



Ежеквартальный информационный бюллетень Центрально-Азиатского Регионального Экономического Сотрудничества
 Азербайджан • Китайская Народная Республика • Казахстан • Кыргызская Республика • Монголия • Таджикистан • Узбекистан

Помощь ШОС со стороны ЮНЕСКАП и АБР в подготовке регионального соглашения по транспорту

Подготовка регионального соглашения по транспорту жизненно необходима для устранения нефизических барьеров, препятствующих торговле, в дополнение к инвестициям в физическую транспортную инфраструктуру с целью содействия эффективному передвижению товаров и людей. Правительства стран-членов Шанхайской Организации Сотрудничества (ШОС) - Китайской Народной Республики (КНР), Казахстана, Кыргызской Республики, Российской Федерации, Таджикистана и Узбекистана - согласились, поэтому, подготовить межправительственное соглашение по содействию международному автодорожному транспорту, при поддержке Экономической и Социальной Комиссии ООН по Региону Азии и Тихого Океана (ЮНЕСКАП) и Азиатского Банка Развития (АБР) в рамках проекта региональной технической помощи (ТП).

Данный проект направлен на развитие транспорта, торговли и туризма среди стран-членов ШОС в поддержку их устойчивого и всестороннего экономического роста. В цели проекта входит оказание помощи данным странам в составлении и осуществлении межправительственного соглашения по содействию

международному автодорожному транспорту в соответствии с международными конвенциями, принимая во внимание ведущиеся переговоры по Рамочному соглашению по транзитному транспорту между КНР, Монголией и Российской Федерацией.

ТП состоит из трех компонентов: (1) поддержка процесса переговоров по Рамочному соглашению по содействию международному автодорожному транспорту; (2) подготовка восьми протоколов и поддержка процесса переговоров по протоколам, (3) предоставление консультативных услуг и обучения государственным должностным лицам и другим сторонам, заинтересованным в том, чтобы страны-члены ШОС реализовали данное соглашение. Ожидаемыми результатами ТП будут: (1) рамочное соглашение, по которому в данный момент ведутся переговоры, и протоколы, подписанные правительствами стран-членов ШОС; (2) усиление возможностей осуществления данного соглашения государственными должностными лицами и другими заинтересованными сторонами, связанными со странами-членами ШОС.

(продолжение на стр. 3)

В этом номере:

- Третье заседание Координационного комитета сектора транспорта (ККСТ): Региональное сотрудничество в области транспорта между странами-членами ЦАРЭС необходимо. 2
- Унифицированные автоматизированные информационные системы: Жизненно важная мера содействия торговле 4
- Центральная Азия: Планирование перспектив развития Семинар по содействию торговле и транспорту в Центральной Азии: Сокращение экономического расстояния до рынков 5
- Центральная Азия стоит перед лицом необходимости борьбы с заболеваниями 6
- Региональный Круглый стол по бизнесу для Центральной и Южной Азии 8

Знак \$ — обозначает доллар США



ЭФФЕКТИВНЫЙ ТРАНСГРАНИЧНЫЙ И ТРАНЗИТНЫЙ ТРАНСПОРТ Подготовка регионального соглашения по транспорту будет способствовать передвижению транспортных средств, товаров и людей между странами-членами ШОС

Третье заседание ККСТ: Региональное сотрудничество в области транспорта между странами-членами ЦАРЭС необходимо

Члены Координационного комитета сектора транспорта (ККСТ), функционирующего в рамках Программы Центрально-Азиатского Экономического Сотрудничества (ЦАРЭС) вновь подтвердили важность регионального сотрудничества в области транспорта для продвижения устойчивого экономического роста и снижения уровня бедности в странах-членах ЦАРЭС. Они согласились продолжить совместную работу над развитием интегрированной и эффективной системы транспорта в регионе для облегчения передвижения пассажиров и грузов.

Это получило выражение на Третьем заседании ККСТ, состоявшемся 1-2 марта в Бишкеке, Кыргызская Республика. В заседании приняли участие государственные должностные лица из стран-членов ЦАРЭС – Азербайджана, Китайской Народной Республики (КНР), Казахстана, Кыргызской Республики, Монголии, Таджикистана и Узбекистана. На заседании также присутствовали представители многосторонних организаций развития, включая Азиатский Банк Развития (АБР), Европейский Банк Реконструкции и Развития (ЕБРР), Исламский Банк Развития (ИБР), Программу Развития ООН (ПРООН) и Всемирный Банк. Заседание было проведено под председательством Кыргызской Республики, сопредседателем выступил АБР.

