

# **ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА**

**Для обсуждения на Сессии по транспортному сектору**

**Региональное подготовительное заседание  
27 – 28 сентября 2003 года  
Ташкент, Узбекистан**

## **ПРАВОВАЯ ОГОВОРКА АЗИАТСКОГО БАНКА РАЗВИТИЯ ДЛЯ ПЕРЕВЕДЕННЫХ ДОКУМЕНТОВ**

Этот документ был переведен с английского языка на русский язык для доступа широкой аудитории. Однако, английский язык является официальным языком Азиатского банка развития, и оригинал этого документа на английском языке является единственно подлинным (то есть официальным и авторитетным) текстом. Любые ссылки/цитаты должны быть взяты из оригинала данного документа на английском языке.

## **Введение**

1. Центральная Азия, регион стратегического значения, изобилующий природными ресурсами, на севере граничит с Россией, на востоке – с Китаем и Монголией, на западе – с Европой, а на юге – с Афганистаном и Ираном. Этот регион, простирающийся вдоль знаменитого Шелкового пути, исторически сформировался как мост, соединяющий Восток и Запад (прежде всего Европу), Север и Юг (Индийский Океан и Персидский Залив с Россией и Прибалтикой). Однако распад Советского Союза внес некоторые ограничения в транспортную инфраструктуру пяти центрально-азиатских государств. Транспортные связи, которые в прошлом развивались с ориентацией на Москву (север), теперь должны соответствовать политическим и экономическим потребностям столиц новых независимых государств. Осуществляется переориентация торговли, что предполагает инвестиции в транспортную инфраструктуру. Появились новые государственные границы, что может вызвать значительное повышение транспортных и транзитных расходов, если не предпринять соответствующих мер. Региональное сотрудничество имеет большое значение для обеспечения в регионе эффективной транспортной и транзитной систем и интеграции региона в систему международной торговли. Потребность в сотрудничестве испытывают не только страны ЦА, но такие большие соседние государства, как Китай и Россия, Украина, Прибалтика и страны Западной Европы, а также их южные соседи, предлагающие самый близкий доступ к морским портам, включая страны, расположенные вдоль коридора ТРАСЕСА.

2. Перед этими странами стоят огромные по масштабам и сложности задачи развития, и для укрепления сотрудничества необходимы усилия всех заинтересованных сторон. МФИ давно признали важность регионального сотрудничества и координации усилий центрально-азиатских республик (ЦАР). С учетом масштабов и сложности проблем региона, незначительности продвижения в этом направлении и осознания мировым сообществом стратегической значимости ЦАР, становится очевидной необходимость согласованных совместных усилий институтов развития с целью поддержки регионального сотрудничества. МФИ, совместно с другими партнерами, могли бы внести ценный вклад в процесс совершенствования региональной интеграции, играя роль «честного брокера» и предоставляя эффективную финансовую и консультативную поддержку.

3. В этом коротком документе представлены основные проблемы, стоящие перед ЦАР в отношении совершенствования транспортных систем региона. Во втором документе из данного пакета рассматриваются вопросы развития торговли. Эти две сферы деятельности тесно связаны между собой. В конечном счете, улучшение транспортной и транзитной систем и мероприятия по содействию торговле должны способствовать повышению конкурентоспособности ЦАР на мировом рынке. Документ начинается с обзора состояния торговли и грузоперевозок в регионе и анализа некоторых препятствий, существующих в этих сферах. Мероприятия по улучшению транспортных систем следует разрабатывать на основе этого анализа.

## **Состояние торговли в ЦАР**

4. После экономического спада, продолжавшегося в ЦАР в течение ряда лет, отмечается возрождение транспорта и торговли. С 1997 года ежегодный прирост объема внешней торговли составляет от 3 до 4 процентов, с преобладающим ростом экспорта нефтепродуктов. Однако существующий уровень торговли значительно ниже

потенциала, что является результатом воздействия препятствий, связанных с географическим положением региона, состоянием инфраструктуры и отраслевой политики.<sup>1</sup>

5. После экономической и политической дезинтеграции Советского Союза товарооборот между Республиками в силу ряда серьезных причин резко сократился: механизмы СМЕА и централизованного планирования были разрушены; процедуры платежей и клиринга прервались; введение конвертируемых национальных валют привело к нехватке иностранных валют для обмена; снижение доходов вызвало катастрофическое снижение потребительского спроса, а приток импортных товаров высокого качества вызвал потребительский шок. Усугублению проблем способствовали принятые меры безопасности, включая блокаду торговли.

6. Несмотря на эти общие тенденции, государства ЦА в значительной мере отличаются друг от друга в отношении открытости экономики. Эти различия объясняются как географическими, так и политическими факторами. Из мирового опыта известно, что в странах, не имеющих выхода к морю, транспортные расходы значительно выше, и Центральная Азия не является исключением. Пограничные расходы в значительной мере зависят от транспортной и транзитной политики. Информация о ЦАР в этом отношении противоречива. Уровень либерализации торговли в этих странах разный, но неформальные барьеры, существующие в сферах торговли и транспорта, способствуют значительному повышению затрат торговых и транспортных компаний. Более подробно эти проблемы рассматриваются во втором документе. Очевидно, что для углубления интеграции ЦАР региональное сотрудничество необходимо как в сфере транспортной политики, так и в сфере поддержки развития торговли, и эти две сферы тесно взаимосвязаны.

