

ПРОГРАММА ЦЕНТРАЛЬНО-АЗИАТСКОГО РЕГИОНАЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА (ЦАРЭС)

Обновленные данные по региональной дорожной карте транспортного сектора
(Утверждено на Шестом заседании Координационного комитета по транспортному сектору, 24-25 августа 2006 года, г. Урумчи, Китайская Народная Республика)

I. Исходные данные

1. Исторически, Центральная Азия выступала в качестве моста, связующего Восток и Запад (Восточную Азию и Европу), Север и Юг (Индийский океан и Персидский залив, Россию и Балтику). Регион обладает потенциальной возможностью стать важным транзитным маршрутом между Азией и Европой. Транспортная сеть восьми стран-участниц Программы Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) – Афганистана, Азербайджана, Китайской Народной Республики (КНР), Казахстана, Кыргызской Республики, Монголии, Таджикистана и Узбекистана - включает автодороги протяженностью 499,680 км, и 27,440 км железных дорог. Большая доля грузопотока приходится на железные дороги, а автодороги являются доминирующим режимом в пассажирских перевозках. Перевозки воздушным транспортом играют ключевую роль в предоставлении международного доступа и соединяют крупные города отдельных стран с их столицами. Кроме того, по Каспийскому морю проходит транспортный канал из г. Баку в Азербайджане в г. Актау в Казахстане. Региональная карта и основные показатели транспортного сектора стран ЦАРЭС представлены в Приложениях 1 и 2, соответственно.

2. В первые годы после распада бывшего Советского Союза в 1991 году, страны ЦАРЭС (за исключением КНР) переживали серьезные экономические трудности, что привело к значительному снижению объема транспортного потока и существенному ухудшению состояния транспортной инфраструктуры. Однако произошедший в конце 1990-х экономический подъем привел к увеличению объема грузопотока и пассажирских перевозок. Объем железнодорожных перевозок вырос благодаря устойчивому росту торговой деятельности. Рост дорожных перевозок произошел вследствие повышения числа транспортных средств, находящихся в собственности, и модернизации национальных и региональных дорожных сетей. Объемы воздушных перевозок выросли в результате стремительного увеличения объемов внешней торговли, туризма и транзитных перевозок между Азией и Европой.

3. В среднесрочной перспективе, транспортный сектор стран ЦАРЭС выглядит многообещающе. С учетом предполагаемого непрерывного экономического роста в регионе и позитивных перспектив крупных рынков развитых стран, ожидается увеличение потребности в грузоперевозках и пассажирских перевозках в среднесрочной перспективе. Предполагается, что годовая норма роста железнодорожных грузоперевозок составит 2-3% (хотя ожидается непрерывное снижение числа пассажиров, путешествующих на дальние расстояния), а дорожных перевозок - 4-7%. Тем не менее, предполагается, что трудности возникнут в краткосрочной перспективе на определенных приграничных станциях железнодорожной сети стран ЦАРЭС, таких как Дружба в Казахстане и и Серахс в Узбекистане, объемы транспортного потока на которых уже растут при норме свыше 20% в год. Увеличение объемов транспортного движения также ожидается в портах Каспийского моря, в основном за счет транзитных перевозок.

II. Основные проблемы сектора

4. В транспортном секторе стран ЦАРЭС возникают следующие проблемы с региональным транспортом:

- (i) Нерациональное приграничное и транзитное перемещение людей и товаров, вызванное излишними бюрократическими процедурами и плохо оборудованными приграничными постами. Приграничные процедуры, формальности и документация (т.е. таможенный, иммиграционный контроль, карантин) на границе не полностью основаны на международных конвенциях или лучшем опыте, отнимают много времени, усложнены и дорогостоящи. Дислокация, вызванная разделением железных дорог на национальные единицы в Центральной Азии, также привела к созданию многочисленных приграничных препятствий, таких как отсутствие соглашений о совместном использовании железнодорожных путей, частые, отнимающие много времени, изменения в размещении локомотивов и поездов на границе, и задержки платежей между железными дорогами.
- (ii) Отсутствие унифицированных транспортных положений среди стран ЦАРЭС. Сюда относится отсутствие согласованных стандартов, основанных на международной лучшей практике (т.е. технические аспекты, расчистка дорог, контроль за осевой нагрузкой, контроль за выбросами продуктов сгорания, тарифы, и безопасность движения); квоты на разрешения на проезд иностранных транспортных средств, которые сдерживают конкуренцию; несогласованные правила осуществления транспортных услуг; пошлины с пользователей дорог, не связанные с расходами на использование дорог; произвольные тарифы на железнодорожные перевозки; дискриминационные тарифы на транзитные перевозки, и ограниченное участие частного сектора.
- (iii) Не отвечающая требованиям региональная транспортная сеть. Транспортные каналы Центральной Азии и Монголии должны соответствовать требованиям переориентированных экономических и торговых связей со всеми странами региона. Подход к планированию и управлению развитием транспортной инфраструктуры для интегрированного и регионально переориентированного транспорта не применяется повсеместно. Не хватает дорог, которые бы соединяли производственные центры, рынки и порты. Большая часть существующей транспортной инфраструктуры (дороги, железнодорожные пути и подвижной состав) - низкого качества и ухудшается в связи с недостаточными объемами финансирования работ по техническому обслуживанию на должном уровне.
- (iv) Отсутствие конкуренции в железнодорожном секторе, вызванное монолитным или монополистическим характером компаний. Это приводит к неэффективным железнодорожным услугам, отсутствию коммерческого управления эксплуатацией и инвестиций, устареванию железнодорожных путей, подвижного состава, внутренней телекоммуникационной технологии, повышению тарифов на международные перевозки, введению тарифов, единых для передвижения и пребывания в транспортном терминале, и отсутствию удобных систем учета и представления информации о грузе отправителям.

- (v) В транспортном секторе ограничены институциональные и человеческие ресурсы, вызванные недостаточным планированием государственных инвестиций, недостаточно эффективными стандартами разработки транспортных инвестиционных проектов, слабым управлением финансовыми активами и реализацией проектов, и отсутствием эффективного процесса мониторинга и оценки.
- (vi) В регионе отсутствует региональный подход к подсектору гражданской авиации, так же как и не достает общности авиационной политике и перспективам либерализации. Отсутствует единая структура индустрии и модель долевого владения в регионе; двусторонние соглашения преимущественно регулируют международное воздушное сообщение. Также существует озабоченность относительно того, что в либерализованной среде сильные иностранные авиакомпании подточат деятельность местных операторов.

III. Роль регионального сотрудничества

5. Региональное сотрудничество стран ЦАРЭС в транспортной сфере играет важную роль в деле продвижения устойчивого экономического роста, что особенно важно для сокращения бедности. Тому способствует три фактора. Во-первых, интегрированная транспортная система, унаследованная Центральной Азией, которая требует регионального подхода к реконструкции и развитию системы в противовес национальным решениям и идее самообеспеченности. Во-вторых, региональное сотрудничество может помочь развитию региональной транспортной сети, снизить недостатки мест расположения, и повысить доступ на крупные рынки соседних стран и основные рынки развитых стран. В-третьих, региональное сотрудничество поможет сократить барьеры для межрегионального и транзитного движения, снизить транспортные расходы, и повысить качество транспортных услуг, преодолев недостатки небольших местных рынков и сделав регион более привлекательным для иностранных и местных инвесторов, а также оказав поддержку новым торговым возможностям. Таким образом, региональное сотрудничество ЦАРЭС в транспортной сфере является необходимостью, а не дополнительным средством.

IV. Ход регионального сотрудничества в сфере транспорта

6. Правительства стран ЦАРЭС признали важность регионального сотрудничества в транспортной сфере, что привело к возникновению ряда инициатив и созданию региональных организаций не без помощи международных партнеров по развитию. Государства-члены Шанхайской организации сотрудничества (ШОС),¹ включая пять стран ЦАРЭС, ведут переговоры по Межправительственному соглашению об облегчении международного дорожного транспорта.² Такое соглашение может впоследствии охватить все государства-члены ЦАРЭС и другие страны региона. Китай, Монголия (которые являются участницами ЦАРЭС) и Россия завершили переговоры по Рамочному соглашению о транзитном транспорте, направленному на содействие международному транзитному движению. Вложенные инвестиции также позволили провести модернизацию региональных транспортных коридоров. Тем не менее, осуществление

¹ В Шанхайскую организацию сотрудничества входят Казахстан, Кыргызская Республика, КНР, Российская Федерация, Таджикистан и Узбекистан.

² Первые переговоры по проекту соглашения состоялись в г. Урумчи 3-7 августа 2004 года; второе заседание прошло в г. Пекине 9-12 марта 2005 года.

таких инициатив происходило скромными темпами. Для быстрого достижения результатов и поддержания импульса сотрудничества, необходимы непрерывные действия.