Заседание было созвано с целью проведения оценки хода регионального сотрудничества в области транспорта, а также обзора и одобрения Рабочей программы ККСТ на 2005 г. и региональной дорожной карты (стратегического плана) для сектора транспорта. На заседании были также обсуждены и одобрены предложения по гармонизации и упрощению пограничных транспортных процедур и документов, предъявляемых при пересечении границы, и гармонизации положений о транспорте среди стран-членов ЦАРЭС.

Обзор хода сотрудничества и Рабочей программы

Члены ККСТ дали оценку хода регионального сотрудничества в области транспорта и отметили достижения в улучшении региональной транспортной сети и решении вопросов поли-

тики сектора транспорта. Основные одобренные или готовые для реализации новые инвестиционные проекты включают: (1) Кыргызская Республика: Реабилитация Южного дорожного коридора, софинансируемая правительствами Кыргызской Республики и КНР; (2) Азербайджан: Реконструкция участков дороги Евлак - Ганджа и Квазак - Грузинская граница Восточно-западного дорожного коридора, софинансируемая АБР, ИБР и Правительством Азербайджана. ИБР утвердил заем в размере 10,4 миллионов долларов США в феврале 2005 г., в то время как ожидается, что заем со стороны АБР будет рассмотрен на Совете директоров к 2005 г. ЕБРР завершил предварительное научно-техническое обоснование инвестиций на улучшение дороги Баку - Российская граница в Азербайджане.

Кроме инвестиций, были реализованы различные инициативы при поддержке партнеров по развитию с целью решения вопросов сектора транспорта, такие как (1) утверждение руководителями Организации Центрально-Азиатского Сотрудничества (ОЦАС) в октябре 2004 г. образования транспортного консорциума, которое находится сейчас в стадии подготовки и (2) переговоры между странами-членами Шанхайской Организации Сотрудничества (ШОС) по проекту межправительственного соглашения о содействии международному автодорожному транспорту.

Проведен также обзор Рабочей программы на 2005 г., которая была утверждена с включением в нее следующих основных мероприятий: (1) доведение до окончательного вида региональной дорожной карты сектора транспорта с целью определения стратегических приоритетов для регионального сотрудничества в области транспорта; (2) подготовка и представление на рассмотрение Заседания высокопоставленных официальных лиц рекомендаций по гармонизации и упрощению пограничных транспортных процедур и документации в странах-членах ЦАРЭС; (3) тесная координация с другими региональными организациями, включая ОЦАС и ШОС, через своевременный обмен информацией и регулярные консультации; (4) подготовка и представление рабочего отчета ККСТ на Заседание высокопоставленных официальных лиц.

Региональная Дорожная карта сектора транспорта

Члены ККСТ провели обзор региональной Дорожной карты сектора транспорта и одобрили ее. После ее утверждения на Заседании высокопоставленных официальных лиц и министерской конференции, данная Дорожная карта будет служить в качестве руководства для будущих мероприятий в рамках регионального сотрудничества в области транспорта между странами-членами ЦАРЭС, включающих следующие пять стратегических приоритетов: (1) гармонизация и упрощение пограничных транспортных процедур и документации с целью облегчения эффективного передвижения пассажиров и грузов; (2) гармонизация положений о транспорте с целью создания равных возможностей для операторов транспорта; (3) разработка и улучшение региональных и международных транспортных коридоров с целью создания сообщения между производственными центрами и рынками на территории стран-членов ЦАРЭС и улучшения доступа стран-членов ЦАРЭС к соседним регионам и рынкам; (4) реструктуризация и модернизация железной дороги с целью обеспечения качественных и эффективных услуг через участие частного сектора и улучшение корпоративного управления; (5) улучшение финансирования сектора транспорта и управления им с целью обеспечения развития и должного содержания региональной транспортной сети.

Были также представлены предложения по гармонизации и упрощению пограничных транспортных процедур и документации, а также гармонизации положений о транспорте среди стран-членов ЦАРЭС. Участники заседания одобрили эти предложения в принципе. Достигнуто соглашение о том, что гармонизация положений о транспорте будет осуществлена в два этапа. Первый этап будет сосредоточен на положениях о (1) требованиях в отношении выхлопных газов; (2) контроле над осевой нагрузкой; (3) тарифах, плате за пользование дорогой и плате за транзит; (4) безопасности дорожного движения; (5) предоставлении транспортного сервиса. Второй этап будет сосредоточен на положениях о (1) экологической оценке транспортных проектов; (2) социальных оценках транспортных проектов; (3) стандартах проек-

ЮНЕСКАП и АБР

Предполагается, что региональное соглашение по транспорту поможет шести странам-членам ШОС, имеющим близкие географические связи и сильно дополняющим друг друга экономически, в обеспечении солидной базы для расширения торговли и удовлетворении потребностей в эффективном пограничном контроле и транзитном транспорте. Эти страны в различной степени зависят от международного автомобильного транспорта для своего развития. Несмотря на увеличение числа пунктов пересечения границ автомобильным транспортом, все еще остаются нефизические барьеры, включающие: (1) непоследовательную политику и процедуры среди стран-членов ШОС, (2) отсутствие вовлеченности в данную работу со стороны государственных ведомств, (3) ограниченные возможности в плане человеческих ресурсов.