7. Более того, для структуры внешней торговли ЦАР характерна высокая концентрация товаров (энергия, металлы и хлопок) и довольно высокая географическая концентрация, в которой сохраняется сравнительно высокая доля стран СНГ.

### **Динамика и объемы грузоперевозок**

8. В Центральной Азии грузоперевозки имеют две отличительные особенности: а) в основном это транзитные, а не внутрирегиональные перевозки, и б) преобладают железнодорожные перевозки, особенно в сфере экспорта (Таблица).

9. Что касается объемов, экспорт превышает импорт, особенно железнодорожным транспортом. Это объясняется высокой концентрацией объемных товаров в экспорте из стран ЦАР, в то время как импортные товары характеризуются более высокой стоимостью на единицу веса. В целом, Казахстан доминирует в сфере грузоперевозок региона, занимаясь транспортировкой не только собственных грузов, но также обслуживая значительную долю транзита через Центральную Азию. По сравнению с перевозками между ЦАР и остальным миром, объем перевозок в пределах региона, между ЦАР, значительно ниже (35% импорта и всего 11% экспорта). Основным торговым партнером ЦАР, как в части импорта, так и в части экспорта, является Россия, но набирает силу и торговля со странами Тихоокеанского региона, Европы и Ближнего Востока.

---

<sup>1</sup> См., например, публикация Кэтрин Элборг-Войтек «Об открытости и расстояниях – развитие торговли в СНГ в 1993-2002 годах», Рабочий документ МВФ (на стадии подготовки) и Отчет о переходных процессах ЕБРР (на стадии подготовки).

### Внешнеторговые перевозки ЦАР железнодорожным и автомобильным транспортом

Группа стран	Импорт в ЦАР (тысяч тонн)				Экспорт из ЦАР (тысяч тонн)			
	Ж/д	Авто	Всего	%	Ж/д	Авто	Всего	%
В пределах ЦАР	3,705	1,037	4,742	35	3,705	1,037	4,742	11
Россия-Беларусь	5,361	965	6,326	46	25,711	567	26,278	62
Европа	1,454	144	1,598	12	4,234	130	4,364	10
ТОР-Монголия	167	173	340	2	3,429	227	3,656	9
Япония-Корея	106	12	118	1	835	14	849	2
Прочие	174	418	592	4	1,753	683	2,436	6
ИТОГО	10,968	2,749	13,716	100	39,666	2,658	42,325	100
%	80	20	100		94	6	100	

10. Доля автоперевозок в ЦАР остается незначительной. Автомобильным транспортом осуществляется всего 22% региональных грузоперевозок. С другой стороны, автотранспорт используется для доставки значительных объемов грузов из Европы, Дальнего Востока (около 10% таких грузов), ТОР и других стран (50% и более).

11. Начиная с 1991 года, рост объема грузоперевозок по региональной транспортной сети резко сократился, однако в последние годы отмечается некоторый прирост, что подтверждается данными нижеследующей Таблицы.

#### Динамика грузоперевозок в Центральной Азии

	1991	1995	1998	1999	2000	2001
<b>Ж/д, тонн/км (млн.)</b>						
Казахстан	374,200	124,500	103,000	91,700	125,000	135,700
Кыргызстан	2,415	403	446	354		331
Таджикистан	10,660	2,115	1,458	1,282	1,326	
Туркменистан			3,362	3,288	3,624	2,968
Узбекистан	70,600	17,840		13,790		15,700
<b>Ж/д, пассажир/км (млн.)</b>						
Казахстан	19,400	13,160	10,670	8,860		
Кыргызстан	200	87	59	31	50	
Таджикистан	888	134	121	61	73	
Туркменистан						
Узбекистан	5,200	2,500		1,898		2,150

12. По мере восстановления экономик стран Центральной Азии, в перспективе намечается рост объема перевозок. С разрешением кризиса в Афганистане для региона должны открыться новые экспортные возможности и доступ к морским портам Пакистана, а также возможности для более широкого использования портов Ирана. После спада прошедших лет объемы перевозок теперь начинают возрастать. Согласно недавним прогнозам, в ближайшем будущем ежегодный прирост перевозок на большей части региональной транспортной сети составит 2-3% для железнодорожного транспорта (отмечается, правда, снижение пассажирских перевозок на дальние расстояния) и 4-7% для автомобильного транспорта (некоторый прирост объема пассажирских перевозок и снижение объема грузовых перевозок). Более высокие темпы роста автомобильных перевозок объясняются ростом численности владельцев автотранспорта и укреплением роли автомобильных перевозок по сравнению с железнодорожными, прежде всего в связи с повышением спроса на транспортные услуги высокого качества («от двери до двери»).

