



Центральноазиатское  
региональное экономическое  
сотрудничество

# Стратегия ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле

Взгляды, выраженные в данном документе, являются мнением автора и не обязательно отражают взгляды или политики Азиатского банка развития (АБР) или его Совета Директоров, или представляемых ими Правительств. АБР не гарантирует точность данных в данном документе и не берет на себя никакой ответственности за последствия их использования. Используемая терминология не обязательно может совпадать с официальными терминами АБР.

Настоящий документ был переведен с английского языка с целью охвата более широкой аудитории. Однако, английский является официальным языком Азиатского банка развития, и оригинал настоящего документа на английском языке является единственно подлинным (то есть официальным и юридически правомочным) текстом. При цитировании текста необходимо давать ссылку на оригинал данного документа на английском языке. Азиатский банк развития не гарантирует точности перевода и не несет ответственности за любые отклонения от оригинала.

## СОДЕРЖАНИЕ

СОДЕРЖАНИЕ.....	3
I. ВВЕДЕНИЕ .....	1
II. СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПОДХОД.....	1
III. ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПОНЕНТ .....	2
A. Политика.....	2
B. Цели.....	2
C. Коридоры ЦАРЭС .....	2
D. Действия.....	3
1. Создать конкурентоспособные транспортные коридоры в регионе ЦАРЭС .....	3
2. Содействовать перемещению людей и товаров через границы .....	4
3. Развить безопасную «дружелюбную к людям» транспортную систему	4
E. Определение проектов .....	5
IV. КОМПОНЕНТ ПО СОДЕЙСТВИЮ ТОРГОВЛЕ .....	5
A. Определение.....	5
B. Цели и задачи .....	5
1. Реформа и модернизация таможенной службы .....	6
2. Интегрированный подход к содействию торговле .....	6
3. Развитие региональной логистики .....	7
C. Коридоры ЦАРЭС .....	7
V. МОНИТОРИНГ РЕЗУЛЬТАТОВ .....	7
VI. РЕАЛИЗАЦИЯ .....	8
VII. РЕКОМЕНДАЦИЯ.....	8

Приложение 1: Карта коридоров ЦАРЭС

Приложение 2: Индикативная система результатов

*Одобрённый на*  
**Шестой Министерской конференции по Центральноазиатскому  
региональному экономическому сотрудничеству  
3 ноября 2007 г.  
Душанбе, Таджикистан**

## Центрально-азиатское региональное экономическое сотрудничество ЦАРЭС) Стратегия по транспорту и содействию торговле

### I. ВВЕДЕНИЕ

1. Страны, участвующие в Программе Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС)<sup>1</sup> расположены в самом сердце быстро интегрируемого Евразийского континента. Страны преследуют общее видение «Хорошие соседи, хорошие партнеры и хорошие перспективы» и работают вместе над улучшением транспортной инфраструктуры региона и сокращением издержек межрегиональной торговли. Стратегия ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле<sup>2</sup> будет поддерживать эти усилия путем реализации скоординированной программы мероприятий, предусматривающей взаимное сотрудничество и ключевые инвестиции в региональную транспортную инфраструктуру и содействие торговле.

2. Стратегия направлена на повышение конкурентоспособности региона и расширение торговли между странами ЦАРЭС и остальным миром. Ключевыми элементами стратегии являются скоординированное улучшение транспортной инфраструктуры и логистики, и содействие торговле, включая гармонизированные пограничные процедуры и стандарты на шести приоритетных транспортных коридорах, определенных на основе общего набора критериев. Эти улучшения приведут к значительному и поддающемуся измерению сокращению времени в пути и издержек местного, приграничного и транзитного потоков и торговли на шести коридорах.

3. Эта стратегия будет служить руководством и усиливать работу Программы ЦАРЭС в транспортном секторе и секторе содействия торговле. Стратегия основывается на существенной работе, проделанной при содействии Координационного комитета ЦАРЭС по транспортному сектору и Координационного комитета ЦАРЭС по содействию торговле/Комитета по таможенному сотрудничеству за последние годы.

4. Стратегия включает семь частей: (i) введение; (ii) стратегический подход; (iii) транспорт; (iv) содействие торговле; (v) мониторинг результатов; (vi) реализация; и (vii) рекомендации.

### II. СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПОДХОД

5. Стратегия по транспорту и содействию торговле будет поддерживать цель Программы ЦАРЭС – развитие через сотрудничество для ускорения экономического роста и сокращения уровня бедности путем усовершенствования ключевых транспортных коридоров в регионе ЦАРЭС и обеспечения эффективного перемещения товаров вдоль

---

<sup>1</sup> ЦАРЭС – это альянс восьми стран: Афганистан, Азербайджан, Китайская Народная Республика, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Таджикистан и Узбекистан; и шести многосторонних институтов: Азиатский банк развития, Европейский банк реконструкции и развития, Международный валютный фонд, Исламский банк развития, Программа развития ООН и Всемирный банк.

<sup>2</sup> В соответствии с *Комплексным планом действий*, утвержденным на 5<sup>ой</sup> Министерской конференции ЦАРЭС были подготовлены Стратегия ЦАРЭС по транспортному сектору и Стратегия ЦАРЭС по сектору содействия торговле. На Заседании высокопоставленных официальных лиц в сентябре 2007 г. в Маниле, Филиппины, высокопоставленные официальные лица согласились, что две стратегии необходимо интегрировать для представления и рассмотрения на 6<sup>ой</sup> Министерской конференции.

