

18<sup>th</sup> OSCE Economic and Environmental Forum  
“Promoting good governance at border crossing, improving the security of land  
transportation and facilitating international transport by road and rail in the OSCE region”  
Part 2 / Prague, 24 – 26 May 2010

## **Перспективы сотрудничества и координации усилий международных организаций и национальных правительств в реализации транспортных проектов в ЦА регионе**

---

**Мурат Бекмагамбетов**

Взгляды, выраженные в данном документе, являются мнением эксперта и необязательно отражают взгляды или политики Центра ОБСЕ в г. Астана, Министерства транспорта и коммуникаций РК либо других официальных органов

**Алматы, 2010**

## **ПРЕДИСЛОВИЕ**

В настоящее время все страны Центральноазиатского региона (ЦАР) относятся к развивающимся странам и находятся в неблагоприятном положении из-за отсутствия доступа к морю и удаленности от него, что отрицательно сказывается на темпах развития их экономик. Проблемы географической удаленности от морских путей в значительной степени усугубляются из-за необходимости пересечения территорий других стран при доставке внешнеторговых грузов. Длительные и сложные процедуры контроля при пересечении границ, нестандартная документация, плохая организация труда и ограниченное применение современных методов и технологий организации транспортного процесса – это лишь некоторые из серьезных отрицательных факторов. В результате этого возрастает стоимость импорта, снижается конкурентоспособность экспортных товаров и сокращаются стимулы для привлечения прямых иностранных инвестиций в экономику региона.

На решение проблемных вопросов в области транспорта направлены усилия многих международных организаций, институтов развития, а также национальных правительств. Настоящий краткий обзор, по мнению автора, создаст возможность оценить данные инициативы и определить направления сотрудничества и координации усилий в реализации транспортных проектов в ЦАР на платформе ОБСЕ.

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>ПРЕДИСЛОВИЕ</b>	
<b>СОКРАЩЕНИЯ</b>	
<b>ВВЕДЕНИЕ</b>	5
<b>1 Проблемные вопросы, касающиеся транспорта в ЦАР</b>	7
<b>2 Обзор инициатив в области транспорта, реализуемых в настоящее время в регионе ЦА</b>	14
<b>2.1 Общий обзор</b>	14
<b>2.2 Программа АБР по поддержке регионального экономического сотрудничества в Центральноазиатском регионе (ЦАРЭС)</b>	15
<b>2.3 Программа ЕС по развитию Транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия (ТРАСЕКА)</b>	19
<b>2.4 Инициативы Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС)</b>	23
<b>2.5 Совместный проект ЕЭК и ЭСКАТО ООН по развитию евроазиатских транспортных связей (ЕАТС)</b>	26
<b>2.6 Специальная программа ООН для экономик стран Центральной Азии (СПЕКА)</b>	27
<b>2.7 Инициативы МСАТ (IRU)</b>	29
<b>2.8 Пограничный контроль в Центральной Азии. Содействие управлению границами в Центральной Азии (БОМКА)</b>	31
<b>2.9 Инициативы Американского агентства по международному развитию (ЮСАИД)</b>	32
<b>ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ</b>	33
<b>Приложение А Внешняя торговля республик ЦАР</b>	36
<b>Приложение Б Перечень маршрутов ЕврАзЭС</b>	38

## СОКРАЩЕНИЯ

ЛСА	– Японское агентство международного сотрудничества
NELTI	– Новая Евроазиатская автотранспортная инициатива IRU
RTLC	– Региональный проект по либерализации торговли и таможенной реформе, ЮСАИД
АБР (ADB)	– Азиатский банк развития
АТС	– Автотранспортное средство
АЩД	– Сеть Азиатских автомобильных дорог, определенная Межправительственным соглашением по сети Азиатских автомобильных дорог (Бангкок, 18 ноября 2003 года)
БОМКА (BOMSA)	– Программа ЕС по содействию в управлении границами в ЦА
ВТО (WTO)	– Всемирная торговая организация
ЕАБР	– Евразийский банк развития
ЕАТС	– Евро-азиатские транспортные связи
ЕБРР (EBRD)	– Европейский банк реконструкции и развития
ЕврАзЭС	– Евразийское экономическое сообщество
ЕЭК ООН (UNECE)	– Европейская экономическая комиссия ООН
ЗВОЛ	– Заседание высокопоставленных официальных лиц ЦАРЭС
ИБР (IDB)	– Исламский банк развития
КНР	– Китайская Народная Республика
МСАТ (IRU)	– Международный союз автомобильного транспорта
НСК	– Национальные совместные комитеты по транспорту и содействию торговле
ОБСЕ (OSCE)	– Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе
РСК	– Региональный совместный комитет по транспорту и содействию торговле, ЦАРЭС
СПЕКА (SPESA)	– Специальная программа ООН для экономик стран Центральной Азии
СТСТ	– Стратегия ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле
ТАЖД	– Сеть трансасиатских железных дорог, определенная Межправительственным соглашением по сети Трансасиатских железных дорог (Пусан, 10 ноября 2006 года)
ТРАСЕКА (TRASECA)	– Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия
ФАЦЭП	– Федерация ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС
ЦАР	– Центральноазиатский регион
ЦАРЭС (CAREC)	– Программа по поддержке регионального экономического сотрудничества в Центральноазиатском регионе, ADB
ЭСКАТО ООН (UNESCAP)	– Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана
ЮСАИД (USAID)	– Американское агентство по международному развитию