13. Судя по резкому сокращению объема перевозок в 90-ые годы, можно предположить, что в настоящее время не используется значительная часть потенциала региональной транспортной сети. Однако в связи с переориентацией торговли в новых направлениях (помимо России) в ближайшем будущем могут

возникнуть узкие места на некоторых пограничных станциях железнодорожной сети, таких как Дружба на востоке, Серахс на юге, где объем перевозок уже возрастает на 20% ежегодно. Ожидает прирост транспортировки грузов через порты Каспийского моря (главным образом, нефти). При условии устранения проблем, существующих в сфере автомобильного транспорта, можно предвидеть значительный прирост объема автомобильных перевозок по параллельным маршрутам, что объясняется высоким спросом на потребительские товары, выпускаемые в странах TOP или же доставляемые в регион через Персидский залив.

### **Состояние транспортной инфраструктуры и услуг**

14. Сеть автомобильных дорог Центральной Азии включает 66000 км республиканских дорог значения, из которых 29000 км обеспечивают большую часть региональных перевозок. Значительная часть дорожной сети находится в неудовлетворительном состоянии из-за плохого содержания. Поскольку, по международным стандартам, в этих странах установлены низкие ставки налогов на горючее и других сборов с пользователей дорог, на содержание дорог выделяются ограниченные средства. Большая часть используемого автотранспорта произведена в СНГ и устарела, что стало причиной высоких эксплуатационных расходов. Для ЦАР реабилитация региональной сети автомобильных дорог является одной из приоритетных задач.

15. Протяженность сети магистральных железных дорог Центральной Азии составляет около 22100 км. Из них почти 5000 км - двухколейные пути, а 4000 км - электрифицированные. В связи со снижением доходов работы по содержанию путей откладывались, и их состояние заметно ухудшилось. В последние годы во многих частях региона, в частности, в Туркменистане и Узбекистане, были построены новые железнодорожные линии. Некоторые из этих линий предназначались для открытия новых торговых путей, а некоторые - для снижения зависимости от транзитных маршрутов через соседние государства. Строительство железных дорог планируется и в будущем, хотя страны признают, что из-за ограниченности финансовых ресурсов реализация таких проектов станет возможной только в долгосрочной перспективе. В ближайшей перспективе первоочередной задачей считается реабилитация региональной железнодорожной сети и развитие региональных перевозок, частично путем эксплуатации транзитного потенциала этих стран. Подвижной состав, основанный на устаревших технологиях, значительно сократился, поскольку, стараясь избежать закупки новых запасных частей и узлов, часть техники разобрали на запчасти.

16. В трех из Центрально-азиатских республик транспортным сектором управляют специальные министерства, которые отвечают за все виды транспорта. Однако в Узбекистане и Туркменистане таких министерств нет. На международном уровне развивать сотрудничество в сфере транспорта стремятся региональные представительства таких организаций, как ООН, ОЭС, СНГ и ЕС. Основа для такого сотрудничества теперь заложена в таких многосторонних соглашениях по торговле и транспорту, как, например, *Базовое многостороннее соглашение по международному транспорту для развития транспортного коридора TRACECA*. Однако не все государства региона ратифицировали такие соглашения, а основной характеристикой этих соглашений является то, что в них до настоящего времени не представлен TOP. Сотрудничество между операторами железных и автомобильных дорог обеспечивается такими международными соглашениями, как Конвенция TIR Международного союза автомобильного транспорта (IRU) и Межправительственное соглашение стран СНГ по железнодорожному транспорту. Многие соглашения, даже после ратификации, не получают отражения в государственных законодательных актах, или же не выполняются надлежащим образом.

## Основные проблемы автомобильного и железнодорожного транспорта

10. **Автомобильные дороги:** Основные проблемы, влияющие на состояние и деятельность регионального автомобильного транспорта, можно суммировать следующим образом:

- (i) Недостаточность региональной сети для обеспечения связи между столицами государств, промышленными центрами, рынками и доступа к портам и анклавам по сухопутным маршрутам. Необходимость координации инвестиций в развитие инфраструктуры с целью приоритизации реабилитации и завершения транзитных торговых коридоров, пересекающих границы государств.
- (ii) Нехватка автотранспортных средств, отвечающих потребностям местного или экспортного рынков (например, рефрижераторов);
- (iii) Ограниченность доступа на внешние рынки автомобильного транспорта (из-за неадекватных двусторонних соглашений, из-за отсутствия членства в организации ЕСМТ, регулирующей многосторонние квоты на автоперевозки и т.д.);
- (iv) Отсутствие унифицированных правил и стратегий по устранению препятствий, мешающих эффективности перевозок и созданию в регионе равных условий и возможностей для всех перевозчиков;
- (v) Отсутствие в нормативно-правовой базе положений, способствующих развитию конкуренции наряду с соблюдением безопасности движения и экологических стандартов;
- (vi) Неадекватные системы содержания и финансирования дорог, препятствующие решению проблем, связанных с ухудшением состояния дорожной сети. Использование системы транзитных сборов в качестве частичной компенсации за эти помехи, в то время как проблема финансирования дорог в стране остается нерешенной;
- (vii) Неэффективная институциональная структура управления сетью автомобильных дорог, нехватка организационно-технического потенциала для внедрения современных систем управления для повышения эффективности и качества;
- (viii) Неэффективные системы обработки грузов и сопроводительной документации, лишние проверки и препятствия, чинимые службами пограничного контроля, а также на автотрассах местными дорожными полициями и другими силовыми ведомствами;
- (ix) Отсутствие сильного и процветающего частного сектора в сфере автомобильных грузоперевозок в нескольких странах Центральной Азии.