этих коридоров за счет адресных действий по упрощению и гармонизации положений, регулирующих приграничную торговлю в регионе.

6. Для улучшения транспорта и содействия торговле будет использован основанный на результатах подход. Для определения базовых показателей, относительно которых можно будет оценить прогресс в транспортном секторе и содействии торговле, будет проводиться мониторинг времени и издержек на определенных коридорах. Национальные правительства могут выбирать свои собственные приоритеты в сокращении транспортных и торговых издержек, но в среднесрочном периоде будет важно определить и оценить прогресс относительно количественных целей в общем снижении издержек по приоритетным коридорам.

### III. ТРАНСПОРТ

#### A. Политика

7. Стратегия ЦАРЭС по транспортному сектору<sup>3</sup> поддерживает вышеуказанный стратегический подход через усиление трех столпов—инфраструктура, управление и технология—которые характеризуют вызовы и возможности для сектора. Следующее заявление по политике очерчивает общую структуру для региональной транспортной стратегии:

Политика Правительств стран ЦАРЭС сводится к обеспечению безопасных, надежных, эффективных, действенных и полностью интегрированных транспортных операций и инфраструктуры для поддержки социального и экономического развития региона ЦАРЭС. Это будет достигнуто за счет повышения уровня обслуживания, минимизации издержек и улучшения инфраструктуры, управления и технологии экономически и экологически устойчивым образом. Кроме этого для того, чтобы регион ЦАРЭС мог использовать свое уникальное географическое местоположение, будет повышена эффективность транспортной системы в региональном контексте.

#### B. Цели

8. Стратегия транспортного сектора преследует три основные цели: (i) создание конкурентоспособных транспортных коридоров в регионе ЦАРЭС; (ii) содействие эффективному перемещению людей и товаров через границы; и (iii) развитие безопасных «дружелюбных к людям» транспортных систем.

#### C. Коридоры ЦАРЭС

9. 10-летний период (2008-2018) стратегии подчеркивает селективный подход к транспортным коридорам с концентрацией ресурсов и на инвестициях, и на

---

<sup>3</sup> Транспортный компонент Стратегии ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле основан на проекте Исследования по стратегии транспортного сектора ЦАРЭС, подготовленного Координационным комитетом ЦАРЭС по транспортному сектору. В исследовании подробно представлены заявление по политике, цели и план действий на основе эмпирических данных, работы на местах и обширных консультаций с участвующими странами ЦАРЭС в рамках Регионального технического содействия Азиатского банка развития 6347 РЕГ: *Центрально-азиатское региональное экономическое сотрудничество: Исследование по стратегии транспортного сектора*. Исследование будет доработано до окончательного варианта на основе руководств, полученных на 6<sup>ой</sup> Министерской конференции.

операционном управлении, и с фокусом на сбалансированном улучшении инфраструктуры, управления и технологий.

10. Коридоры отражают текущие и потенциальные направления торговых потоков. Выбор коридоров основан на правиле включения как минимум двух стран ЦАРЭС и нижеследующих критериях: (i) текущий объем перевозок; (ii) перспективы роста экономики и перевозок; (iii) возможность улучшения сообщений между региональными экономическими и населенными центрами; (iv) перспективы смягчения задержек и других помех, такие как количество пунктов пересечения границы, число замен колесной пары и т.д.; и (v) экономическая и финансовая устойчивость инфраструктуры, управления и технологических улучшений.

11. Было определено шесть транспортных коридоров ЦАРЭС (см. карту коридоров в Приложении 1):

ЦАРЭС 1: Европа – Восточная Азия

ЦАРЭС 2: Средиземноморье – Восточная Азия

ЦАРЭС 3: Российская Федерация – Ближний Восток и Южная Азия

ЦАРЭС 4: Российская Федерация – Синцзяно-уйгурский Автономный Регион

ЦАРЭС 5: Восточная Азия – Ближний Восток и Южная Азия

ЦАРЭС 6: Европа – Ближний Восток и Южная Азия

#### **D. Действия**

12. Для достижения трех целей в транспортном секторе будут предприняты следующие действия:

##### **1. Создать конкурентоспособные транспортные коридоры в регионе ЦАРЭС**

13. Будет осуществлено физическое развитие и улучшение отобранных коридоров ЦАРЭС для связи центров производства с рынками внутри стран ЦАРЭС и для улучшения доступа к соседним регионам и рынкам. Достижение этой цели принесет следующие выгоды: (i) снижение транспортных издержек и временных затрат между ключевыми городами ЦАРЭС и на основных маршрутах евразийской торговли (ii) «ликвидация» плохих или недостающих дорожных сообщений путем строительства новых дорог или реабилитации существующих.

14. Для интеграции с современными глобальными цепочками начисления стоимости будут улучшены технологии. Достижение этой цели принесет следующие выгоды: (i) увеличение объема интермодальных перевозок в регионе ЦАРЭС и в евразийской транзитной торговле; (ii) развитие логистической индустрии; и (iii) оптимизация выбора вида транспорта для грузовых перевозок по коридорам.

15. Будет осуществляться региональный мониторинг эффективности коридора через создание интегрированных комитетов по стимулированию их использования.

16. Устойчивые результаты потребуют обслуживания введенных в действие активов. Инвестиции в коридоры должны быть экономически и финансово стабильными, без поддержки за счет чрезмерного национального государственного долга. Для этого потребуются инновационные механизмы финансирования, основанные на справедливых и сбалансированных принципах оплаты со стороны пользователей. Для максимально эффективного использования имеющихся финансовых ресурсов, также будут организованы службы технического обслуживания на конкурентной основе.