## ВВЕДЕНИЕ

В число приоритетов Казахстана в ОБСЕ входят вопросы развития транзитно-транспортного потенциала стран-членов организации и евразийских трансконтинентальных транспортных коридоров, а также использование потенциала и инструментария этой организации в процессе повышения привлекательности Центральноазиатского региона (ЦАР), в том числе экономической, в глазах мирового сообщества.

Надлежащее управление в пунктах переходов, повышение уровня безопасности и эффективности транзита – это вопросы, которые являются важными для всех стран ОБСЕ. Кроме того, все республики Центральной Азии относятся к группе стран, не имеющих выхода к открытому морю. Поэтому развитие сухопутного транспорта и доступ к портам имеют для них первостепенное значение.

В настоящее время в ЦАР при поддержке международных организаций реализуются следующие крупные инициативы в области транспорта и развития транзита:

1. Стратегия по транспорту и содействию торговле на 2008–2017 гг. в рамках Программы по поддержке регионального экономического сотрудничества в Центральноазиатском регионе (ЦАРЭС)<sup>1</sup>. Данная Стратегия была разработана по инициативе Азиатского банка развития (АБР) и определяет для стран-участниц Программы направления и приоритеты в региональном транспортном развитии и содействии торговле. Документ предусматривает физическое развитие и улучшение шести коридоров ЦАРЭС для связи центров производства с рынками внутри ЦАР и для улучшения доступа к соседним регионам и рынкам.
2. Программа ЕС по развитию Транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия (ТРАСЕКА). Сегодня в состав Программы ТРАСЕКА входят 13 стран: пять стран Европы, три кавказские и пять центральноазиатских республик. Основные цели и задачи Программы сформулированы в Стратегии Межправительственной Комиссии (МПК) ТРАСЕКА до 2015 года.
3. Инициативы Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС)<sup>2</sup>, такие как формирование Таможенного союза и Единого транспортного пространства ЕврАзЭС, развитие отобранных маршрутов и системы логистических центров стран-участниц.
4. Инициативы по линии ООН: Совместный проект ЕЭК и ЭСКАТО ООН по развитию Евро-Азиатских транспортных связей, проект ЭСКАТО ООН по операционализации международных интермодальных транспортных коридоров в Северо-Восточной и Центральной Азии, а также Специальная программа ООН для экономик стран Центральной Азии (СПЕКА).
5. Инициативы IRU: Новая Евроазиатская автотранспортная инициатива (NELTI), а также проекты «Работа погранпереходов в регионе СНГ» и «Модельное Шоссе».

Следует также упомянуть инициативы Американского агентства по международному развитию (ЮСАИД), а именно Региональный проект по либерализации торговли и таможенной реформе (RTLC), который оказывает поддержку Правительствам Казахстана,

---

<sup>1</sup> Страны ЦАРЭС: Афганистан, Азербайджан, Китайская Народная Республика, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Таджикистан и Узбекистан

<sup>2</sup> Страны ЕврАзЭС: Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Россия и Таджикистан

Кыргызстана и Таджикистана в ускорении темпов экономического роста и повышении конкурентоспособности путем проведения реформ в сфере торговли и транзита.