Текущая политика и процедуры по трансграничному и транзитному автомобильному транспорту среди стран-членов ШОС недостаточно эффективны ввиду того, что они (1) отличаются друг от друга в странах-членах ШОС; (2) разрабатываются на основе внутреннего опыта, и не всегда соответствуют международным конвенциям или наилучшей практике; (3) часто меняются для удовлетворения внутренних потребностей, что затрудняет их понимание и соблюдение со стороны операторов автомобильного транспорта; (4) при разработке политики и процедур отсутствует прозрачность, что часто создает путаницу для операторов автомобильного транспорта и тех, кто осуществляет торговлю. Эти факторы сдерживают развитие трансграничного и транзитного автомобильного транспорта и способствуют коррупции. Таким образом, страны-члены ШОС нуждаются в разработке, в прозрачной манере, многостороннего со-

(окончание, начало на стр. 1)

глашения, которое сможет гармонизировать политику и процедуры по трансграничному и транзитному транспорту на основе международных конвенций и наилучшей практики.

Хотя некоторые страны-члены ШОС провели мероприятия по трансграничному и транзитному автомобильному транспорту, этим мероприятиям свойственны два основных недостатка: во-первых, они носят, в основном, двусторонний характер; и, во-вторых, они проведены, в основном, транспортными ведомствами при очень небольшом участии со стороны других государственных учреждений, отвечающих за процедуры при пересечении границ (например, иммиграционный контроль, таможенную очистку, проверку товаров и установление карантина). На пересечении границ функционируют несколько государственных органов, что создает барьеры для международного автомобильного транспорта, так как некоторые из этих органов требуют одни и те же документы и проводят одинаковые проверки. Таможенная очистка и проверка транзитных документов на границе иногда занимают больше времени, чем передвижение товаров и людей до их пунктов назначения. Многостороннее соглашение, охватывающее все аспекты трансграничного и транзитного транспорта, будет способствовать передвижению транспортных средств, товаров и людей между странами-членами ШОС.

Учитывая сложность процесса переговоров по международным транспортным соглашениям, страны-члены ШОС приняли поэтапный подход, состоящий из ряда шагов. Вначале они проведут переговоры по рамочному соглашению, которое установит общие, принципиальные положения для операций, связанных с международным автомобильным транспортом, и список протоколов, тре-

бующих взаимного соглашения. После доведения рамочного соглашения до окончательного вида, будут проведены переговоры по восьми протоколам, которые охватят технические детали, основанные на соответствующих международных конвенциях.

Предполагается, что проект рамочного соглашения будет состоять из восьми частей: (1) общие положения; (2) транспортные операции; (3) безопасность дорожного движения, общая безопасность и охрана окружающей среды; (4) временный допуск транспортных средств и контейнеров; (5) упрощение межгосударственных и транзитных формальностей; (6) институциональные мероприятия; (7) разное; (8) заключительные статьи. Восемь протоколов охватят: (1) маршруты и пересечения границ для международного автомобильного транспорта, (2) плату за пользование инфраструктурой, (3) разрешения для международного автомобильного транспорта, (4) опасные товары, (5) вес и габариты автомобильных транспортных средств, (6) обязательную схему страхования гражданской ответственности от убытков, причиненных третьим лицам, (7) документацию и процедуры пограничного контроля, (8) техническое задание для объединенной рабочей группы по содействию международному автомобильному транспорту. Предполагается, что переговоры по восьми протоколам завершатся к концу 2006 г.

Соглашение по автомобильному транспорту, после его подписания государствами-членами ШОС, можно будет впоследствии расширить с тем, чтобы подключить к нему все страны-члены ЦАРЭС и другие развивающиеся страны региона, при условии согласия на это стран-членов ШОС. АБР будет предоставлять дальнейшую помощь в данном процессе, при тесном сотрудничестве с другими партнерами по развитию. ■

РАБОТАЯ ВМЕСТЕ Х. Сатиш Рао, Генеральный директор Департамента Восточной и Центральной Азии, АБР и К. Джумалиев, Первый заместитель премьер-министра Кыргызской Республики (первый ряд, четвертый и пятый слева, соответственно) руководили Третьей встречей Координационного комитета сектора транспорта в Бишкеке в марте 2005 г.