## **2. Содействовать перемещению людей и товаров через границы**

17. Задержки при пересечении границы будут сокращены за счет улучшения инфраструктуры, оборудования, процедур и рабочих условий, что подразумевает: (i) достаточное количество хорошо оборудованных и эффективно функционирующих объектов; (ii) упрощенные и стандартизированные процедуры и документация при пересечении границы; (iii) использование электронной информации при контроле и проверках, и обмен информацией; (iv) обученный и мотивированный персонал; и (v) устранение высоких транзакционных издержек. Действия в данной области будут скоординированы с компонентом данной стратегии по содействию торговле.

18. Для создания равных условий для транспортных операторов и стимулирования эффективности и улучшения услуг в странах ЦАРЭС будут гармонизированы транспортные положения. Стандартные международные транспортные конвенции обеспечивают готовую базу для достижения данной задачи. Страны ЦАРЭС будут стремиться к присоединению и надлежащему исполнению соответствующих международных конвенций.

19. Будет оказана поддержка текущей модернизации железнодорожного сектора в целях организации конкурентоспособных регионализированных служб с участием частного сектора и интегрированными межграницными операциями.

20. Будет осуществляться постепенная либерализация и модернизация сектора гражданской авиации с концентрацией на безопасности, расширении соглашений о перевозках, реструктуризации национальных перевозчиков и соответствующем совершенствовании контроля воздушного движения.

21. В целях увеличения участия стран ЦАРЭС во внутри-региональных и транзитных перевозках будет проведена модернизация грузового парка.

## **3. Развить безопасную «дружелюбную к людям» транспортную систему**

22. Транспортная сеть ЦАРЭС будет «дружелюбной к людям» и соответствовать наилучшим стандартам безопасности и комфорта. Будут упрощены требования по пересечению границ и получению виз. Транспортная система будет благоприятна для окружающей среды с минимальными отрицательными воздействиями на воздух, водные и земельные ресурсы.

## **Е. Определение проектов**

23. В проекте исследования по стратегии транспортного сектора <sup>4</sup> были предварительно определены около 80 инвестиционных проектов и около 45 проектов технического содействия для модернизации коридоров ЦАРЭС и достижения целей в стратегии на 2008-2018 гг. В число инвестиционных проектов входят проекты, которые по решению Правительств были уже определены для реализации и включены в их инвестиционные планы. Проекты технического содействия могут быть реализованы в форме ТЭО, ведущих к инвестициям или консультативной поддержке, охватывающей предварительное планирование, передачу технических знаний и поддержку улучшения институционального потенциала и реструктуризации.

## **IV. СОДЕЙСТВИЕ ТОРГОВЛЕ**

### **А. Определение**

24. Содействие торговле в соответствии с определением Всемирной торговой организации – это «упрощение и гармонизация процедур международной торговли, включая деятельность, практику и формальности при сборе, представлении, передаче и обработке данных и другой информации, необходимой для перемещения товаров в международной торговле». Содействие торговле связано с широким диапазоном видов деятельности, таких как импортные или экспортные процедуры, транспортные формальности и платежи, страхование и другие финансовые требования.

25. В результате улучшения содействия торговле в странах ЦАРЭС будут сокращены издержки, вызванные (i) недостатком интегрированного управления границами, ведущим к сложным процедурам на границах (или при подготовке к пересечению границы) и обременяющим участников ВЭД временными и финансовыми издержкам; (ii) недостатком координации на двух сторонах границы; и (iii) издержками за границей.

### **В. Цели и задачи**

26. Основные цели Программы ЦАРЭС по содействию торговле – это (i) реализация существенного сокращения транзакционных издержек и времени за счет улучшения административной эффективности и упрощения, стандартизации и гармонизации торговых процедур; (ii) стимулирование свободного перемещения товаров и деловых людей; и (iii) повышение прозрачности законов, положений, процедур и форм, и обмен информацией по данным и другим торговым вопросам.

27. В реализации данных целей программа содействия торговли будет руководствоваться семью задачами: (i) усиление таможенного сотрудничества в качестве основной программы в стратегии содействия торговле; (ii) расширение масштаба рабочей программы для охвата более широких вопросов в области содействия торговле; (iii) концентрация на усилиях по содействию торговле на транспортных коридорах ЦАРЭС; (iv) внедрение основанного на результатах подхода к мониторингу экономии времени и расходов в качестве ключевых показателей программы; (v) поддержка оценке и планированию в области логистики с концентрацией на приоритетных коридорах; (vi) поддержка двусторонних инициатив между странами ЦАРЭС с обменом опытом через Координационный комитет ЦАРЭС по содействию торговле/Комитет по таможенному

---

<sup>4</sup> Проект Исследования по стратегии транспортного сектора ЦАРЭС (см. ссылку 3).

сотрудничеству (ККСТ/КТС); и (vii) улучшение партнерства между участвующими многосторонними институтами ЦАРЭС и ключевыми международными агентствами, оказывающими поддержку в области реформы таможенной службы, содействия торговле и развития логистики в регионе.

28. Стратегия состоит из трех элементов, направленных на сокращение торговых издержек за счет продвижения (i) согласованной реформы и модернизации таможенной службы; (ii) интегрированного подхода к содействию торговле через межведомственное сотрудничество и партнерство государственного и частного сектора; и (iii) развития эффективной региональной логистики.

