между тремя странами путем реконструкции или модернизации существующих двусторонних ППГ путем предоставления им статуса международных ППГ.

**с. Развитие цепочек добавленной стоимости в сельском хозяйстве/растениеводстве**

10. Все участники признали важность развития цепочек добавленной стоимости в сельском хозяйстве и растениеводстве в регионе ШТХЭК, для расширения торговли и создания новых предложений на рынке труда и постоянных рабочих мест, в целях улучшения благосостояния сельского населения региона, которое быстро растет. Регион сталкивается с похожими проблемами в сельскохозяйственном производстве, в частности, с низким уровнем индустриализации (переработкой сельскохозяйственной продукции) и отсутствием профессиональных и/или квалифицированных кадров, что в свою очередь лимитирует масштабы и качество производства, а также ограничивает доступ к рынку. Было предложено несколько подходов, направленных на усиление конкурентоспособности продукции и увеличение экспорта на открытых рынках. К ним, среди прочего, относятся: (i) применение в регионе общих подходов к сельскохозяйственному/растениеводческому производству в целях стандартизации качества продукции и расширения возможностей для экспорта; (ii) создание и/или развитие трансграничной сети агро-логистических комплексов для координации производства, сбора, хранения и транспортировки продукции; (iii) применение общих подходов к мерам и/или правилам СФС для обеспечения последовательности и надежной защиты в регионе; (iv) активно выходить на внешние рынки, в частности на Россию и КНР, поскольку это крупные рынки с высоким спросом на сельскохозяйственную/растениеводческую продукцию; (v) активное вовлечение частного сектора в процесс, включая применение механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП); и (vi) укрепление потенциала и навыков работников в этой области. На самом деле этот экспорт уже происходит. Некоторые страны (например, Узбекистан) уже заключили соглашения со странами в других регионах (например, с КНР и Россией) по экспорту некоторых видов продуктов растениеводства.

**d. Региональный туризм**.

11. Все участники отметили большой потенциал в развитии туризма в регионе ШТХЭК, учитывая его богатые туристические активы, включая исторические места (например, маршруты Шелкового пути), религиозные святыни и природные достопримечательности (например, горы и озера). В настоящее время три страны принимают больше туристов между собой, чем от международных направлений. Есть существенный потенциал в привлечении большего числа туристов. Все три страны придают большое значение и предпринимают заметные усилия в развитии туризма, включая упрощение визового режима (Узбекистан ввел освобождение от виз для 45 стран с февраля 2019 года, добавив КНР в список с января 2020 года; усилия в продвижении туризма (Таджикистан обозначает 2018 год как год туризма), разработка региональных туристических программ (Казахстан и Узбекистан работают над введением общей туристической визы под названием «Виза Шелкового Пути»). Кроме того, туристические ассоциации в регионе предлагают создать региональный туристический продукт «Туристическое кольцо Центральной Азии», который объединяет большинство туристических активов в Центральной Азии, в том числе такие как тур по маршрутам Тамерлана, паломнический тур, тур по шелковому пути, горный тур и гастрономический тур. Все совместные национальные и региональные мероприятия по развитию/продвижению туризма будут способствовать развитию регионального туризма. Однако, при разработке регионального туристического подхода необходимо учитывать, в том числе, такие проблемы как недостаточный уровень связанности (авиа и дорожного сообщения, включая скоростной поезд); неразвитая инфраструктура и объекты на туристических маршрутах; сложные визовые режимы и процедуры пересечения границы; нехватка квалифицированных работников и языковые барьеры. Эти вопросы необходимо эффективно решать при реализации огромного потенциала туризма в регионе.

**e. Уроки и лучшие практики в развитии экономических коридоров**

12. Все участники подчеркнули важность обмена опытом и передовой международной практикой в ​​развитии экономических коридоров для применения по мере необходимости к развитию ШТХЭК, а также высоко оценили уроки и передовую международную практику, которыми поделились международные и местные эксперты в отдельных областях развития экономических коридоров. К ним относятся (i) аналитическая работа Всемирного банка по сектору растениеводства в Центральной Азии (в частности, в Узбекистане) и его значению для экспорта в КНР и Россию; (ii) совместная система пограничного контроля в Европейском Союзе и совместный пилотный проект таможенного контроля между КНР и Монголией; (iii) меры СФС, применяемые КНР, и их значение для экспорта сельскохозяйственной и пищевой продукции на рынки КНР; (v) создание и развитие агро-логистики в регионе ШТХЭК в Казахстане и Узбекистане и Таджикистане, и (vi) проблемы и возможности для развития туризма в регионе ЦАРЭС. Успешные примеры в некоторых областях были особо отмечены Таджикистаном, включая развитие ППГ с инвестициями от АБР (ППГ Гулистон, связывающий с Кыргызской Республикой), который имеет развитую физическую инфраструктуру (например, большее количество полос движений и зеленую полосу/ коридор), а также мягкую инфраструктуру (например, электронное декларирование товаров, разрешения и отмена квот для международных перевозок, и упрощение визового режима для туристов, а также усиленный мониторинг эффективности ППГ), которые могут быть применены к развитию ШТХЭК. Участники призвали АБР продолжать и усилить работу по обмену знаниями в этом вопросе, включая обмен опытом как из региона ЦАРЭС (например, экономический коридор Алматы-Бишкек), так и из других регионов (например, субрегион Большого Меконга).