Отмеченная деятельность заключается как в оказании технического содействия странам региона, так и в привлечении определенных инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры и институциональных структур в ЦАР. Однако цели вышеуказанных инициатив, а также применяемые для их достижения методы различны:

- ЦАРЭС ориентирована на развитие транспортных и торговых связей внутри ЦАР и с другими азиатскими странами;
- ТРАСЕКА направлена на развитие альтернативных российскому маршрутов транспортировки грузов в сообщении Центральная Азия – Европа;
- Деятельность ЕврАзЭС заключается, прежде всего, в поддержании и дальнейшем развитии транспортных маршрутов в сообщении Центральная Азия – Россия и страны Восточной Европы;
- Проекты по линии ООН преследуют своей целью обеспечение эффективных транспортных связей между Европой и Азией, а также внутри Азиатского региона (сеть АШД и ТАЖД).

Разнообразие приоритетов затрудняет концентрацию усилий и финансовых средств (при их ограниченности) на решении действительно важных и актуальных задач. Кроме того, в странах ЦАР реализуется ряд местных инициатив, не всегда учитывающих общие тенденции развития международных торговых и транспортных связей.

В сложившихся условиях ОБСЕ может и должна стать платформой для сотрудничества как международных организаций и программ, так и национальных правительств и координации их усилий в реализации транспортных проектов в ЦАР. Для перехода к практическим действиям в этом направлении требуется решить три основные задачи:

1. Выделить ключевые проблемы транспортного сектора в ЦАР;
2. Идентифицировать основные инициативы в области транспорта, реализуемые в ЦАР в настоящее время;
3. Сформулировать предложения относительно возможных направлений сотрудничества международных организаций, институтов развития и национальных правительств и координации их усилий в реализации транспортных проектов в ЦАР на платформе ОБСЕ.

## 1 Проблемные вопросы, касающиеся транспорта в ЦАР

Темпы развития национальных экономик стран СПЕКА неодинаковы, что демонстрирует рисунок 1. При этом внешняя торговля товарами этих стран на протяжении последних лет характеризовалась быстрым ростом (Приложение А), но с преобладанием в экспорте ограниченного числа наименований сырьевых товаров<sup>3</sup> и концентрацией торговли на небольшом количестве стран.

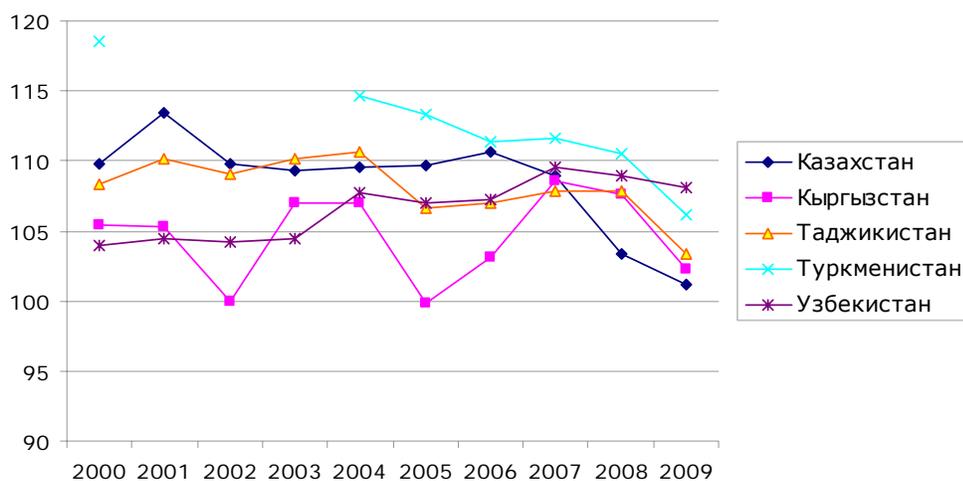


Рисунок 1 Динамика изменения ВВП стран ЦАР

Для стран ЦАР ввиду отсутствия выхода к морю чрезвычайно важны либерализация внешнеторговой политики и региональное сотрудничество в сфере транспорта и транзита.

Как показывают многочисленные исследования, либерализация торговой политики между двумя странами, не имеющими общих границ, не приводит к значительному увеличению двусторонней торговли, если перемещение транспортных средств и товаров через третьи страны транзита будет затруднено из-за недостатков транспортной и таможенной инфраструктуры или нефизических барьеров. Таким образом, транзит является ключевым вопросом для стран ЦАР, не имеющих выхода к морю.

Основу транзитно-транспортного потенциала республик ЦА составляет сеть железных и автомобильных дорог с системой пограничных переходов на территорию соседних стран, а также международные морские торговые порты Актау и Туркменбаши.