<b>ОСНОВНАЯ ПРОБЛЕМА</b> <b>Неудовлетворительные и дорогостоящие услуги регионального автомобильного транспорта, которые препятствуют развитию внешней торговли и росту пассажирских перевозок</b>		
<b>ПРИЧИНЫ:</b>		
<b>ПРАВИЛА И НОРМАТИВЫ НЕ СПОСОБСТВУЮТ ПОВЫШЕНИЮ ЭФФЕКТИВНОСТИ И БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТА</b>	<b>НЕАДЕКВАТНЫЙ ПОГРАНИЧНЫЙ КОНТРОЛЬ</b>	<b>НЕУДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНОЕ СОСТОЯНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ, КОТОРАЯ ПРОДОЛЖАЕТ УХУДШАТЬСЯ</b>
- незавершенность правовой базы	- чрезмерные бюрократические требования к автомобильному транспорту	- отсутствие эффективной системы финансирования содержания дорог
- в нормативно-правовой базе отрасли не учтены положения международных конвенций	- чрезмерное количество проверок на дорогах	- системы содержания дорог неэффективны и сопряжены с неоправданно высокими затратами
- отсутствие гармонизированных стандартов	- неэффективные методы взвешивания автомобилей и расчета осевых нагрузок	- слабая экономическая база для планирования инвестиций
- неадекватные квоты на международные перевозки и непрозрачность распределения таких разрешений сдерживают конкуренцию	- несоответствие контроля лучшей международной практике	- стандарты по проектированию дорог не имеют рационального экономического обоснования
- отсутствие равных возможностей для перевозчиков, низкий уровень участия частных перевозчиков	- неполное соблюдение Конвенции TIR	- низкие стандарты проектирования дорожного покрытия автомобильных магистралей
- сборы с пользователей дорог не соответствуют затратам на эксплуатацию и содержание дорог	- плохо оборудованные пограничные посты	- нехватка объектов сферы услуг и телекоммуникаций вдоль дорог
- дискриминационные, зачастую чрезмерно высокие ставки платы за транзит		- неэффективная организация управления сетью автодорог, нехватка организационно-технического потенциала
- отсутствие прозрачности норм и правил		- отсутствие гармонизации (согласования) инвестиционных планов
Не утверждены Правила лицензирования операторов (например, обучения СРС)		
Нет современного и надежного автомобильного парка, безвредного для окружающей среды		

18. **Железные дороги:** Основные проблемы, влияющие на состояние и деятельность регионального железнодорожного транспорта, можно представить следующим образом:

- (i) Отсутствие региональной солидарности: Нарушения, возникшие в связи с разделением единой железнодорожной сети бывшего СССР на национальные сети, стали причиной появления многочисленных препятствий на границах новых независимых государств и тенденции строительства новых линий параллельно существующим с целью избежать транзита через соседние страны. Это может подорвать часть региональной сети и вызвать повышение общих затрат.

- (ii) Монолитная и монополистическая сущность организаций: Это сдерживает конкуренцию и стремление к эффективности (например, отсутствие частных транспортных компаний, которые конкурировали бы с государственными операторами).
- (iii) Произвольный подход к определению тарифов, значительное перекрестное субсидирование, зачастую вынуждающие частных перевозчиков оказываться от перевозки грузов железнодорожным транспортом.
- (iv) Устаревшие технологии, низкое качество.
- (v) Отсутствие развитой рыночной ориентации: Это не позволяет железным дорогам реагировать на выгодные для них изменения в характере региональной торговли.

<b>ОСНОВНАЯ ПРОБЛЕМА</b>		
<b>Перспектива снижения конкурентоспособности из-за неадекватности услуг и тарифов</b>		
<b>ПРИЧИНЫ:</b>		
НАРУШЕНИЯ В СВЯЗИ С РАЗДЕЛЕНИЕМ ЕДИНОЙ СЕТИ НА НАЦИОНАЛЬНЫЕ	МОНОЛИТИЧЕСКАЯ СУЩНОСТЬ ОРГАНИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И СТАРЕЮЩЕЕ ОБОРУДОВАНИЕ	В МАРКЕТИНГОВОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРИ ОПРЕДЕЛЕНИИ ТАРИФНЫХ СТАВОК НЕ УЧИТЫВАЮТСЯ УСЛОВИЯ КОНКУРЕНЦИИ
- отсутствие договоров о распределении маршрутов	- отсутствие конкуренции в сфере услуг железнодорожного транспорта	- необоснованно завышенные тарифы на международные перевозки
- отсутствие совместного планирования инвестиций в инфраструктуру	- отсутствие независимых поставщиков услуг по техническому обслуживанию подвижного состава	- при расчете тарифов не учитываются данные анализа предельных издержек
- частая смена локомотивов и бригад на границах	- отсутствие открытых правил региональных закупок	- в тарифах нет разделения между затратами на передвижение и издержками на терминале
- значительные затраты времени и средств на пересортировку вагонов на границах	- неопределенность базы для коммерческого управления и инвестиций	- отсутствие удобных систем биллинга
- длительные пограничные процедуры и формальности	- отсутствие информационного оснащения для управления	- нехватка у грузоотправителей информации о партиях товаров
- сложные требования к оформлению документации на границе	- устаревший (изношенный) подвижной состав	
- задержка взаиморасчетов между железными дорогами	- устаревшая технология внутренних телекоммуникаций	