### **1. Реформа и модернизация таможенной службы**

29. Таможенное сотрудничество будет оставаться ядром стратегии содействия торговле. Среднесрочная задача заключается в продвижении согласованных реформ и модернизации таможенной службы, при этом Комитет по таможенному сотрудничеству выполняет роль регионального форума для рассмотрения представляющих общий интерес вопросов. Упрощение и гармонизация таможенных процедур в регионе ЦАРЭС достигаются за счет пересмотра таможенных кодексов в соответствии с Пересмотренной Киотской конвенцией, внедрения практики управления рисками, совместного таможенного контроля и автоматизации таможенной службы. Процесс изменения культуры таможенных администраций от ориентации на контроль к содействию выполнению требований очень важен, и он был начат. Стратегия будет оказывать поддержку данному процессу.

30. Связанная с таможенными вопросами рабочая программа в кратко и среднесрочном периоде будет фокусироваться на (i) гармонизации таможенных процедур и документации; (ii) автоматизации таможенной службы; (iii) обмене данными; (iv) совместном таможенном контроле; (v) управлении рисками, пост-таможенном аудите и таможенной разведке; (vi) развитии регионального транзита; (vii) структуре таможенного сотрудничества; и (viii) обучении.

### **2. Интегрированный подход к содействию торговле**

31. Содействие торговле включает больше, чем только меры на границах. Улучшение оформления при пересечении границ и мер внутри границы может иметь результатом крупные экономические выгоды. Препятствия для торговли наиболее тяжело сказываются на экспорте товаров, которые не относятся к основным экспортным продуктам (т.е. нефть и газ, хлопок и полезные ископаемые) и на малых и средних предприятиях и участниках ВЭД. В эффективном содействии торговле участвует большое число ведомств в стране. Для представителей конкретных ведомств в стране важно работать согласованно для определения шагов, необходимых для улучшения содействия торговле, установления приоритетов и сроков по реализации данных шагов, и создания таким образом целостной стратегии. Для поддержки данного усилия ККСТ/КТС окажет содействие в создании или усилении национальных комитетов по содействию торговле в странах ЦАРЭС. Участие в национальных комитетах будет построено таким образом, чтобы обеспечить эффективное функционирование в рамках соответствующих правительств и других структур каждой страны.

### **3. Развитие региональной логистики**

32. В рамках компонента стратегии по торговой логистике будет оказано содействие развитию эффективной региональной логистической индустрии. Рабочая программа, которая будет тесно координироваться с соответствующими усилиями Координационного комитета по транспортному сектору, будет включать (i) создание регионального форума для гармонизации и планирования развития торговой логистики; (ii) поддержку проведению оценок торговой логистики на национальном уровне; и (iii) содействие и финансирование ключевых инвестиций, включая партнерство государственного и частного секторов.

#### **С. Коридоры ЦАРЭС**

33. Содействие торговле концептуально отличается от транспортных улучшений. Однако, за счет концентрации усилий в рамках стратегии по содействию торговле на коридорах, определенных в транспортном компоненте стратегии, можно достичь определенной синергии. Регион ЦАРЭС хорошо подходит для подхода «коридоров» к содействию торговле потому, что большинство внутри и межрегиональных торговых потоков используют ограниченное количество маршрутов восток-запад и север-юг.

### **V. МОНИТОРИНГ РЕЗУЛЬТАТОВ**

34. В стратегии предлагается основанный на результатах подход к содействию развитию транспорта и торговли в целях сокращения необходимого времени и издержек для реализации международной торговли. Прогресс лучше всего измерять на основе данных, а не промежуточных критериев. Концепция заключается в определении ключевых коридоров, мониторинге времени и издержек торговли на коридорах ЦАРЭС, и согласовании целей по сокращению данных издержек. Действия в области политики, необходимые для достижения целевых сокращений, будут реализованы отдельными странами. Ключевые партнеры по развитию предоставят инвестиционную и техническую поддержку, а также информацию по современной международной практике. Координационный комитет по транспортному сектору и ККСТ/КТС обеспечат форумы для детального планирования, координации, обмена опытом и мониторинга прогресса.

35. Желательно начать с ряда ограниченных пилотных инициатив по мониторингу. При том, что согласно техническому анализу некоторые коридоры могут считаться частично подходящими для пилотного этапа, ключевым фактором достижения успеха будет желание стран, находящихся на коридоре, принимать активное участие. Таким образом, в рамках пилотного этапа ККСТ/КТС определит страны, которые изъявят желание координировать усилия на коридорах или сегментах коридора в целях содействия торговли, и будет фокусировать поддержку на данных инициативах. После определения методологии и вопросов реализации можно будет более широко применять «коридорный» подход к мониторингу содействия торговле.

36. Предлагаемый основанный на результатах подход позволит странам определить приоритетность действий, подходящих для их местных обстоятельств. Мерой измерения успеха будет степень, в которой каждый набор национальных действий поддерживает сокращение времени и издержек прохождения по коридору. Работа стран в двустороннем или в групповом порядке улучшит возможность реализации существенных улучшений в экономии времени и расходов на согласованных коридорах.

37. Индикативная система результатов представлена в Приложении 3. Система результатов будет доработана до окончательной версии после одобрения данной стратегии министрами. Заключительная система результатов будет включать (i) поддающиеся измерению показатели эффективности; (ii) разбитый по приоритетности график необходимых инвестиций на 2008-2013 гг.; и (iii) индикативный график необходимых инвестиций на 2014-2018 гг. Заключительная система результатов будет представлена на 7<sup>ой</sup> Министерской конференции.