Основная транспортная сеть ЦАР была построена во времена СССР без особого учета границ отдельных республик, тогда имевших только административное значение. К тому же она большей частью была ориентирована в направлении Российской Федерации, в то время как транспортное сообщение с соседними зарубежными странами, такими как Афганистан, Индия, Иран, КНР, Пакистан и Турция, было плохо развито. С распадом СССР республики ЦАР стали искать возможности для расширения торгово-транспортных связей в восточном, южном и юго-западном направлении, однако ограниченность финансовых средств и несогласованность национальных проектов замедляют этот процесс.

<sup>3</sup> Основными статьями экспорта являются главным образом сырьевые товары, в номенклатуру которых входят энергоносители, сельскохозяйственная продукция, продукция горнодобывающей промышленности и полуфабрикаты

Созданная при советской власти инфраструктура железных и автомобильных дорог в настоящее время ~~еедня~~ характеризуется значительным физическим износом и моральным старением оборудования, что крайне негативно отражается на уровне реализуемых скоростей и безопасности движения.

Основные технико-эксплуатационные показатели **железных дорог** стран ЦАР представлены в таблице 1. При достаточно большой протяженности железных дорог по показателю плотности сети республики ЦАР уступает таким странам как Вьетнам и Индия, не говоря уже о странах Западной Европы. Низкая плотность сети ведет к увеличению расстояния транспортировки грузов и как следствие – росту транспортных расходов.

Основной проблемой локомотивного парка, а также инвентарного парка грузовых вагонов является их высокий износ. Например, в Казахстане износ инвентарного парка грузовых вагонов достигает 72%, 29 тысяч вагонов или 60% инвентарного ~~грузового~~ парка имеют срок эксплуатации, превышающий 20 лет. В Узбекистане ~~средний~~ износ парка грузовых вагонов по состоянию на 01.01.2008 г. составлял 70%.

Но если в Казахстане создаются условия для развития конкуренции на железнодорожном транспорте, в частности через появление частного парка грузовых вагонов<sup>4</sup>, то в других республиках ЦАР, еще не приступивших к реформированию железнодорожной отрасли, проблема износа парка при отсутствии государственного финансирования может еще более обостриться.

Таблица 1 – Основные показатели железных дорог стран ЦАР<sup>5</sup>, 2008

Страны	Площадь страны, тыс. кв. км	Численность населения, млн. чел.	Эксплуатационная длина, км			Тяговый подвижной состав					Пассажирские вагоны	Моторные и прицепные вагоны	Грузовые вагоны
			Всего, км	Электрифицированные линии		паровозы	тепловозы	электровагоны	дизель-поезда и дизель-вагоны	электро-поезда и электро-вагоны			
				км	%								
Казахстан	2717	15,8	14205,4	4143,5	29,2	30	1127	595	10	77	2060		94898
Кыргызстан	198,5	5,3	417,2		0,0	2	49				447		2101
Таджикистан	143,1	7,4	616		0,0		55				345	9	2404
Туркменистан	488,1	5,2	3095,1		0,0		352				485		14125
Узбекистан	447,2	27,6	4229,6	589	13,9		253	57		19	693		23464
<b>Всего</b>	<b>3993,9</b>	<b>61,3</b>	<b>22563,3</b>	<b>4732,5</b>	<b>21,0</b>	<b>32</b>	<b>1836</b>	<b>652</b>	<b>10</b>	<b>96</b>	<b>4030</b>	<b>9</b>	<b>136992</b>

Характерной особенностью железнодорожной сети стран ЦАР является высокая доля однопутных участков. Это – серьезный недостаток, прежде всего потому, что эти участки, обеспечивая, наряду с транзитными перевозками, пропуск грузопотоков во внутривнутриреспубликанском и экспортно-импортном сообщениях, имеют ограниченную

<sup>4</sup> В настоящее время в Казахстане насчитывается порядка 190 компаний, владеющих собственными грузовыми вагонами. С 2002 года парк грузовых вагонов независимых собственников возрос почти в 3 раза и увеличился более чем на 24 тысячи вагонов, инвентарный парк уменьшился на 17,6 тысяч вагонов (с учетом выбытия и восполнения).

<sup>5</sup> Источник: OSJD bulletin of statistical data on railway transport as of 2008, Warsaw, 2009

провозную способность. Наряду с этим однопутные участки негативно влияют на уровень скоростей движения, особенно с ростом интенсивности перевозок.