## Разработка Плана действий по улучшению транспортных систем

### *Принципы и стратегический подход*

19. МФИ готовы помогать ЦАР в модернизации транспортного сектора с целью снижения транспортных расходов и повышения конкурентоспособности ЦАР на международных рынках. Анализ основных проблем транспортных систем региона подтверждает, что для их решения необходимо, прежде всего, региональное сотрудничество. Сети автомобильных и железных дорог ЦАР тесно связаны между собой, и страны региона зависят друг от друга в части внутренних, региональных и транзитных перевозок. Улучшение интеграции открывает более экономичные альтернативные возможности, в отличие от нынешних усилий государств по строительству новых дорог с целью снижения транзита через территории других стран. Хотя такие проекты могут способствовать снижению транспортных расходов в пределах одной отдельно взятой страны, их реализация может привести к тому, что региональная транспортная инфраструктура будет использоваться лишь частично, что повлечет за собой общее повышение региональных транспортных расходов. Таким образом, для интеграции деятельности на существующих сетях автомобильных и железных дорог необходимо объединение усилий, что позволит принимать менее дорогостоящие решения, включая решения с комбинацией различных видов транспорта (интермодальные), и открыть новые торговые и транзитные маршруты. МФИ готовы участвовать в разработке *Плана действий* по развитию транспортных систем в ЦАР на основе принципов регионального сотрудничества и поддержки проектов, которые могут принести пользу всему региону.

20. Как и в любом другом секторе, способствовать повышению эффективности транспорта можно путем развития конкуренции. При этом подразумевается конкуренция как между операторами-перевозчиками, так и между различными маршрутами. Конкуренция приобретает особую значимость с учетом возможностей для инвестиций в реабилитацию существующей и строительство новой транспортной инфраструктуры. Поэтому при разработке *Плана действий* по развитию транспортных систем в ЦАР следует учитывать следующие факторы:

- внутренние перевозки в пределах региона Центральной Азии, в отношении которых железнодорожный и автомобильный транспорт могут эффективно конкурировать на многих маршрутах, в результате чего отпадет необходимость в регулировании некоторых железнодорожных тарифов,
- перевозки между регионом Центральной Азии и остальным миром, когда конкуренция между разными железнодорожными маршрутами может способствовать эффективному выходу поставщиков на мировые рынки, и
- транзит через страны Центральной Азии, когда глобальная конкуренция между морскими и сухопутными маршрутами может иметь большое значение.

21. Как уже упоминалось выше, развитие транспорта и торговли тесно взаимосвязаны. Экономическая отдача от крупных капиталовложений в транспортную отрасль может оказаться намного выше, если эти инвестиции дополнить мероприятиями по сокращению формальных и неформальных барьеров на пути международных перевозок (передвижения товаров). При планировании своих инвестиций в транспортную отрасль региона МФИ будут обращать особое внимание на эту взаимосвязь и предпринимать усилия для того, чтобы убедить руководство ЦАР содействовать устранению барьеров в сфере региональной и международной торговли.

### *Стратегические приоритеты:*

22. *План действий* по развитию транспортных систем ЦАР предлагается осуществлять на основе следующих приоритетов:

- (i) развитие региональных транспортных коридоров: действия с целью выявления и развития региональных транспортных коридоров «восток-запад» и «север-юг» с использованием существующей инфраструктуры для обеспечения маршрутов, соединяющих столицы государств, местные промышленные центры, рынки и зернохранилища с портами, а также региональными и международными рынками. В целях содействия развитию торговли вдоль коридора предусматривается также региональная координация при планировании инвестиций;
- (ii) гармонизация нормативно-правовой базы: действия с целью унификации законов/правил и нормативов и способов обеспечения их выполнения, устранения юридических препятствий и повышения эффективности. За образец можно взять Европейскую нормативно-правовую базу для транспорта и торговли;
- (iii) совершенствование пограничного контроля: действия с целью сокращения затрат времени и транспортных издержек на таможенное оформление, получение виз и другие услуги;
- (iv) целенаправленная структуризация и модернизация: действия с целью продвижения конкуренции между поставщиками транспортных и вспомогательных услуг;
- (v) маркетинг и определение тарифов на основе конкуренции: действия с целью более полной эксплуатации существующего регионального потенциала железных дорог;
- (vi) усовершенствование финансирования и управления: действия с целью усовершенствования систем финансирования содержания дорог и планирования на основе принципов экономики.

Кроме того, в контексте *Плана действий* нужно будет учитывать следующие приоритетные задачи, ориентированные на поддержку развития торговли:

- (vii) упрощение и упорядочение условий доступа к международным транспортным рынкам (в двусторонней торговле и транзите);
- (viii) обеспечение соблюдения Правил TIR;
- (ix) ускорение модернизации и реформы таможенного администрирования;
- (x) создание механизма для консультаций между государственным и частным сектором;
- (xi) налаживание региональных консультаций между пограничными службами на некоторых коридорах.