## **VI. РЕАЛИЗАЦИЯ**

38. Реализация Стратегии ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле будет требовать сильной поддержки со стороны всех стран и многосторонних институтов, участвующих в Программе ЦАРЭС. Твердая приверженность, здоровое партнерство и соблюдение основанного на консенсусе процесса принятия решений, что является основой Программы, будут ключевыми для создания транспортных коридоров ЦАРЭС и обеспечения сфокусированной поддержки целям стратегии по транспорту и содействию торговле в долгосрочной перспективе.

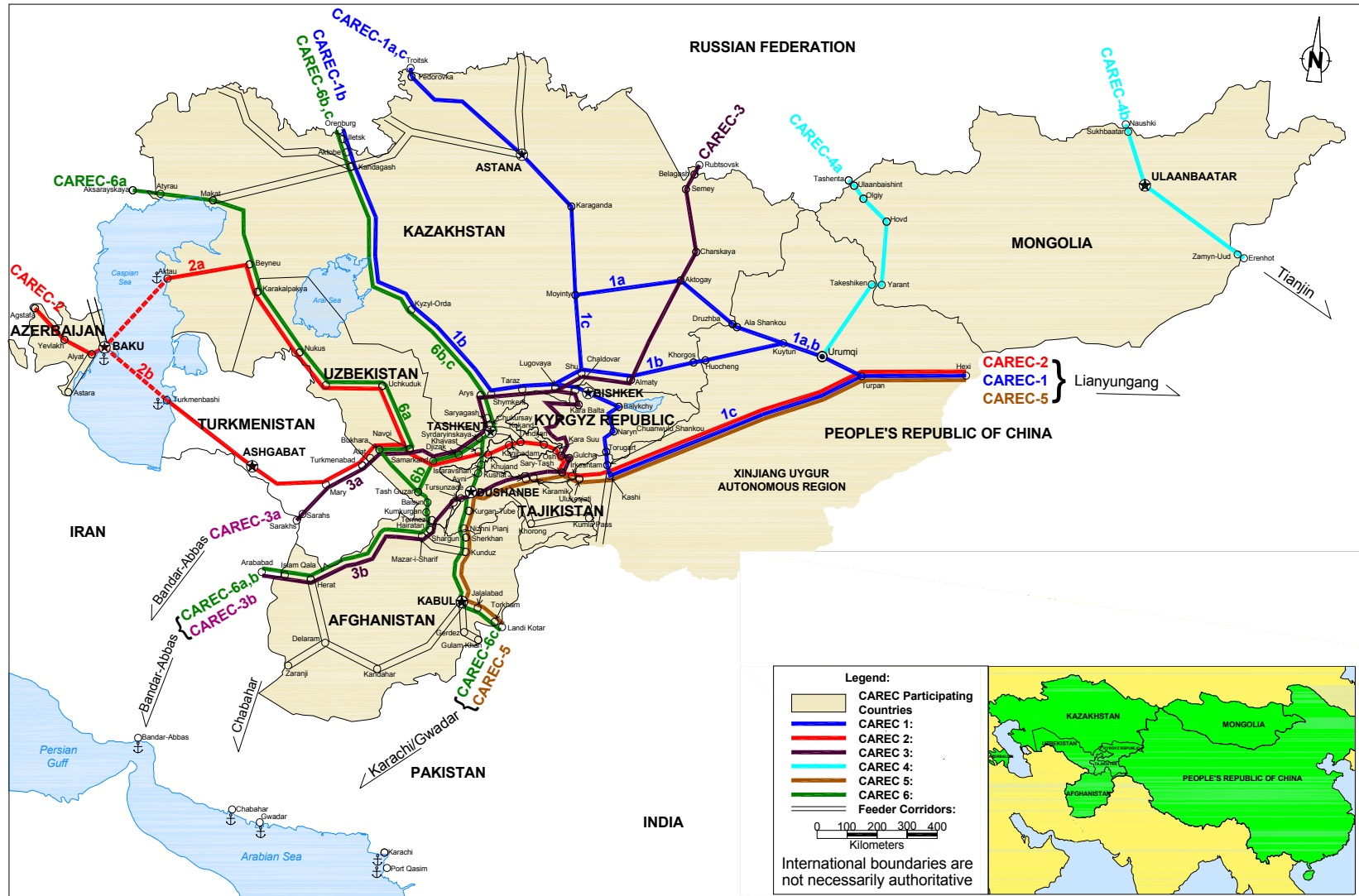
39. После утверждения данной Стратегии по транспорту и содействию торговле министрами Координационный комитет по транспортному сектору (ККТС) определит приоритетность инвестиционных проектов и проектов технического содействия, необходимых для реализации транспортного компонента стратегии. Начнется реализация краткосрочных мероприятий, рекомендованных в стратегии. Параллельно, ККТС подготовит ограниченный сроками и подробный рабочий план по реализации приоритетных проектов на период 2008-2013 гг. для представления на 7<sup>ой</sup> Министерской конференции ЦАРЭС. ККТС будет координировать свою работу с ККСТ/КТС. Стратегия транспортного сектора будет определять потребности в улучшениях условий на пунктах пересечения границы ЦАРЭС на транспортных коридорах ЦАРЭС, в то время как стратегия содействия торговле будет в целом охватывать вопросы содействия торговле и процедурные ограничения на пунктах пересечения границы ЦАРЭС.