Серьезную озабоченность вызывает и состояние магистральной транспортной инфраструктуры, характеризующееся прогрессирующим износом. Нарушенная в 90-е годы система плановых работ по текущему содержанию и ремонту пути в странах ЦАР так и не была восстановлена.

С учетом современного состояния железнодорожной инфраструктуры стран ЦАР и стоящих перед ними задач по привлечению транзитных грузопотоков стратегическими направлениями инвестиционной деятельности на ближайшую перспективу являются:

- восстановление и модернизация существующей инфраструктуры для повышения надежности, качества ее эксплуатации и обеспечения необходимой провозной способности;
- строительство новых железных дорог, оптимизирующих условия пропуска транзитных потоков;
- ускоренное внедрение современных информационных (в том числе и спутниковых) технологий, направленных на улучшение использования транспортной инфраструктуры и развитие транзитно-транспортного потенциала.

Представляется целесообразным осуществление странами региона мер организационного характера по созданию координирующих структур (по опыту Транссиба), инициирующих и контролирующих планомерную реализацию работ по техническому и технологическому совершенствованию условий транзитных перевозок в регионе.

Основным препятствием для дальнейшего развития **автомобильного транспорта** и повышения эффективности его работы (в том числе и в сфере транзита) в настоящее время является «дорожный фактор» заключающийся в несоответствии технико-эксплуатационного состояния дорог потребностям в перевозках. Большая часть дорог в ЦАР относится к III категории и ниже. По информации Министерства транспорта и коммуникаций РК на 1 января 2010 года протяженность автодорог республиканского значения в хорошем состоянии составляла только 32 %, удовлетворительном – 45%. Из обследованных в Кыргызстане в 2005 году 4300 км автодорог две трети находились в очень плохом состоянии. В структурном плане одна пятая исследованных дорог находилась в такой стадии разрушения, за которой восстановление асфальтового покрытия было практически невозможно<sup>6</sup>.

Плохое качество дорожного покрытия является одной из причин высокого уровня дорожно-транспортных происшествий<sup>7</sup>, повышенного расхода топливно-смазочных материалов, излишних затрат на ремонт и обслуживание подвижного состава, низких коммерческих скоростей при доставке грузов.

Основная причина неудовлетворительного эксплуатационного состояния дорог – недостаточное финансирование затрат на их содержание и ремонт. Негативное влияние на разрушение дорог оказывает увеличение предельно-допустимых осевых нагрузок на АТС.

---

<sup>6</sup> Программа развития автомобильных дорог КР на 2009-2011 г.г.

<sup>7</sup> см. UNECE Transport Review First edition, November 2008

За период 1998 – 2008 гг. на дорогах **Таджикистана** было совершено 15 986 ДТП, при этом 4 682 чел. погибло, 18 948 чел. ранено. В **Казахстане** за период 1999-2008 гг. было совершено 137 551 ДТП, погибло 30 074 чел., ранено 164 768 чел. В **Кыргызстане** за период 2001-2005 гг. было совершено 16 460 ДТП, в которых погибло 4 110 чел, ранено 19 997 чел. В 2008 году в республике совершено 4 540 ДТП, 1 138 чел. погибло, 5 925 чел. ранено.

К сожалению, до сих пор в странах ЦАР не существует единого стандарта по допустимым весовым параметрам и габаритам АТС<sup>8</sup>.

Исследования, проведенные по поручению Европейской комиссии по вопросу «Последствия адаптации правил и габаритов ДТС, предусмотренных Директивой 96/53/ЕС» показали, что внедрение в эксплуатацию более длинных и более тяжелых АТС (ДТС) позволяет значительно повысить эффективность и безопасность автомобильных перевозок, что чрезвычайно важно в условиях наращивания грузопотоков. Была разработана концепция Европейской модульной системы (ЕМС), смысл которой заключается в соединении существующих составов транспортных средств в целях обеспечения большей провозной способности в расчете на транспортное средство или адаптации составов транспортных средств к различным местным объектам инфраструктуры, комбинациям различных видов транспорта и коммерческой ситуации<sup>9</sup>.