**f. Важность правительственных обязательств**

13. Последнее, но не менее важное, участники единогласно подчеркнули особую важность приверженности правительства к поддержке развития ШТХЭК. Было отмечено, что суть развития трансграничного экономического коридора заключается в экономическом сотрудничестве между странами-участницами, и открытая политика и политическая приверженность на высоком уровне являются ключевыми факторами для достижения этой цели. Участники призвали назначить национальных координаторов для формирования совместных рабочих групп/коллегий в конкретных областях развития ШТХЭК для координации соответствующих реформ и реализации политики в трех странах. Поскольку ЩТХЭК включает в себя три уровня правительственного сотрудничества и координации, правительственные обязательства на центральном/ национальном, областном и городском уровнях имеют важное значение для обеспечения надежного участия в проекте также как и привлечение частного сектора в контексте государственно-частного партнерства ( ГЧП).

14. В целом, семинар был интерактивным, продуктивным и конструктивным. Участники выразили честные и открытые взгляды на развитие ШТХЭК с акцентом на конкретные области и предложения по проектам. Участники проявили высокую заинтересованность и приверженность сотрудничеству и взаимодействию в развитии ШТХЭК, признавая при этом наличие ограничений и проблем, которые необходимо решить в ключевых областях при реализации видения развития ШТХЭК.

**III. Следующие шаги**

15. После данного первого регионального семинара команда ТП разработает дорожную карту развития ШТХЭК. Дорожная карта будет включать в себя существующие проблемы в каждой из выявленных приоритетных областей и конкретные рекомендации в отношении политики и необходимых действий, а также возможных проектов и институциональной структуры при развитии ШТХЭК, чтобы полностью реализовать свой потенциал, изложенный в документе факты и видение ШТХЭК. Ценные комментарии и предложения от всех заинтересованных участников семинара будут включены и отражены в проекте дорожной карты. Некоторые ключевые рекомендации в отношении исследовательской деятельности и программ включают (i) развитие центров распределения товаров, базовых складов для первичного, промежуточного хранения и референсных лабораторий; (ii) Международный центр торгово-экономического сотрудничества в Центральной Азии; (iii) транзитный потенциал ШТХЭК для грузопотоков из КНР, Индии, Юго-Восточной Азии; и (iv) правительственные программы и стратегии развития торговли и инвестиций, сельского хозяйства, промышленности, транспортной инфраструктуры, туризма и транзита в ШТХЭК. Окончательный проект дорожной карты планируется завершить к середине 2020 года. Впоследствии в 2020 году будет проведен второй региональный семинар или диалог на высоком уровне с государственными служащими и представителями частного сектора из трех участвующих стран для обсуждения проекта дорожной карты и решения ключевых вопросов, в частности тех вопросов, которые требуют согласованных усилий и обязательств на уровне правительств по развитию ШТХЭК.

После второго регионального семинара команда ТП завершит разработку дорожной карты ШТХЭК, которая будет представлена трем странам на оценку и рассмотрение механизмов реализации, включая создание институциональной структуры и концептуализацию/разработку совместных проектов для развития ШТХЭК. Третий региональный семинар или диалог на высоком уровне по ШТХЭК будет проведен в 2021 году для распространения дорожной карты ШТХЭК и обсуждения вопросов ее реализации.

1. Усовершенствованная транзитная система ЦАРЭС (CATS) и общий информационный обмен (ICE) - это гармонизированная электронная система для контроля движения товаров в пути через государства-члены ЦАРЭС. Это система, основанная на оценке риска, которая использует единый и цифровой транзитный документ и предлагает четкие гарантии. Ожидается, что CATS сократит затраты и время для транзитных операторов и ускорит перевозку грузов на европейский рынок и из него. Азербайджан, Грузия и Казахстан являются участниками пилотных проектов [↑](#footnote-ref-1)
2. Книжка/карнет ATA - это общепризнанный таможенный документ, выпущенный в 78 странах-участницах, который направлен на облегчение временного ввоза товаров в страну-участницу без уплаты обычно применяемых пошлин и налогов. Книжка ATA широко используется деловыми кругами для международных операций, связанных с временным ввозом товаров. Карнет АТА совместно управляется Всемирной таможенной организацией (ВТО) и Международной торговой палатой (МТП) через ее Всемирную федерацию палат. [↑](#footnote-ref-2)
3. Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) является многосторонним договором, заключенным в Женеве 14 ноября 1975 года для упрощения и согласования административных формальностей международных автомобильных перевозок. Конвенция была принята под эгидой Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН). По состоянию на декабрь 2018 года Конвенция насчитывает 76 участников, в том числе 75 государств и Европейский Союз. Все страны ЦАРЭС являются членами Конвенции МДП. [↑](#footnote-ref-3)