V. Стратегия регионального сотрудничества в сфере транспорта

7. Региональное сотрудничество в транспортной сфере направлено на развитие интегрированной и эффективной транспортной системы среди стран ЦАРЭС с целью содействия устойчивому экономическому росту и сокращению бедности. В основе новой транспортной системы должна лежать интегрированная сеть мультимодальной транспортной инфраструктуры, которая обеспечит связь со странами ЦАРЭС, улучшит их доступ на внешние крупные рынки, сократит транспортные расходы, повысит качество транспортных услуг и облегчит приграничное и транзитное движение в регионе.

8. Для достижения этой цели, в региональном сотрудничестве в транспортной сфере стран ЦАРЭС было выделено шесть стратегических приоритетов:

- (i) Гармонизация и упрощение приграничных транспортных процедур и документации в странах ЦАРЭС для облегчения перемещения пассажиров и груза через границы.
- (ii) Гармонизация транспортных положений стран ЦАРЭС для создания равных условий для транспортных операторов и повышения эффективности и предоставления услуг более высокого качества.
- (iii) Развитие и модернизация региональных и международных транспортных коридоров для соединения производственных центров и рынков внутри стран ЦАРЭС и для повышения доступа стран ЦАРЭС в соседние регионы и рынки.
- (iv) Реструктуризация и модернизация железных дорог с целью предоставления качественных и эффективных услуг через участие частного сектора и улучшенное корпоративное управление.
- (v) Увеличение объемов финансирования сектора и улучшение управления сектором для обеспечения развития, эксплуатации и надлежащего технического обслуживания региональной транспортной сети.
- (vi) Поэтапный подход к либерализации подсектора гражданской авиации, сосредоточенный на принятии двусторонних соглашений через использование общих законодательных оговорок с целью расширения субрегиональных соглашений для включения стран-соседей и других стран в долгосрочной перспективе. Повышение отдачи от всех заинтересованных сторон, особенно представляющих бизнес и туризм, при разработке авиационной политики.

VII. Мониторинг эффективности

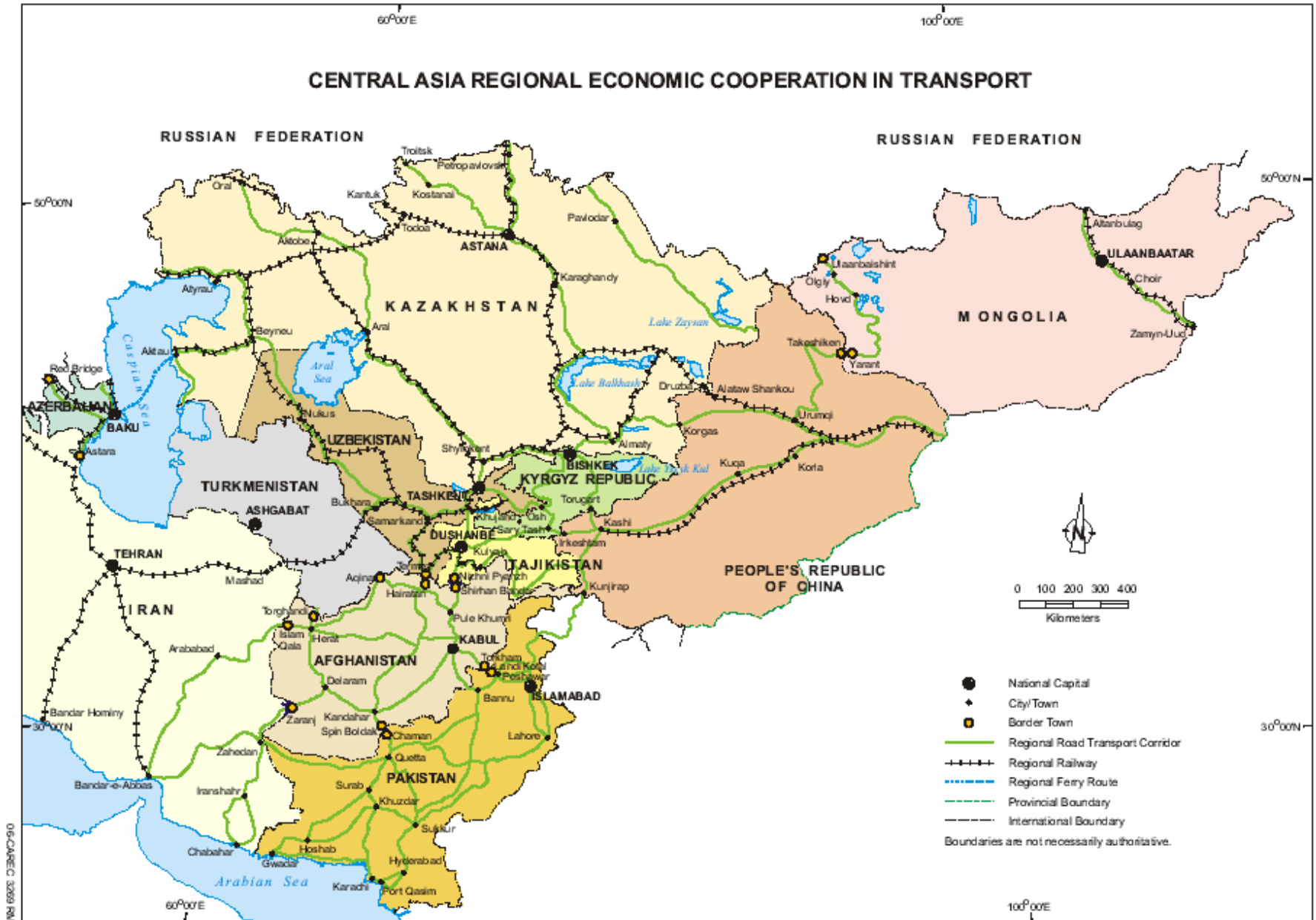
9. Базовые показатели эффективности работы транспортного сектора представлены в таблице ниже.