### **Роль МФИ**

23. МФИ располагают хорошими возможностями для оказания поддержки транспортному сектору региона Центральной Азии путем финансирования проектов по реабилитации инфраструктуры или предоставления помощи в совершенствовании управления отраслью и развитии частного сектора. Перечень форм участия МФИ в таких инициативах в прошлом и настоящем, с предоставлением заемных средств и без него, приводится в прилагаемой к *Предложению* матрице (Приложение 1). МФИ могут внести ценный вклад за счет снижения инвестиционных рисков путем продвижения и принятия международных соглашений. МФИ могут дополнять друг друга, совместно финансировать проекты и оказывать помощь при планировании

исследований, гармонизации международных соглашений и законодательных актов, в подготовке проектов, разработке и осуществлении отраслевой политики. Совместное финансирование оказывается особенно эффективным, поскольку при этом интересы этих организаций дополняют друг друга, и совместные действия МФИ могут послужить рычагом для столь необходимой активизации усилий по укреплению регионального сотрудничества.

24. Взаимодействуя с правительствами ЦАР, частными инвесторами и владельцами активов, МФИ стремятся содействовать продвижению вперед по 11 приоритетным стратегическим направлениям, перечисленным выше. На основе этого краткого документа МФИ будут разрабатывать подробный *План действий* и *Дорожную карту* для правительств ЦАР. Документ может послужить также основой для дальнейшего обсуждения программы взаимодействия и инвестиционной стратегии между МФИ и правительствами, хотя в большинстве случаев для определения оптимального характера и времени вмешательства требуются более детальные наработки. Для реализации некоторых из предлагаемых действий может потребоваться много времени и политическая воля. Поэтому необходимо создать эффективный механизм для (i) консультаций между государственным и частным сектором, (ii) сотрудничества между МФИ, (iii) консультаций между странами и (iv) внедрения системы мониторинга и оценки исходного уровня и результатов вмешательства.

## Итоговая матрица: Деятельность доноров в транспортном секторе, Восточная и Центральная Азия

04/09/03

	А. С КРЕДИТОВАНИЕМ (млн. \$ )					В. БЕЗ КРЕДИТОВАНИЯ (млн. \$ )			
	2003	2004	2005	2006	Концепция / Возм. проект	2003	2004	2005	2006
<b>I. Дороги</b>									
a. Исследование сектора						2(0.4)	5(1.52)	1(0.6)	1(0.4)
b. Реформа отраслевой политики	X								1(0.6)
c. Развитие и реабилитация инфраструктуры	2(70)	6(240)	5(89)	-	2 X				
d. Развитие институц. потенциала							2(1.1)		
e. Участие частного сектора									
<b>II. Железные дороги</b>									
a. Исследование сектора							1(0.85)	1(0.6)	
b. Реформа отраслевой политики									X
c. Развитие и реабилитация инфраструктуры	-	2(50)		1(50)					
d. Развитие институц. потенциала							X		
e. Участие частного сектора									
<b>III. Прочие (авиация, морской, порты и комбинированный)</b>									
a. Исследование сектора							1(0.25)		1(5)
b. Реформа отраслевой политики									
c. Развитие и реабилитация инфраструктуры		1(40)			1(7.4)				
d. Развитие институц. потенциала									
e. Участие частного сектора									
<b>IV. Международный транзит</b>									
a. Региональные соглашения								1(0.85)	X
b. Деятельность сектора									

**Консолидированная матрица: Деятельность доноров в транспортном секторе**

Название проекта/исследования	Страна	Донор	Стоимость (млн. \$ США)	Срок реализации	Ссылка	Описание проекта
<b>А. Проекты (Кредитование)</b>						
A.1 Проект реабилитации дорог II (ранее: проект реабилитации дороги Душамбе-граница Кыргызстана, Фаза I)	Региональный Таджикистан	АБР	15	2003	I c I b	В рамках проекта будет реабилитирован основной трансп. коридор, связывающий Таджикистан с Кыргызстаном и ТОР. Дорога соединит долину Рашт и Душамбе, и возможно, Сарыташ (КГЗ) с коридором Ош-Сарыташ-Иркештам который изучается консультантами АБР. 6024 "Рег-е сотрудничество по трансп. проектам в ЦА". Проект имеет целью помощь в реабилитации инфраструктуры, борьбе с бедностью и за экономический рост, совершенствование управл. путем реформы отрасл. пол-ки и наращ. рег. перевоз. и товарооборота.
A.2 Реабилитация дороги Актау-Атырау	Региональный Казахстан	АБР	55	2003	I c	Улучшение около 900 км автодороги к портам Атырау и Актау, для соединения двух крупных центров развития в КАЗ и поддержки межрегионального товарооборота путем создания транзит. коридора от ТОР до Российской Федерации через КАЗ, КГЗ и УЗБ.
<b>Итого I c (2003)</b>			<b>70</b>			
A.3 Боровое-Кокшетау-Петропавловск Проект реабилитации дороги	Региональный Казахстан	АБР	40	2004	I c	В 1996 АБР финансировал проект реабилитации дороги в КАЗ, уч-ка дор."север-юг" от Алматы до Петр-ка на границе с Россией. Предлагаемый заем позволит завершить модерн-ю коридора, который позволит обеспечить скоростную, надежную и безопасную перевозку отечественных и междунар. пассажиров и грузов.
A.4 Проект Кыргыз. автотранспорт. коридора (Фаза I)	Региональный Кыргызстан	АБР	25	2004	I c	Проект позволит реабилитировать участки дороги Андижан-Ош-Иркешам-Кашгар, соед. ТОР и Узбекистан и проходит через Южный Кыргызстан. Реабилитация нужна для эффективного использования междунар. транспортного коридора.
A.5 Проект улучшения автомагистрали Баку - Грузия	Региональный Азербайджан	АБР	18	2004	I c	Описание будет представлено.
A.6 Реконструкция дороги Боровое - Петропавловск	Региональный Казахстан	ИБР	80	2004	I c	нет информации
A.7 Дорога Анжроби - Пойонг	Региональный Тадж/ТОР	ИБР	9.5	2004-2005	I c	нет информации
A.8 Дорога Туркменбаши-Бегдеш	Региональный	ИБР	67	2004	I c	нет информации
<b>Итого I c (2004)</b>			<b>240</b>			