40. Заседание высокопоставленных официальных лиц под руководством Министерской конференции будет наблюдать за и руководить реализацией стратегии. ККТС и ККСТ/КТС будут соответственно отвечать за действия в поддержку реализации стратегии.

## **VII. РЕКОМЕНДАЦИЯ**

41. Заседание высокопоставленных официальных лиц представляет данную стратегию на рассмотрение Министерской конференции и рекомендует принять Стратегию ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле.

# Приложение 1: Карта коридоров ЦАРЭС



**Приложение 2: Индикативная система результатов Стратегии ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле**

Задачи	Ключевые ограничения	Результаты	Контрольные точки и показатели
<b>Цель 1: Создать конкурентоспособные транспортные коридоры в регионе ЦАРЭС</b>			
<p>Развить и улучшить выбранные коридоры ЦАРЭС с тем, чтобы связать производственные центры и рынки внутри стран ЦАРЭС и улучшить их доступ к соседним регионам и рынкам.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• транзитная и внутри-региональная торговля ограничены; высокие транспортные издержки и время в пути.</li> <li>• национальная транспортная сеть иногда пересекает территорию соседних стран; региональная транспортная сеть не интегрирована.</li> <li>• протяженность линейной инфраструктуры и сложный рельеф приводят к высоким строительным расходам.</li> <li>• недостающие участки вносят свой вклад в высокие транспортные издержки.</li> <li>• низкое качество большей доли существующей транспортной инфраструктуры.</li> <li>• она ухудшается по причине недостаточного финансирования на техническое обслуживание.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• сокращение транспортных издержек и времени от основных городов ЦАРЭС до/из Европы, до/из Аравийского моря и Персидского Залива и до/из КНР.</li> <li>• «ликвидация» слабых или отсутствующих дорожных сообщений за счет строительства новых дорог и реабилитации существующих при финансовой поддержке МИ.</li> <li>• надлежащее содержание коридоров.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• авто и железнодорожные тарифы, установленные между странами ЦАРЭС и Европой, Персидским Заливом и КНР, значительно снижены до более конкурентоспособных уровней по сравнению с маршрутами, не проходящими через страны ЦАРЭС.</li> <li>• увеличение средней скорости на авто и железных дорогах, сокращение времени в пути.</li> <li>• сокращение средней стоимости эксплуатации автотранспортного средства.</li> <li>• шероховатость на автодорожных коридорах в пределах от 2 до 4 по Международному индексу шероховатости.</li> </ul>
<p>Внедрить технологические улучшения в развитие коридоров в поддержку интегрированного мульти-модального подхода.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ограниченное внедрение новых технологий в секторе.</li> <li>• отсутствие общей технологической платформы.</li> <li>• недостаток общих технических стандартов.</li> <li>• недостаток внедрения интегрированного и регионально ориентированного подхода «мульти-модальных» перевозок к</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• более высокий уровень контейнерных перевозок в странах ЦАРЭС.</li> <li>• развитие логистической индустрии (см. следующую задачу).</li> <li>• оптимизация выбора вида транспорта для грузовых перевозок по коридорам.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• количество Внутренних пунктов очистки и логистических центров, созданных в ЦАРЭС.</li> <li>• увеличение объема контейнерных перевозок по импорту/экспорту и транзиту.</li> </ul>