тирования транспортной инфраструктуры; (4) техническом обслуживании транспортной инфраструктуры.

В конце заседания, члены ККСТ отметили прогресс, достигнутый в деятельности по координации сотрудничества в области транспорта между странами ЦАРЭС. Четвертое заседание ККСТ состоится в августе 2005 г. в Кыргызской Республике. ■



Унифицированные автоматизированные информационные системы:

Жизненно важная мера содействия торговле



Поддержка согласованного развития унифицированных автоматизированных информационных систем (УАИС) для таможенных служб является ключевой задачей программы Центрально-Азиатского Регионального Экономического Сотрудничества (ЦАРЭС) по содействию торговле. Автоматизация таможенных служб через УАИС признается в качестве основной меры содействия торговле, помогающей повысить эффективность работы и снизить коррупцию.

На Форуме по содействию торговле и таможенной модернизации, состоявшемся 26-28 января в Сингапуре, участники обсудили модернизацию таможенных служб и интегрированное управление пограничными постами и свободными торговыми экономическими зонами.

Форум был организован через Региональную программу содействия торговле и таможенного сотрудничества в рамках Программы ЦАРЭС. Одним из спонсоров форума выступила организация «Интернэшнэл Энтерпрайз Сингапур», являющаяся государственным органом, призванным поддерживать торговлю и услуги для предприятий, расположенных в Сингапуре. Основные государственные организации, связанные с торговлей, и частные компании по информационным и коммуникационным технологиям (ИКТ) также приняли участие в форуме в качестве спонсоров отдельных сессий. В форуме приняли участие заместители министров и руководители/заместители руководителей таможенных служб из Азербайджана, Казахстана, Кыргызской Республики, Монголии, Таджикистана и Узбекистана.

Страны-члены ЦАРЭС находятся на различных стадиях внедрения и обнов-

ления своих УАИС. Однако развитие УАИС влечет за собой различные задачи, требующие решения, начиная с дизайна генерального плана до его поэтапной реализации и содержания в рабочем состоянии. Форум дал возможность поучиться на опыте Сингапура, так как это была одна из небольшого числа стран, разработавших систему УАИС в масштабах всей страны, под названием «Трэйднет». Это может помочь странам-членам ЦАРЭС избежать ошибок и эффективно использовать государственные средства для модернизации таможенных служб. На форуме были освещены следующие вопросы:

УАИС Сингапура – Трэйднет.

Трэйднет является первой в мире электронной сетью торговой документации в масштабах всей страны, утверждающей заявки на получение разрешений почти одновременно с их подачей. В отличие от многих других стран, принимающих усилия по содействию торговле, Сингапур принял всесторонний подход при применении ИКТ для облегчения ведения торговли. Таможенная служба Сингапура является лишь одним из пользователей Трэйднета. Сильное руководство, обеспечивающее межведомственную координацию, является ключом к принятию целостного подхода к содействию торговле.

Измерение воздействия таможенной модернизации. Ключевой чертой реформ государственной службы Сингапура является внедрение «мышления частного сектора» в государственную службу. Для всех категорий услуг, начиная с оформления таможенной декларации для выдачи складских лицензий и торговых сертификатов, установлены целевые показатели, измеряемые временем, требующимся на оформление документов.

Модернизация налоговой администрации. Поскольку в нескольких странах-

членах ЦАРЭС налоговая администрация и таможенная служба работают при одном министерстве, поддержка согласованной модернизации таможенной службы и налоговой администрации поможет странам-членам принять широкий подход при модернизации налоговых и таможенных сборов в государственный бюджет, доведении до максимума синергизма и сбережении государственных средств. Основным уроком, извлеченным из усилий Сингапура по внедрению «единовременных налоговых услуг» является то, что инвестиции в ИКТ должны сопровождаться усилиями по (1) реорганизации функций налоговой администрации; (2) реструктуризации и налаживанию внутренних процедур с целью сокращения административных расходов и повышения подотчетности персонала; (3) усилению функций аудита; (4) изменению отношения к налогоплательщикам и облегчению выполнения налогоплательщиками законов и положений.

Интегрированное пограничное управление.

Для облегчения передвижения товаров, Сингапур налаживает практику пограничного контроля. Орган иммиграции и контрольно-пропускных пунктов Сингапура (ICA) является единственным органом, имеющим разрешение на проведение физического досмотра товаров на пограничных пунктах и при въезде в свободные торговые экономические зоны.

Сингапур может представить радикальную модель содействия торговле. Некоторые меры могут оказаться невозможными для их немедленного применения по причине (1) трудности установления механизма межведомственной координации с целью содействия торговле, (2) отсутствия государственных средств для реализации системы электронного правительства в масштабах всей страны с целью облегчения ведения торговли. Однако практика Сингапура может служить в качестве руководства для направлений будущих инициатив стран-членов ЦАРЭС в области содействия торговле.