**Консолидированная матрица: Деятельность доноров в транспортном секторе**

Название проекта/исследования	Страна	Донор	Стоимость проекта реализации (млн.\$ США)		Ссылка	Описание проекта
A.9 Реконструкция автотрассы Усть-Каменогорск-Алматы	Регион КАЗ	ИБР	40	2005	I с	нет информации
A.10 Дорога Тараз-Талас-Суусамыр Фаза II	Регион КГЗ	ИБР	9.5	2005	I с	нет информации
A.11 Кольцевая автодорога на Иссфккуль	Регион КГЗ	ИБР	9.5	2005	I с	нет информации
A.12 Шагон-Зигар Фаза II	Регион ТАДЖ	ИБР	9.5	2005	I с	нет информации
A.13 Дорога Душамбе-граница Кыргыз-на Проект реабилитации, Фаза II (ТАДЖ)	Регион ТАДЖ	АБР	20	2005	I с	То же, что и в А.1.
<b>Итого I с ( 2005)</b>			<b>89</b>			
A.14 КАЗ: Шымкент-Самара	КАЗ	ВБ	-	Возм. проект	I с	Нет информации
A.15 КГЗ: Ош-Исфахан	КГЗ	ВБ	-	Возм. проект	I с	Нет информации
<b>Итого I с ( Возможные проекты)</b>			<b>2 X</b>			
A.16 Телекоммуникации жел. дорог Ашгабат-Фараб и Туркменбаши- Ашгабат	Регион ТКМ	ИБР	30	2004	II с	нет информации
A.17 Улучшение региональных ж/д/ North Модернизация Северной ж/д Тадж-на Проект улучшения (ТАДЖ)	Регион ТАДЖ	АБР	20	2004	II с	нет информации
<b>Итого II с ( 2004)</b>			<b>50</b>			
A.18 Проект развития рег. перевозок	Регион КАЗУЗБ ТАДЖТУРК	АБР	50	2006	II с	
<b>Итого II с ( 2006)</b>			<b>50</b>			
A.20 Модернизация аэропортов Актобе и Шымкента	Регион КАЗ	ИБР	40	2004	III с	нет информации.
<b>Итого III с ( 2004)</b>			<b>40</b>			
A.21 Проект модернизации воздушного флота TSA	Регион ТАДЖ	ЕБРР	7.4*	Изучение концепции	III с	В рамках проекта будет финансироваться обновление флота пассажирских самолетов TSA путем лизинга I самолетов западного производства. Это позволит TSA более эффективно конкурировать с российскими авиаперевозчиками в условиях лицензирования посадки и полетов через возд. пространство страны. обслуживающими маршруты на Таджикистан. Анализ использования воздушного пространства для данного проекта является частью необходимых мер
<b>Итого III с ( Концепция проекта)</b>			<b>7.4</b>			предосторожности (due diligence).

\* Исходная стоимость проекта в евро составляет 6.7 миллиона: по курсу 1.1 \$/евро (Усредненный курс за июнь-июль 2003 года).