	<p>развитию транспортной инфраструктуры.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• низкий уровень контейнерных перевозок по странам ЦАРЭС.</li> </ul>		
<p>Содействовать развитию эффективной региональной логистической индустрии.</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• обеспечение регионального форума для гармонизации и планирования развития торговой логистики.</li> <li>• поддержка оценки торговой логистики на национальном уровне.</li> <li>• содействие и финансирование партнерства государственного и частного сектора.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• проведение оценки в странах ЦАРЭС.</li> <li>• подготовка проектных предложений, подходящих для включения в двусторонние инвестиционные программы.</li> </ul>
<p>Управлять и контролировать эффективность коридоров на региональной основе.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• отсутствие скоординированного усилия стран ЦАРЭС по согласованию вопроса обмена информацией и мониторинга эффективности коридоров.</li> <li>• отсутствие органа по маркетингу коридоров в целях привлечения перевозок и инвестиций.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• создание интегрированных Национальных и Межрегиональных комитетов по управлению и рекламе коридоров среди грузоотправителей и перевозчиков.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ежегодный (или с интервалом в 3 или 6 месяцев) учет показателей эффективности по приоритетным коридорам в части времени в пути и транспортных издержек.</li> <li>• протоколы заседаний Национальных комитетов и Супра-национального комитета.</li> </ul>
<p>Усовершенствовать и поддерживать сеть на основе наиболее эффективного распределения средств.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ограниченные государственные средства на строительство и улучшение транспортной инфраструктуры и ее содержание.</li> <li>• ограниченный интерес частного сектора финансировать транспортные проекты.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• передача содержания дорог частному сектору.</li> <li>• достаточное финансирование содержания дорог.</li> <li>• установление равной платы пользователя на содержание инфраструктуры.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• после реабилитации дороги страны ЦАРЭС в среднем расходуют \$1,000/км на ежегодное текущее содержание.</li> </ul>
<p><b>Цель 2: Содействовать эффективному перемещению людей и товаров через границы</b></p>			
<p>Содействовать пересечению сухопутных границ за счет улучшения инфраструктуры, оборудования, процедур и рабочих условий.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• сложный и длительный процесс подготовки необходимой документации для экспортеров и импортеров.</li> <li>• ненадлежащая постройка и оснащение многих объектов.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Adequate адекватные объекты, хорошо оборудованная и функционирующая система по принципу «одна остановка»/«одно окно» на множестве линий.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• время оформления проезжих, автотранспортных средств (включая поезда) и грузов.</li> <li>• количество новых пунктов пересечения границы.</li> <li>• процедуры в соответствии с</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• плохие условия для проезжих и сотрудников.</li> <li>• большинство пунктов пересечения границы работают по системе множества окон «одна линия на проверку».</li> <li>• отсутствие оперативной управленческой системы информации, связи и проверки.</li> <li>• несоответствие процедур международным стандартам.</li> <li>• ограниченное желание стран ЦАРЭС обмениваться информацией.</li> <li>• поощрение неофициальных платежей за счет «бумажной» системы.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• упрощенные и стандартизированные процедуры и документация для пересечения границы (в соответствии с Конвенцией о гармонизированном пересечении границ, Приложение 8).</li> <li>• использование электронной информации при контроле и проверке, и обмен информацией по коридору.</li> <li>• обученный (управление рисками, тотальное управление качеством) и мотивированный персонал.</li> <li>• устранение неофициальных платежей.</li> </ul>	<p>Конвенцией о гармонизированном пересечении границ, Приложение 8.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• % обученных сотрудников.</li> </ul>
<p>Гармонизировать транспортные положения среди стран ЦАРЭС для создания равных условий для транспортных операторов и стимулирования эффективности и улучшения услуг</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• недостаток унифицированных транспортных положений между странами ЦАРЭС.</li> <li>• ограниченный потенциал правительственных ведомств в части реализации положений по закону.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• соблюдение и реализация международных конвенций.</li> <li>• гармонизация положений.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• унифицированные технические стандарты для автотранспортных средств.</li> <li>• использование международных коммерческих/операционных стандартов (CMR, CVR, APT, AETR, ADR,<sup>5</sup> общие стандарты лицензирования операторов).</li> </ul>
<p>Продвигать согласованные реформу и модернизацию таможенной службы и выполнять роль регионального форума для решения представляющих общий интерес вопросов</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• автоматизация таможенной службы: внедрение (Кыргызская Республика, Таджикистан) и модернизация (Монголия) автоматизированной системы.</li> <li>• управление рисками, пост-таможенный аудит и таможенная разведка: внедрение и совершенствование практики управления рисками.</li> <li>• совместный таможенный контроль: изначальная реализация пилотной апробации</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• время оформления людей и грузов.</li> <li>• количество пограничных постов с совместным таможенным контролем.</li> <li>• количество пограничных постов с проверкой по принципу «одна остановка»/«одно окно».</li> <li>• принятие стандартного документа грузовой накладной.</li> <li>• количество двусторонних соглашений по обмену данными и взаимному административному</li> </ul>

		<p>в 1-2 с последующим распространением на другие страны.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• развитие регионального транзита: присоединение КНР к Конвенции МДП,; подписание и реализация двусторонних/трехсторонних транзитных соглашений.</li> <li>• гармонизация таможенных процедур и документации: гармонизация грузовых накладных; присоединение к Пересмотренной Киотской конвенции.</li> <li>• обмен данными: гармонизация элементов данных для грузовой накладной и таможенной декларации; двусторонне согласование технологических решений для обмена данными.</li> <li>• структура для таможенного сотрудничества: подписание и реализация двусторонних соглашений по взаимному административному содействию и таможенному сотрудничеству.</li> <li>• обучение: обучение таможенных ведомств в определенных приоритетных областях.</li> </ul>	содействию.
<p>Поддержать текущую реструктуризацию железнодорожного сектора в целях создания конкурентоспособных регионализированных служб с надлежащим участием частного сектора.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• недостаток конкуренции в ж/д в связи с монолитной и монополистической природой организаций.</li> <li>• недостаток соглашений о совместном использовании путей, частая смена локомотивов и занимающее время перераспределение поездов на</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• реструктуризация ж/д в сторону полной приватизации.</li> <li>• ж/д ЦАРЭС становятся региональной сетью с соглашениями о совместном использовании путей.</li> <li>• согласованные процедуры учета расходов и простые платежи между ж/д на основе</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• количество приватизированных ж/д и частных операторов в ж/д сети.</li> <li>• объем платежей между ж/д.</li> <li>• объем контейнеров, перевезенных на ж/д.</li> <li>• количество сотрудников ж/д.</li> </ul>