Отсутствие эффективного механизма межведомственной координации для облегчения ведения торговли в странах-членах ЦАРЭС составляет основную проблему при расширении программы содействия торговле в рамках Программы ЦАРЭС, за пределы таможенного сотрудничества. Поддержка образования межведомственных комитетов содействия торговле внутри стран может стать основной задачей программы ЦАРЭС по содействию торговле в будущем. ■

Центральная Азия: Планирование перспектив развития

Значительные запасы природных ископаемых (нефти, природного газа, золота и других металлов) в Центральной Азии и ее стратегическое местоположение между Европой и Азией обеспечивают потенциальную базу для ее развития. После недавнего политического кризиса в Кыргызской Республике, однако, некоторые наблюдатели полагают, что перспективы экономического развития в Центрально-Азиатских республиках (ЦАР) являются довольно мрачными. Но в исследовании, только что завершеном Азиатским Банком Развития (АБР)¹, делаются обратные предположения.

Проведенное АБР исследование показывает, что вслед за продолжительным периодом медленного и негативного роста, данный регион, как представляется, кардинально изменил направление в течение последних нескольких лет. В 2002-2004 гг. региональный экономический рост достиг 9,2% в год по сравнению с 5,8% в 1997-2001 гг., что представляет собой беспрецедентный рост в истории Центральной Азии.² Этот рост вызван высокими ценами на товары, особенно, на нефть и природный газ, и высоким покупательским спросом на них, увеличением внутренних инвестиций, улучшением макроэкономического управления и развитием инфраструктуры.

Наблюдаются признаки того, что экономический рост, вызванный высокими ценами на нефть и газ, стимулирует развитие сектора услуг (строительство

и банковское дело) и некоторых производств. Можно также видеть, что экономическое преуспевание сопровождается созданием новых рабочих мест и вызвало снижение уровня бедности в целом по всей Центральной Азии до 40,6%.

В исследовании АБР рассматриваются также экономические перспективы для Центральной Азии до 2015 г. Основные прогнозы заключаются в следующем.

- Глобальная среда будет, вероятно, оставаться благоприятной для ЦАР, вместе со стабильным экономическим ростом промышленно развитых стран, глобализацией, благоприятными ценами на товары и выступлением Китайской Народной Республики и Индии в качестве новых региональных рынков.
- Население Центральной Азии достигнет, вероятно, 72 миллиона, т.е. на 6 миллионов больше, чем в 2003 г.
- Валовой внутренний продукт (ВВП) на душу населения приблизительно в размере 2000 долларов США в 2015 г. обеспечит странам региона твердую позицию среди других стран, являющихся на сегодняшний день странами со средним доходом.
- Могут наблюдаться растущие расхождения в уровне жизни между странами-экспортерами и не экспортерами нефти.
- Рост ВВП в регионе будет, вероятно, сильным, и превысит 5% во всех ЦАР в течение 2005-2015 гг.
- Уровень бедности снизится наполовину,

и упадет до 23% к 2015 г., хотя риск по-прежнему сохранится для сельского населения и маргинальных групп.

- Как представляется, экспорт нефти и газа будет твердо доминировать среди экономических ресурсов региона, и вырастет примерно до 32 миллиардов долларов США к 2015 г.
- Экономическая диверсификация будет продолжаться, по мере увеличения размера экспорта производимых в регионе товаров до 9,5 миллиардов долларов США к 2015 г., что составляет эквивалент трети стоимости экспорта нефти и газа.
- Иностраннные прямые инвестиции будут по прогнозам медленно расти, по мере улучшения среды внешней политики вместе с улучшением возможностей для донорской помощи.
- Внешний долг в странах, не экспортирующих нефть, упадет до уровней, при которых им будет легче управлять.

Эта перспектива зависит от нескольких предположений, включающих: (1) сильный экономический рост в мире, примерно на 3,0%, и устойчивое повышение глобального спроса; (2) благоприятные цены на товары, включая цены на нефть в размере примерно 35 долларов США за баррель; (3) отсутствие войн или крупных срывов в регионе; (4) продолжение реализации повестки дня, ориентированной на политические реформы, проводимые в умеренном темпе, и устойчивые реформы, осуществляемые ЦАР.

Основные политические вопросы включают поддержание экономических реформ и благоразумное макроэкономическое управление, развитие конкурентоспособной с точки зрения затрат инфраструктуры, здравомыслящую эксплуатацию нефтяных и газовых ресурсов, создание конкурентоспособного производственного сектора, упор на снижение уровня бедности, развитие регионального сотрудничества и продвижение Казахстана в качестве регионального полюса экономического роста.