Уже несколько лет модульные длинномерные большегрузные автопоезда (МДБАП) по специальным разрешениям совершают международные перевозки из Швеции и Финляндии в Россию до г. Санкт-Петербурга и до г. Москвы. Однако транспортное законодательство и технические нормы стран СНГ, включая республики ЦАР, не готовы к появлению таких АТС. Для внедрения модульных систем должны не только измениться требования к АТС и правила перевозок, но и параметры дорожной (например, расширение на автомагистралях участков (карманов) для отдыха экипажей или осмотра автопоездов), а также логистической инфраструктуры (терминалов, организация постов для погрузки, разгрузки МДБАП и т.п.).

С целью определения возможности практического применения МДБАП в сообщении Европа - страны ЦАР, а также определения «узких» мест дорожной инфраструктуры можно рекомендовать МСАТ (IRU) организовать пробные рейсы таких автопоездов.

Таким образом, обязательными условиями совершенствования перевозок, как во внутреннем, так и в международном сообщении в странах ЦАР являются сохранение автомобильных дорог от интенсивного износа (в том числе путем обеспечения своевременного текущего ремонта, недопущения перегруза АТС при перевозках делимых грузов и т.п.), их поэтапная реабилитация и модернизация с учетом современных требований, а также гармонизация технических требований к АТС и дорожной инфраструктуре на базе международных стандартов ЕС и ЕЭК ООН<sup>10</sup>.

Представляется, что настала пора пересмотреть Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам стран-участников СНГ (Минск, 4 июня 1999 г.) с учетом требований Директивы 96/53 ЕС, а также результатов исследований по вопросам применения модульных систем, влияния на дорожные покрытия осевых нагрузок, если оси АТС снабжены пневмоподвеской и др.

---

<sup>8</sup> Например, в Казахстане и Узбекистане нагрузки на дорогу от трехосных осевых тележек с двухскатными колесами превышают параметры установленные в других странах ЦА и СНГ и составляют 22,5 т. при расстоянии между крайними осями 2,7 м. В Таджикистане и Кыргызстане и других странах СНГ этот норматив составляет 21 т. Имеются различия в значениях полных масс пятиосных и шестиосных автопоездов. Более подробная информация содержится в заключительном отчете проекта ТРАСЕКА «Development of Co-ordinated National Transport Policies Republic of Kazakhstan, Kyrgyz Republic, Republic of Tajikistan, Republic of Turkmenistan, Republic of Uzbekistan», EuropeAid/122076/C/SER/Multi, 2009

<sup>9</sup> Ежегодный доклад МСАТ, 2010 год

<sup>10</sup> В Казахстане, в 2006 г. введен новый СНиП по автомобильным дорогам, в котором установлена максимальная нагрузка на одиночную ось 130кН для автомагистралей международного значения. В Узбекистане также идет пересмотр аналогичных стандартов и допустимая нагрузка на одиночную ось будет не менее 11,5 т.

Наряду с реабилитацией и модернизацией автодорожной сети, не меньшее значение в сфере инфраструктурного совершенствования автотранспортного транзитного потенциала имеет строительство необходимого комплекса объектов придорожного автосервиса.

Исследования уровня сервисного обслуживания на основных автодорожных маршрутах ЦАР показывают, что даже на международных трассах размещены преимущественно малые станции технического обслуживания (СТО), не располагающие необходимыми рабочими площадями, современным оборудованием и не выполняющие всех видов ремонта. Как правило, они специализируются на оказании услуг для легковых автомобилей. При этом на отдельных участках дорог расстояния между СТО превышают нормативные в несколько раз.

Еще хуже обстоит дело с созданием перевозчикам условий для полноценного отдыха. На некоторых региональных коридорах фактическое наличие мотелей и кемпингов почти в 2 раза ниже нормативного, что отрицательно сказывается на безопасности дорожного движения и не позволяет водителям соблюдать требования Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, выполняющих международные автомобильные перевозки. Основной причиной низкой активности в строительстве мотелей и кемпингов является необходимость больших капиталовложений и длительные сроки их окупаемости.

Представляется, что развитие дорожного сектора в ЦАР тесно связано с применением механизма государственно-частного партнерства (ГЧП), в частности концессии. Причем выполненные расчеты показывают, что использование концессионером дополнительных источников доходов от объектов придорожного сервиса и рекламы (сдача в аренду площадей для СТО, заправка автомобилей на АЗС и доходы от рекламных щитов) позволяет значительно улучшить интегральный результат и другие показатели коммерческой окупаемости проектов по строительству объектов дорожной инфраструктуры.