Таблица: Центральнo-азиатская дорожная карта регионального транспортного сектора

Позиция	Показатели/Цели		
	2003	2010	
А. Результаты работы сектора			
Внешняя торговля (доллары США, млрд.)	85.1	119.8	
Объем грузоперевозок (млрд. тон-км)	375.6	528.5	
Объем пассажирских перевозок (млрд. пассажиро-км)	187.0	263.2	
В. Производительность сектора			
Протяженность дорожных сетей (км)	464,890	498,400	
Включая автомагистрали 1-ой категории (км)	Св. нет.		
Протяженность железнодорожных сетей (км)	27,400	29,000	
Включая электрифицированные железнодорожные дороги (км)	7,688	8,000	
Плотность дорожной сети (км/100 км ²)	6.2	6.6	
Плотность железнодорожной сети (км/100 км ²)	0.4	0.4	
ДТП (общее число/ кол-во летальных исходов)	Св. нет.	Сократить до 5% в год	
Региональное соглашение о дорожном транспорте	Нет	Подписано	
Доля государственных инвестиций в транспорт к ВВП (%)	2.1	3.0	
Доля финансирования программы технического обслуживания дорог к ВВП(%)	0.2 ^a	0.3	
Вылеты самолетов (в тыс.)	1,020	1,435	
Число пассажиров, перевозимых воздушным путем (в тыс. чел)	90,107	126,790	
Воздушные перевозки (миллион тон-км)	6,563	9,235	
С. ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ СЕКТОРА	<ul style="list-style-type: none"> Нерациональное приграничное и транзитное перемещение людей и груза, вызванное излишними бюрократическими процедурами и плохо оборудованными приграничными постами. Отсутствие унифицированных транспортных положений среди стран ЦАРЭС. Несоответствующая региональная транспортная сеть, в частности, отсутствие транспортных соединений с производственными центрами, рынками, доступ к портам с суши, а также слабая транспортная инфраструктура, вызванная недостаточным объемом финансирования работ по техническому обслуживанию на должном уровне. Отсутствие конкуренции в железнодорожном секторе, вызванное монолитным или монополистическим характером компаний, и ограниченным участием частного сектора. В транспортном секторе ограничены институциональные и человеческие ресурсы. В регионе отсутствует региональный подход к подсектору гражданской авиации, так же как и не достает общности авиационной политике и перспективам либерализации. 		
D. Действия, основные этапы и инвестиции	График	По агентствам	
		Многосторонние институты	Правительств а стран ЦАРЭС
Гармонизация и упрощение приграничных транспортных процедур и документации	2005-2010	АБР, ЕБРР, ВБ	X
Гармонизация транспортных положений	2005-2010	АБР, ЕБРР, ВБ	X
Развитие и модернизация региональных и международных транспортных коридоров	2005-2010	АБР, ЕБРР, ИБР, ВБ АБР, ЕБРР, ИБР	X
Реструктуризация и модернизация железных дорог	2005-2010	АБР, ЕБРР, ИБР, ВБ	X
Увеличение объемов финансирования сектора и улучшение управление сектором	2005-2010	АБР, ЕБРР, ИБР, ВБ ЕБРР, ИБР, ВБ	X
Программа помощи МИ поэтапному подходу к либерализации подсектора гражданской авиации:	2005-2010		X
\$1324 млн. (заемные проекты) и \$26.4 млн. (незаемные проекты)	2006-2008		X

^a За исключением КНР и Узбекистана в виду отсутствия сведений.