Если повестка дня, ориентированная на проведение политических реформ, будет оставаться без внимания и не получит своего решения, все эти прогнозы окажутся под угрозой риска. Экономический рост будет замедленным, снижение уровня бедности не будет соответствовать запланированным показателям, экономическая диверсификация будет ограничена, а прибыли от разработки нефти и природного газа могут быть утрачены. ■

Рост реального ВВП в Центральной Азии, 1997-2004 гг. (% в год)

	1997-2001 гг. в среднем	2002-2004 гг. в среднем	2002 г.	2003 г.	2004 г. ^А
Экспортеры нефти					
Азербайджан	9,5 ^Б	10,6	10,6	11,1	10,2
Казахстан	5,2	9,5	9,8	9,2	9,4
Туркменистан	10,2	21,3	19,8	23,0	21,0
Не экспортеры нефти					
Кыргызская Республика	5,3	4,7	0,0	7,0	7,1
Таджикистан	5,9	9,9	9,5	10,2	10,0
Узбекистан	4,4	5,3	4,0	4,1	7,7
В среднем по Центральной Азии ^В	5,8	9,2			
Прочие					
Армения	5,9	12,4	13,2	13,9	10,1
Монголия	2,6	6,7	4,0	5,6	10,6

Источник: АБР. Перспективы азиатского развития, 2005 г., Манила: АБР

^А Предварительные оценки.

^Б Охватывает 1999-2001 гг.

^В Взвешенная средняя величина, взвешенные величины валового внутреннего продукта.

¹ АБР. 2005 г. *Центральная Азия: Планирование перспектив развития*. Манила: Департамент Восточной и Центральной Азии, АБР.

² Уровень роста ВВП в регионе включает Азербайджан, Казахстан, Кыргызскую Республику, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

Семинар по содействию торговле и транспорту в Центральной Азии

Сокращение экономического расстояния до рынков

На семинаре по содействию торговле и транспорту в Центральной Азии (СТТЦА), проведенном с 3 по 4 мая 2005 г. в Бишкеке, была подчеркнута важность установления систем показателей деятельности с акцентом на результатах с целью отслеживания эффективности мер по содействию торговле и транспорту.

Организаторами семинара выступили Правительство Кыргызской Республики и Всемирный Банк совместно с Координационным комитетом сектора транспорта, функционирующим в рамках Центрально-Азиатского Регионального Экономического Сотрудничества (ЦАРЭС).

Ключевыми задачами семинара было ознакомление участников с результатами отчета Всемирного Банка по СТТЦА, и проведение оценки приведенных в отчете рекомендаций в контексте национальных и региональных стратегий и планов действий, направленных на содействие торговле и транспорту. В семинаре приняли участие делегации от стран - Казахстана, Кыргызской Республики, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана, наблюдатели из Китайской Народной Республики и Монголии, а также международные и двусторонние доноры.

Частный сектор, представленный Центрально-Азиатским Конгрессом бизнес ассоциаций, Союзом грузовых транспортно-экспедиционных организаций и частными компаниями, сыграл важную роль в обсуждениях.

Основные выводы семинара заключаются в следующем.

Опыт реализации программ содействия

торговле и транспорту в других регионах, например, в Юго-Восточной Европе, демонстрирует важность установления систем показателей деятельности, с акцентом на результатах, с целью отслеживания эффективности мер по содействию торговле и транспорту. На семинаре пришли к выводу, что данная область требует дальнейшей проработки в регионе, и обратились с просьбой к Всемирному Банку оказать содействие в принятии принципов оценки результатов деятельности в Центральной Азии.

Основой для оценки выполнения контрактов между населением и частным сектором, ориентированных на клиентов и пользователей, являются соответствующие индикаторы качества работы. Частный сектор страдает от простоев, наносящих коммерческий ущерб, или отсутствия предсказуемости сроков поставок и затрат по причине неэффективных пограничных формальностей и/или транзитных процедур. Для повышения прозрачности процессов и процедур, регион необходимо обеспечить относящейся к делу информацией на веб-странице в Интернете, посвященной содействию торговле и транспорту (СТТ).

Содействие торговле и транспорту имеет критическое значение для увеличения



масштабов торговли, роста иностранных инвестиций, усиления конкурентоспособности и увеличения государственных доходов. Однако эффект от мероприятий, направленных на СТТ в каждой стране, как это видно на примере Юго-Восточной Европы, будет оптимальным только в том случае, если они станут частью процесса регионального стратегического планирования и мониторинга.

