



# **Отчет по ситуации в транспортном секторе**

Четвертая министерская конференция по  
Центрально-азиатскому региональному экономическому  
сотрудничеству

5 - 6 ноября 2005 г.  
Бишкек, Кыргызская Республика

## ОТЧЕТ ПО СИТУАЦИИ В ТРАНСПОРТНОМ СЕКТОРЕ

**Заседание высокопоставленных официальных лиц по вопросам Программы Центрально-Азиатского Регионального Экономического Сотрудничества (ЦАРЭС)**

**14 октября 2005**

**Бишкек, Кыргызская Республика**

### **I. Введение**

1. Дорожная карта по Центрально-Азиатскому Региональному Транспортному Сектору (2005–2010) была разработана на 3<sup>ем</sup> заседании Координационного Комитета транспортного сектора (ККТС) в Бишкеке 1–2 марта 2005, и была принята на Заседании высокопоставленных официальных лиц (ЗВОЛ) в Маниле 26–27 апреля 2005. Дорожная Карта направлена на решение ключевых вопросов сектора, относящихся к нормативно-законодательным различиям, отсутствию транспортных связей, плохо оборудованным пограничным пропускным постами, бюрократическим трансграничным процедурам, плохой эксплуатации инфраструктуры в связи с недостаточным финансированием, отсутствием конкуренции в железнодорожной системе, институциональному потенциалу и потенциалу человеческих ресурсов и направлению будущей деятельности в сфере транспортного сотрудничества среди стран - участниц ЦАРЭС. Пять стратегических приоритетов Дорожной карты:

- (i) Гармонизация и упрощение трансграничных транспортных процедур и документации среди стран ЦАРЭС для содействия пассажиро- и грузопотоку через границы;
- (ii) Гармонизация транспортных положений среди стран ЦАРЭС для создания равных условий для транспортных операторов и содействия производительности и улучшению услуг;
- (iii) Развитие и улучшение региональных и международных транспортных коридоров для связи производственных центров и рынков стран ЦАРЭС, и улучшения доступа стран к соседним регионам и рынкам;
- (iv) Реструктуризация и модернизация железных дорог посредством участия частного сектора и улучшения корпоративного управления; и
- (v) Улучшение финансирования и управления сектора для обеспечения должного развития и текущего обслуживания региональной транспортной сети.

### **II. Ход сотрудничества в период после последнего Заседания высокопоставленных официальных лиц**

#### **A. 4ое Заседание Координационного Комитета транспортного сектора**

2. 4<sup>ое</sup> ЗВОЛ было организовано в Бишкеке 12–13 октября 2005г, и в нем принимали участие делегации стран-участниц ЦАРЭС, а также представители многосторонних организаций и представители (МО), включая Азиатский Банк Развития (АБР), Европейский Банк Реконструкции и Развития (ЕБРР), Исламский Банк развития (ИБР), Программа Развития Организации Объединенных Наций (ПРООН и Всемирный Банк (ВБ). Председательствующей страной на заседании была Кыргызская Республика, и сопредседательство осуществлялось АБР. (См. Краткое изложение обсуждений в Приложении 1).

3. Рабочая Программа ККТС за 2005 направлена на предоставление конкретных рекомендаций по стратегическим приоритетам гармонизации и упрощению трансграничных транспортных процедур и документации, а также на гармонизацию транспортных положений (Фаза I)<sup>1</sup> Тесное сотрудничество с комитетами транспортного сектора и рабочими группами других региональных организаций, включая Шанхайскую Организацию Сотрудничества (ШОС) и Организацию центрально-азиатского сотрудничества посредством обмена информацией и регулярные консультации для обеспечения синергии усилий регионального сотрудничества являются постоянным приоритетом.

4. Участники заседания приняли решение представить ЗВОЛ по следующим результатам:

- (i) Утвержденные и планируемые региональные инвестиции, проекты технической помощи на 2005 и 2006 годы.
- (ii) Реализация Программы Работы ККТС и Плана работы на 2006 по Дорожной Карте регионального транспортного сектора. (фаза I)
- (iii) Исследование АБР по гармонизации и упрощению трансграничных транспортных процедур и транспортных положений в автодорожной и железнодорожной подотраслях в странах-участницах ЦАРЭС (фаза I).
- (iv) Критерии классификации инвестиционных проектов и исследований в качестве регионального сотрудничества в станах - участницах ЦАРЭС.
- (v) Предложение АБР по региональной технической помощи для содействия транспортному сотрудничеству в странах-участницах ЦАРЭС (фаза I).
- (vi) Информация по ходу проведения исследования ВБ возможностей либерализации авиационного сектора в Центральной Азии.