**Консолидированная матрица: Деятельность доноров в транспортном секторе**

Название проекта/исследования	Страна	Донор	Стоимость млн.\$ США	Срок реализации	Ссылка	Описание проекта
<b>В. Проекты (без кредитования)</b>						
В.1 Реабилитация дороги Актау-Атырау	Регион КАЗ	АБР	0.15	2003	l a	нет информации
В.2 Дорога Туркменбаши-Бегдеш	Регион ТКМ	ИБР	0.25	2003	l a	нет информации
<b>Итого l a (2003)</b>			<b>0.40</b>			
В.3 Дорога Душамбе-граница Кыргызстана Проект реабилитации, Фаза II (ТАДЖ)	Регион ТАДЖ	АБР	0.50	2004	l a	ТП подготовит вторую фазу реабилитации дороги Душамбе-Сарыташ, основного трансп. коридора, связывающего ТАДЖ с КГЗ и далее с ТОР. На первой фазе будет восстановлен уч-к Душамбе-Дербент, и этот консультант (ТП) определит, какие из других участков нужно будет реабилитировать на второй фазе.
В.4 Стратегич. исслед-е сотрудничества в области автоперевозок между ТОР и Монголией	Регион ТОР\МОН	АБР	0.46	2004	l a	В ТЭО будет проанализировано, каким образом новая стратегич. магистраль между ТОР и Россией, пересекающая Зап.Монголию, может способствовать ускорению экон. роста, в частности, в отдал.и малоразв.районах пос-вом рег.сотр-ва, напр.на разв. инфраструктуры, через эффект. отрасл. политику и операционную базу, базовые инфрастр-ры и улучшение доступа к рынкам в целях взаимовыгодного развития.
В.5 Проект развития экономическ. коридора	Регион КГЗ\ТОР УЗБ	АБР	0.60	2004	l a	Это ТЭО будет предпринято с целью исслед-я возможностей экономич. Развития вдоль трансп. коридора КГЗ для максимизации потенц. отдачи дорожного проекта. В исслед-ии будут даны соответствующие рекомендации.
В.6 Кольцевая дорога на Иссыккуль	Регион КГЗ	ИБР	0.26	2004	l a	нет информации
В.7 Дорога Жиргитал-Карамик	Регион ТАДЖ	ИБР	0.20	2004	l a	нет информации
<b>Итого l a (2004)</b>			<b>1.52</b>			
В.8 Развитие региональных дорог, Фаза I	Регион КАЗ\КГЗ ТАДЖ\УЗБ\ТКМ	АБР	0.60	2005	l a	нет информации
<b>Итого l a (2005)</b>			<b>0.60</b>			
В.9 Дорога Душамбе-граница КГЗ Проект реабилитации, Фаза III ТАДЖ	Регион ТАДЖ	АБР	0.40	2006	l a	Это будет ТЭО третьей фазы проекта.
<b>Итого l a (2006)</b>			<b>0.40</b>			

**Консолидированная матрица: Деятельность доноров в транспортном секторе**

Название проекта/исследования	Страна	Донор	Стоимость млн.\$ США	Срок реализации	Ссылка	Описание проекта
В.10 Реформа отрасл. политики трансп. сектора в Центральной Азии	Регион КАЗ\КГЗ ТАДЖ\ТКМ\УЗБ	АБР	0.60	2006	I b II b	В рамках проекта будет изучено, как можно помочь ЦАР совершенствовать отраслевую политику в транспортном секторе в дальнейшем.
<b>Итого I b (2006)</b>			<b>0.60</b>			
В.11 Нараш-е инстит. потенциала бюджет. планир-я дор. секторе (привязан к займу 36257-01 в А.4)	Регион КГЗ	АБР	0.60	2004	I d	нет информации
В.12 Нараш-е инст. пот-ла трансп. сектора (КАЗ: привязан к займу в А.3)	Регион КАЗ	АБР	0.50	2004	I d II d	нет информации
<b>Итого I d (2004)</b>			<b>1.10</b>			
В.13 Развитие рег. железных дорог, Фаза I	Регион КАЗ\КГЗ ТАДЖ\ТКМ УЗБ\ТОР	АБР	0.85	2004	II a	Исследование и анализ железных дорог ТОР, КАЗ, КГЗ, ТКМ и ТАДЖ с точки зрения рег. ж\д перевозок. Исслед-е отразит объемы рег. Ж\д перевозок в прошлом, настоящем и будущем и существующую инфраструктуру, ее совместимость, потреб-ти в стандартизации и упрощение погранич. процедур в интересах перевозчиков.
<b>Итого II a (2004)</b>			<b>0.85</b>			
В.14 Проект развития регион. перевозок	Регион КАЗ\УЗБ ТКМ\ТАДЖ	АБР	0.60	2005	II a	нет информации
<b>Итого II a (2005)</b>			<b>0.60</b>			
В.15 ТЭО: Аэропорт Душамбе Терминал	Регион ТАДЖ	ИБР	0.25	2004	III a	нет информации
<b>Итого III a (2004)</b>			<b>0.25</b>			
В.16 Гармонизация трансгранич. Инициатив для трансп. сектора в Центральной Азии	Регион КАЗ\КГЗ ТАДЖ\ТКМ УЗБ\ТОР	АБР	0.85	2005	IV a	нет информации
<b>Итого IV a (2005)</b>			<b>0.85</b>			
В.17 Поддержка товарооборота и перевозок в Юго-Восточной Европе	Регион АЗЕ	ВБ	5	2006	III a IV a	Компоненты включают (i) поддержку развития регион. мультимод. транспорт. услуг (оборудование и ТП); (ii) оборудование для поддержки интегрированного пограничного менеджмента, основ. на рекомендациях TRACECA; (iii) оборуд. для обеспечения товарообмена в безопасных условиях; и (iv) разработку региональных решений для внедрения современных технологий передачи информации между пограничными службами.
<b>Итого III a (2006)</b>			<b>5</b>			