Отчет о семинаре будет вскоре представлен для ознакомления. Для выяснения подробностей, обращайтесь к Генри Г. Керали (hkerali@worldbank.org) или к Кордула Тамм (cthum@worldbank.org). ■



РАСШИРЕНИЕ ТОРГОВЛИ Рыночные торговцы транспортируют и продают товары в Центральной Азии

Центральная Азия стоит перед лицом необходимости борьбы с заболеваниями

Маловероятно, чтобы республики Центральной Азии добились успехов в достижении глобальных целевых показателей борьбы с туберкулезом к 2005 г., как об этом свидетельствует недавно подготовленный отчет Всемирного Банка под названием «Остановить туберкулез в Центральной Азии: Приоритетные действия».

Данное исследование предпринято в контексте работы над ВИЧ/СПИДом, заболеваниями, передаваемыми половым путем и туберкулезом, которое Всемирный Банк проводит в Центральной Азии с 2001 г. с целью решения проблемы нависшего эпидемиологического кризиса, вызванного внезапным ростом числа людей, инфицированных ВИЧ/СПИДом, в сочетании с распространением эпидемии туберкулеза.

Исследование основывалось на обзоре существующей статистики и отчетов, а также консультациях с ключевыми органами, учреждениями и организациями, призванными решить эту проблему, включая правительство, неправительственные организации и доноров в Центральной Азии.

Исследование подтвердило, что достижение глобальных целевых показателей борьбы с туберкулезом Центрально-Азиатскими республиками к 2005 г. является маловероятным, особенно в плане выявления болезни. Целевыми показателями глобальной борьбы с туберкулезом являются: (1) выявление 70% инфицированных пациентов, (2) успешное лечение 85% выявленных пациентов.

Экономика региона, тем временем, понесла производственные потери и прямые затраты, варьирующиеся от 0,5% до 0,8% валового внутреннего продукта (ВВП). В Центральной Азии зафиксирована самая высокая смертность от туберкулеза в бывшем Советском Союзе, при 50 тыс. новых случаев заболевания туберкулезом в регионе каждый год.

Согласно Годовому отчету о глобальном туберкулезе (2003 г.), подготовленному Всемирной Организацией здравоохранения (ВОЗ), уровень регистрации заболеваний на 100 тыс. населения составляет 57 человек в Таджикистане, 69 - в Узбекистане, 82 - в Туркменистане,

133 - в Кыргызской Республике и 163 - в Казахстане.

В исследовании определены следующие основные вопросы.

- **Туберкулез в тюрьмах.**

В общем, уровень заболеваний и смертности намного выше в тюрьмах, чем среди широкого населения.

- **ВИЧ/СПИД.**

Стремительно растущая эпидемия ВИЧ/СПИДа может подорвать успехи, достигнутые в борьбе с туберкулезом.

- **Политическая приверженность.**

Политическая приверженность в борьбе с туберкулезом, принятие метода непосредственно наблюдаемого лечения, краткосрочный подход к лечению в четырех исследованных странах являются значительными.

Однако это не всегда претворяется в жизнь в виде достаточно и рационального ассигнования средств и прочих ресурсов для борьбы с туберкулезом в каждой стране, или претворяется в жизнь непоследовательно.

Другие проблемы в Центральной Азии включают резистентный ко многим лекарствам туберкулез, проведение краткосрочного лечения, институциональные ограничения, необходимость повышения

Маловероятно, чтобы Центрально-Азиатские республики достигли глобальных целевых показателей борьбы с туберкулезом к 2005 г.



ПРОФИЛАКТИКА ТУБЕРКУЛЕЗА Ребенок проходит лечение в клинике в Центральной Азии

потенциала и финансирование.

Исследование рекомендует 20 ключевых действий, направленных на борьбу с туберкулезом в Центральной Азии. Некоторыми из них являются:

- принятие метода краткосрочного лечения в тюрьмах;
- выделение достаточных донорских и государственных средств для борьбы с туберкулезом в тюрьмах;
- активное наблюдение за лицами, отбывшими тюремное заключение в результате истечения срока или амнистии;
- открытие качественных учебных центров;
- разработка общей стратегии борьбы с туберкулезом и программ по борьбе со СПИДом для случаев инфицирования СПИДом/туберкулезом;
- организация учебных поездок для ключевых органов, учреждений и организаций в страны, демонстрирующие наилучшую практику борьбы с туберкулезом, такие как Китайская Народная Республика и Перу;
- координация донорских средств. ■

Региональный Круглый Стол по Бизнесу для Центральной и Южной Азии

Азиатский Банк Развития (АБР) оказывает поддержку в подготовке Регионального Круглого стола по бизнесу (РКСБ) в Центральной и Южной Азии, который должен способствовать тому, чтобы частный сектор играл более значительную роль в региональных программах сотрудничества в Центральной и Южной Азии.