## **В. Инвестиции**

5. После 3<sup>го</sup> Заседания ККТС был достигнут прогресс в улучшении региональной транспортной сети. Главные ивестиции: (i) Азербайджан: транспортная магистраль Восток-Запад, Явлакс –Ганджа и пограничный участок Газакс- Грузия. Ожидается, что АБР завершит кредит на \$52.0 миллиона в последнем квартале 2005 при со-финансировании со стороны Исламского Банка развития на сумму \$10.4 миллиона и Саудовского Фонда Развития на сумму \$11.0 миллиона, (ii) Азербайджан: Транспортная магистраль север-юг, дорога Баку-Смур по со-финансировании ЕБРР- кредит на сумму \$100.0 миллионов, Кредит от Чешского Импорт-Экспорт Банка на сумму \$180.0 миллионов, и финансирование от Фонда Развития Абу-Даби на сумму \$10.0 миллионов. В южном транспортном коридоре Азербайджана ВБ ожидает завершить кредит на сумму \$200.0 миллионов и АБР- кредит на сумму \$100.0 миллиона, (iii) Таджикистан: АБР подошел к окончательному этапу обработки кредита на сумму \$29.5 миллионов для Проекта Реабилитации дороги Душанбе- граница Кыргызстана, (iv) Монголия, АБР утвердил техническую помощь на предварительное исследование в преддверии начала технического обоснования развития транспортной магистрали, соединяющей Синьцзянь в Китае и Российской Федерацией через Западную Монголию. Объединенная программа

<sup>1</sup> Требования по автомобильным выбросам в окружающую среду, контроль на осевую нагрузку, тарифы, сборы с владельцев автотранспорта, сборы за транзит, дорожная безопасность и предоставление транспортных услуг.

многосторонних организаций на 2005-2006 по инвестиционным проектам составляет кредитование на общую сумму \$1.052.3 миллиона, при этом не кредитные проекты на сумму \$6.6 миллиона.

### **С. Прочая некредитная деятельность по региональному транспортному сотрудничеству**

7. Региональный транспортный договор критически важен для сокращения нефизических барьеров торговле. Опираясь на опыт Программы Суб-Региона Большого Меконга (GMS), государства-члены ШОС (Китай, Казахстан, Кыргызская Республика, Российская Федерация, Таджикистан и Узбекистан) стремятся разработать проект такого договора по дорожному транспорту при помощи АБР и Комиссии Организации Объединенных Наций по Экономическим и Социальным Вопросам для Азтского и Тихоокеанского региона (ESCAP). 3<sup>е</sup> заседание по переговорам государств-членов ШОС по вышеупомянутому договору было проведено в Пекине 26–29 июня 2005 года. Заседание было организовано совместно Секретариатом ШОС, ЮНЕСКАП и АБР, на нем присутствовали делегации Китая, Казахстана, Кыргызской Республики, Российской Федерации, Таджикистана и Узбекистана. В то время как все делегации стран снова и снова обсуждали важность договора, был достигнут прогресс в переговорах по Проекту Рамочного Договора, однако переговоры еще предстоит завершить. Совещание премьер-министров стран-членов ШОС, запланированное на октябрь 2005, предоставит руководство к будущим действиям. Ожидается, что 4<sup>ое</sup> заседание для проведения переговоров будет проведено в первом квартале 2006.

8. Проект учредительных документов Транспортного консорциума Организации центрально-азиатского сотрудничества (ОЦАС) находится в стадии подготовки.

### **III. Следующие шаги и мониторинг результатов**

9. В соответствии с Планом Действий по реализации Дорожной карты, страны-участницы ЦАРЭС будут проводить следующую деятельность в 2006:

- Завершить и прийти к соглашению по плану работы на основе исследования гармонизации и упрощения трансграничных транспортных процедур и документации, а также гармонизации транспортных нормативно-законодательных положений по странам ЦАРЭС (Фаза 1). Этот План работы будет реализован в период 2006–2007.
- Инициировать исследование по реструктуризации и модернизации железнодорожного сектора в странах ЦАРЭС в 2006.
- Инициировать исследование по улучшениям в сфере финансирования и управления транспортного сектора в странах ЦАРЭС в 2006.
- Выработать окончательный вариант и реализовать проект АБР по региональной технической помощи для оказания содействия сотрудничеству в транспортной отрасли в странах ЦАРЭС (Фаза I) в период 2006–2007гг.

10. Дорожная карта Транспортного сектора включает основы результатов мониторинга с установлением планок (цифровых показателей, etc.), которые необходимо будет

достичь, по каждой из пяти ключевых стратегий. Среднесрочный обзор будет проводиться в 2007 году.

#### **IV. Риски и меры их смягчения**

11. Ключевым предположением, позволяющим достичь желаемого вклада от Дорожной Карты Транспортного сектора, является обещание осуществлять постоянно региональное сотрудничество и добиваться макроэкономической стабильности в регионе. Это следует поддерживать договором среди участвующих стран по вопросу приоритетности сфер сотрудничества и способности международных организаций подготавливать и операционализировать совместную повестку, направленную на достижение результатов и использовать гармонизированные методы в разработке проектов и управлении ими. Ключевые риски заключаются в ограниченности ресурсов международных организаций в обработке новых инициатив, в желании стран обмениваться данными, статистической информацией и утечкой кадров как в Правительстве, так и в международных организациях, участвующих в ККТС. Меры смягчения по этим вопросам включают признание всеми участниками заседания ККТС их существования и разработку совместных стратегий для их необходимого решения.