АБР = Азиатский банк развития, ЕБРР= Европейский банк реконструкции и развития, ИБР= Исламский банк развития, км= километр, ВБ = Всемирный банк.



05-CAREC 3289 EN

Основные показатели транспортного сектора в государствах-членах ЦАРЭС(2003)

Позиция	Афганистан ^а	Азербайджан	Казахстан	Кыргызская Республика	Монголия	КНР		Таджикистан	Узбекистан
						Национальные данные ^с	Включая СУАР		
Протяженность дорожных сетей (км)	34,782	25,021	89,000	34,000	49,250	1,765,222	59,910	26,000	181,712
Включая автомагистрали 1-ой категории (км)	8,000	134	св.нет	св.нет	0	52,598	св.нет	св.нет	св.нет
Плотность дорожной сети (км/100 км ²)	3	27.9	3.3	17.0	3.3	18.3	3.6	18.2	40.6
Протяженность железнодорожных сетей (км)	24.6	2,944	14,510	425	1,815	71,898	2,775	950	3,993
Включая электрифицированные железнодорожные дороги (км)	0	1,270	5,800	0	0	17,409	0	0	618
Плотность железнодорожной сети (км/100 км ²)	0.004	3.4	0.5	0.2	0.1	0.2	0.2	0.7	0.9
Грузоперевозки (млн. тон-км)	16.13	22,165	259,090	1,479	7,504	5,054,300	83,704	1,664	28,595
Включая по дорогам (млн. тон-км)	16.12	6,241	40,158	875	242	678,250	32,500	571	9,600
Железным дорогам (млн. тон-км)	0	7,719	147,672	561	7,253	1,551,560	47,500	1,086	18,900
Силами гражданской авиации (млн. тон-км)	0.006	204	94	43	8	5,155	64	8	95
Пассажирские перевозки (млн. пассажиро-км)	136.9	12,601	94,806	5,493	2,246	1,412,570	34,200	2,683	34,971
Включая по дорогам (млн. пассажиро-км)	136.6	9,861	81,464	5,033	557	780,580	19,500	1,727	28,949
Железным дорогам (млн. пассажиро-км)	0	654	10,686	50	1,039	496,940	10,610	50	2,065
Силами гражданской авиации (млн. пассажиро-км)	0.325	1,113	2,654	410	650	126,870	4,090	906	3,957
ДТП (кол-во)	св.нет	2,311	14,013	1,555	5,278	773,137	10,095	1,378	св.нет
ДТП (с летальным исходом) ^б	св.нет	724	2,754	св.нет	391	109,381	2,563	421	св.нет
Зарегистрированные транспортные средства ('000 единиц) ^б	304	487	1,460	264	138	205,317	468	187	240
Государственные инвестиции в транспорт (млн. в местной валюте)	1565.8	1,693,468	52,900	522	20,300	св.нет	св.нет	26.4	163,700
Доля государственных инвестиций в транспорт к ВВП (%)	1.4	9.0	1.2	0.6	1.5	св.нет	св.нет	0.6	1.7
Финансирование программы технического обслуживания дорог (млн. в местной валюте)	500	70,000	2,200	298	1,834	св.нет	св.нет	5.3	св.нет
Доля финансирования программы технического обслуживания дорог к ВВП(%)	0.45	0.2	0.1	0.4	0.1	св.нет	св.нет	0.1	св.нет
Вылеты самолетов (в тыс.)	3	9	20	5	7	950	св.нет	7	22
Вылеты самолетов (в тыс.)	325	684	1,010	205	289	86,041	св.нет	413	1,466
Число пассажиров, перевозимых воздушным путем (в тыс. чел)	5.5	67	21	5	7	6,385	св.нет	7	71
Воздушные перевозки (миллион тон-км)									

^а Данные за 2004 год по Афганистану

^б Данные за 2002 год по СУАР, КНР.

^с Данные за 2002 год по КНР; данные за 2003 год отсутствовали.

ЦАРЭС = Программа Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества, ВВП = валовой внутренний продукт, км = километр, КНР = Китайская Народная Республика, СУАР = Синьцзян-Уйгурский Автономный Район в КНР.

Источник: правительства государств-членов ЦАРЭС; Всемирные показатели развития за 2005 и 2006 годы, Всемирный банк