Целью круглого стола является также использование регионального сотрудничества для создания возможностей ведения бизнеса в странах-участницах, и стимулирование инвестиционного климата.

Подготовка РКСБ охватывает шесть стран, являющихся в настоящее время членами Программы Центрально-Азиатского Регионального Экономического Сотрудничества (ЦАРЭС) – Китайскую Народную Республику, Казахстан, Кыргызскую Республику, Монголию, Таджикистан и Узбекистан; плюс три страны Южной Азии – Афганистан, Индию и Пакистан. Все эти девять стран были посещены в период с ноября 2004 г. по начало марта 2005 г. с целью подготовки РКСБ. Возможность включения Индии и России получила широкое обсуждение, и они, возможно, будут приглашены на РКСБ в качестве наблюдателей.

Акцент на региональных аспектах. В инициативе по РКСБ подчеркиваются возможности регионального сотрудничества охватываемых стран, а не специфические вопросы, присущие отдельным странам. РКСБ будет сосредоточен на вопросах практического характера, способных принести быструю отдачу для участников из частного сектора. Пристальное внимание будет уделено инициативам ЦАРЭС (в области торговли, транспорта

и энергетики), Программе содействия торговле и транспорту в Центральной и Южной Азии (СТТЦЮА) и другим региональным инициативам, охватывающим экономику стран-участниц РКСБ.

Для стимулирования большей вовлеченности частного сектора в ЦАРЭС, СТТЦЮА и другие программы, подготовка РКСБ будет включать меры, способствующие живому обсуждению регионального сотрудничества представителями деловых сообществ, функционирующих как внутри стран, так и охватывающих несколько стран.

Институциональная структура. Обсуждение мероприятий в рамках РКСБ тесно связано с вопросом о постоянной структуре РКСБ – должен ли он стать одноразовым мероприятием, ежегодным мероприятием без постоянной институциональной структуры или постоянно действующей организацией с секретариатом, работающим на полный рабочий день и выполняющим определенные функции. Эти вопросы будут рассмотрены во время подготовки и осуществления проекта РКСБ. При рассмотрении любой подходящей институциональной структуры будет приниматься во внимание наличие необходимых для этого средств.

Следующие шаги. Основываясь на миссиях по выяснению деталей в каждой из девяти стран, проект предложения по РКСБ будет подготовлен к концу марта 2005 г. и представлен для обсуждения на Заседание высокопоставленных официальных лиц в апреле 2005 г. На заседании будет также обсужден график проведения РКСБ и процесс интеграции делового сообщества Центральной и Южной Азии в инициативы в области регионального сотрудничества. ■

Новые публикации



Этот буклет представляет первую Стратегию и Программу Регионального Сотрудничества (СПРС) для Центральной Азии, и посвящен помощи со стороны АБР, направленной на региональное сотрудничество, на период 2004-2006 гг.

В этом рекламном листке перечислены проекты, финансируемые за счет займов, и кредитная линия на цели региональной помощи на 2005-2006 гг. в рамках Программы ЦАРЭС.



НОВОСТИ ОТ

ЦАРЭС

Ежеквартальный информационный бюллетень ЦАРЭС издается совместными усилиями многосторонних организаций развития (МО) – АБР, ЕБРР, МВФ, ИБР, ПРООН и ВБ. Его целью является укрепление связей между МО и странами-членами ЦАРЭС. Бюллетень содержит информацию о деятельности ЦАРЭС, и обеспечивает широкое и открытое обсуждение вопросов развития ЦАР. Статьи в информационном бюллетене не обязательно отражают официальную точку зрения МФИ и правительств стран-членов ЦАРЭС. Мы приветствуем критические замечания и предложения читателей.

Для получения дополнительной информации, обращайтесь к **Крэгу Стеффенсону, Руководителю** подразделения Центрально-Азиатского Регионального Экономического Сотрудничества (ЦАРЭС) Департамент Восточной и Центральной Азии Азиатский Банк Развития. Тел.: +63 2 632 6441 Факс: +63 2 636 2387

Региональное представительство ЦАРЭС Казахстан, Алматы 500000, ул. Казыбек Би 20А, 4-й этаж

Тел.: +7 3272 918513/27
Факс: +7 3272 918762
e-mail: carec@adb.org
www.adb.org/carec

АБР в Интернете

- Для изучения **деловых возможностей** сотрудничества с АБР, посетите www.adb.org/business/opportunities
- Для **ознакомления с информацией и получения последних новостей**, посетите www.media.adb.org
- **Публикации** можно найти на веб-странице в Интернете: www.adb.org/publications или получить по факсу: +63 2 636 2648