	<p>границах.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• задержки платежей между ж/д.</li> <li>• отсутствие конкурентоспособных ж/д тарифов для привлечения контейнерных перевозок.</li> <li>• организации с чрезмерным количеством персонала.</li> <li>• ограниченное участие частного сектора и ограниченный интерес со стороны частного сектора к финансированию транспортных проектов в связи с крупными требованиями к финансированию и низкой нормой доходности инвестиций.</li> </ul>	<p>международных процедур бухгалтерского учета и полной прозрачности.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• привлекательные ж/д тарифы для контейнеров.</li> </ul>	
<p>Оказать содействие в постепенно либерализации сектора гражданской авиации с концентрацией на принятии двусторонних соглашений, реструктуризации национальных перевозчиков в целях продвижения конкуренции и увеличения участия частного сектора.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• недостаток регионального подхода в гражданской авиации, и отсутствие схожести в авиационной политике и перспективах либерализации в регионе.</li> <li>• Fear боязнь того, что в либерализованной среде сильные иностранные авиакомпании подорвут отечественных участников.</li> <li>• многие национальные перевозчики в очень сложном финансовом положении.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• постепенная приватизация государственных авиакомпаний.</li> <li>• увеличение количества воздушных прав с иностранными государствами.</li> <li>• функционирование современных систем контроля воздушного движения во всех странах ЦАРЭС.</li> <li>• увеличение количества пассажиров авиарейсов.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• стоимость авиаперевозок в странах ЦАРЭС.</li> <li>• количество пассажиров авиарейсов.</li> <li>• количество реабилитированных аэропортов.</li> <li>• характеристики авиапарка в ЦАРЭС (количество и тип самолетов и возраст воздушного флота).</li> </ul>
<p>Модернизировать грузовой парк в целях увеличения транзитных перевозок и участия стран ЦАРЭС.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• старый грузовой парк в большинстве стран ЦАРЭС.</li> <li>• ограниченный объем транзита.</li> <li>• соблюдение стандартов ЕС подразумевает замену парка на дорогие грузовики.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• современный грузовой парк.</li> <li>• увеличение объема транзита.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• средний возраст грузового парка в странах ЦАРЭС.</li> <li>• количество книжек МДП, использованных на каждую страну.</li> <li>• объем транзитных перевозок на грузовиках ЦАРЭС.</li> </ul>

<b>Цель 3: Развить безопасные «дружелюбные к людям» транспортные системы, которые доступны по средствам</b>			<b>экономически устойчивы и</b>
Развить и содержать безопасную транспортную систему.	<ul style="list-style-type: none"> <li>ограниченная региональная интеграция по вопросам безопасности.</li> <li>относительно высокий коэффициент автодорожных происшествий.</li> <li>ограниченные ресурсы для обучения населения по вопросам практики безопасного вождения и принуждение такой практики.</li> <li>ограниченные ресурсы для соблюдения положений ИКАО.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>сокращение количества и серьезности происшествий.</li> <li>сокращение времени в пути в результате снижения количества происшествий.</li> <li>сокращение расходов на происшествия в расчете на душу населения.</li> <li>соблюдение положений ИКАО.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>автодорожные происшествия (общее количество и количество летальных исходов).</li> <li>крушения самолетов (общее количество и количество летальных исходов).</li> <li>ж/д происшествия (общее количество и количество летальных исходов).</li> <li>происшествия на море (общее количество и количество летальных исходов).</li> </ul>
Развить «дружелюбную к людям» транспортную сеть.	<ul style="list-style-type: none"> <li>старые пограничные объекты.</li> <li>старые авиационные, морские и ж/д терминалы.</li> <li>недостаток гармонизированных процедур пересечения границы.</li> <li>недостаток автобусных сообщений между странами.</li> <li>ограниченная роль частного сектора означает ограниченный учет требований рынка.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>модернизация объектов включая терминалы.</li> <li>гармонизация процедур.</li> <li>разрешить увеличение участия частного сектора, включая в создании автобусных сообщений между странами.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>увеличение торговли, поездок и транзита.</li> <li>соглашение по процедурам пересечения границы.</li> <li>инвестиции частного сектора в отрасль, включая в терминалы и объектам пересечения границы.</li> <li>создание автобусных сообщений между странами.</li> </ul>
Смягчения потенциального отрицательного воздействия на здоровье от увеличения перевозок и мобильности.	<ul style="list-style-type: none"> <li>увеличение количества случаев ВИЧ/СПИД/ЗПП, использования инъекционных наркотиков.</li> <li>повышение мобильности.</li> <li>продолжение опоры на денежные переводы в ряде стран.</li> <li>увеличение перевозок.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>предоставление информации и услуг уязвимому населению, включая транспортных операторов и рабочих мигрантов, по вопросам здравоохранения.</li> <li>модернизация медицинской информации и служб на пунктах пересечения границы.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>сокращение коэффициента роста ВИЧ/СПИД/ЗПП, инфекционных заболеваний и использования наркотиков.</li> <li>сокращение потока/увеличение количества конфискации наркотиков/другой контрабанды (например, оружия, радиоактивных материалов, вымирающих видов животных), и торговли людьми.</li> </ul>
Развить и содержать	• стареющий транспортный парк.	• сокращение загрязнений со	• сокращение выбросов на одно

экологически устойчивую транспортную систему.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ограниченные ресурсы на обучение/принуждение по закону по вопросам устойчивых экологических мер.</li> </ul>	<p>стороны сектора.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• улучшение землепользования/сокращение деградации земель.</li> </ul>	<p>автотранспортное средство или самолет.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• сокращение отходов в секторе.</li> <li>• сокращение потерь и использования на один проект</li> </ul>
Использовать инвестиции в транспортный сектор как двигатель для экономического роста, и сократить таким образом уровень бедности.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• малые сегментированные рынки.</li> <li>• большие расстояния до крупных рынков, включая рынки за пределами ЦАРЭС.</li> <li>• ограниченное транзитное движение означает более высокие транспортные расходы на единицу.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• увеличение количества рабочих мест и доходов.</li> <li>• увеличение торговли.</li> <li>• увеличение транзитного движения.</li> <li>• сокращение распространения бедности.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• создание рабочих мест.</li> <li>• ВВП на душу населения.</li> <li>• объемы торговли.</li> <li>• объемы транзита.</li> <li>• уровень бедности.</li> </ul>