Хотя с момента обретения независимости республики ЦАР значительно продвинулись по пути формирования нормативно-правовой базы для транспортного сектора, многое еще предстоит сделать. Действующее национальное законодательство зачастую имеет существенные различия, что создает серьезные проблемы при передвижении транспортных средств и грузов через границы и по территориям республик ЦАР.

Функционирование и развитие всех видов транспорта в международном масштабе в настоящее время практически полностью опирается на многостороннюю конвенционную основу. Однако страны ЦАР присоединились далеко не ко всем основным международным соглашениям и конвенциям в области транспорта (таблица 2).

Таблица 2 - Статус присоединения республик ЦАР к международным соглашениям и конвенциям UNECE

№	Международные соглашения и конвенции UNECE	Казахстан	Кыргызстан	Таджикистан	Туркменистан	Узбекистан
1	Конвенция о дорожном движении (1968)*	x	x	x	x	x
2	Конвенция о дорожных знаках и сигналах (08/11/1968)	x	x	x	x	x
3	Конвенция о договоре о международной дорожной перевозке грузов (КДПГ, 1956)*	x	x	x	x	x
4	Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей (1956)*		x			x

5	Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (1975)*	x	x	x	x	x
6	Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах(1982)*	x	x			x
7	Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров (1972)*	x	x			x
8	Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении (1971)					
9	Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах (1971)					
10	Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР, 1970)	x			x	x
11	Таможенная конвенция о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств (1954)					
12	Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ, 1957)	x				
13	Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктах и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС, 1970)	x				x
14	Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА, 1975)	x				
15	Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ, 1985)					
16	Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозках и соответствующих объектах (СЛКП, 1991)	x				
Примечания: * Конвенции, рекомендованные Резолюцией ЭСКАТО ООН 48/11 x Окончательное подписание, ратификация, присоединение						

В настоящее время правовую основу осуществления международных автомобильных перевозок грузов между странами ЦАР составляют двусторонние межправительственные соглашения о международном автомобильном сообщении, предусматривающие, как правило, разрешительный порядок проезда (таблица 3), т.е. наличие дополнительного административного барьера.

Таблица 3 – Двусторонние межправительственные соглашения о международном автомобильном сообщении между странами СПЕКА

	Казахстан	Кыргызстан	Таджикистан	Туркменистан	Узбекистан
Казахстан	-	X*	X*	X***	X**
Кыргызстан	X*	-	X**	X***	X**
Таджикистан	X*	X**	-	X***	нет
Туркменистан	X***	X***	X***	-	X***
Узбекистан	X**	X**	по	X***	-
* безразрешительный порядок перевозок грузов в двустороннем, транзитном сообщении и на перевозки из/в третьи государства ** безразрешительный порядок перевозок грузов в двустороннем и транзитном сообщении *** разрешения требуются на все виды международных грузовых автоперевозок					

Фактором, сдерживающим развитие автомобильных перевозок в ЦАР, является несовершенство транзитных систем. Основной автомобильной транзитной системой, используемой в ЦАР, является система МДП (рисунок 2). Однако преимущества этой системы не всегда могут быть реализованы вследствие проблем с пограничной инфраструктурой, несоблюдения правил со стороны таможенных органов, а также коррупционных проявлений. Даже если бы преимущества системы МДП были полностью реализованы, ее использование для перевозок на небольшие расстояния не так выгодно в силу высоких постоянных издержек. Из успешных инициатив по созданию региональных транзитных систем можно назвать только Соглашение между Правительством Кыргызской Республики и Правительством Республики Казахстан о транзитном перемещении автомобильным транспортом товаров через территорию Республики Казахстан, которое было подписано в Бишкеке 26.03.2004 (вступило в силу 11.05.2005). В основе данного Соглашения заложен механизм применения финансовых гарантий для обеспечения транзитных перевозок кыргызскими АТС через территорию Казахстана.

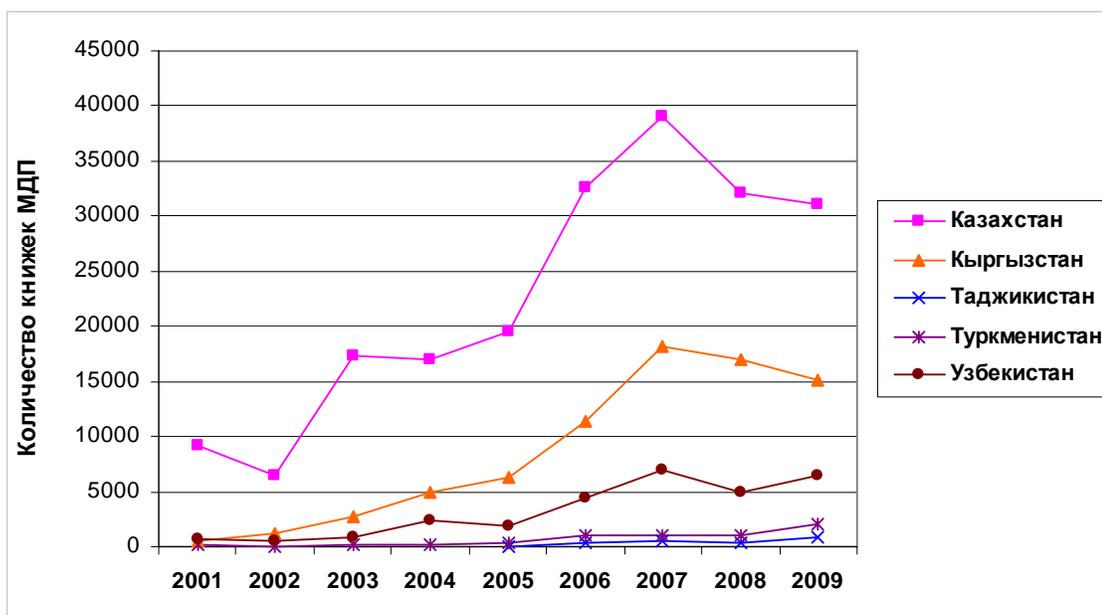


Рисунок 2 Количество книжек МДП, переданных IRU национальным ассоциациям ЦАР

Наиболее характерными показателями нефизических препятствий, возникающих на пути международных автоперевозок, являются значительные затраты времени и средств, которые несут перевозчики при пересечении границ. В этом плане интересным и показательным является анализ, проведенный Форумом предпринимателей Казахстана в рамках программы оценки показателей содействия торговле и транспорту вдоль транспортных коридоров Центральной/Южной Азии (ТТФРМ) – см. Отчет Всемирного банка «Измерения эффективности торгово-транспортных коридоров в Центральной Азии и Южной Азии», 2009 г.

В настоящее время во всех странах ЦАР в автомобильных пунктах пропуска осуществляются несколько видов контроля – пограничный, таможенный, транспортный, санитарный, ветеринарный, фитосанитарный (2 последних – при необходимости).

Только в Казахстане законодательно определено, что все контролирующие органы должны располагаться в одном здании<sup>11</sup>. При этом республика предпринимает практические шаги по сокращению количества контролирующих служб на границе и передаче транспортного, санитарно-эпидемиологического, ветеринарного и фитосанитарного контроля в ведение таможенных органов.

В законодательстве стран ЦАР содержатся нормы, устанавливающие, что продолжительность стоянки АТС в пунктах пропуска должна быть минимальной, однако нигде не определены нормативы времени на прохождение каждого вида контроля.

Одним из источников административного барьера на пути международных автоперевозок является требование об обязательном страховании ответственности владельцев транспортных средств в национальных страховых организациях. Как известно автомобиль является источником повышенной опасности, и его владелец должен нести ответственность за ущерб, причиненный здоровью и имуществу лиц, пострадавших в ДТП, даже если в этом нет его личной вины.

Решением этой проблемы могло бы стать создание региональной, в рамках ЕврАзЭС («Белая карта»), системы страхования или присоединение республик ЦА к Соглашению о взаимном признании полиса «Зеленая Карта». Однако принятию конкретного решения должна предшествовать тщательная проработка всех условий и возможных последствий.

И, наконец, еще один существенный барьер при осуществлении международных автомобильных перевозок в ЦАР – это низкая степень упорядоченности и согласованности сборов с АТС, а также широкое применение таможенного сопровождения.

## **2 Обзор инициатив в области транспорта, реализуемых в настоящее время в регионе ЦА**

### **2.1 Общий обзор**

Страны ЦАР являются участниками ряда региональных объединений и программ (таблица 4), в рамках которых предпринимаются меры по развитию транспортного сектора в регионе и устранению физических и нефизических барьеров в международной торговле. При этом дублирование организаций и инициатив по географическому признаку, а также частичное совпадение их целей привели к созданию в ЦАР достаточно сложной структуры по оказанию технической и финансовой помощи.

Таблица 4 – Членство стран ЦАР в международных, региональных и межправительственных объединениях, участие в программах международного сотрудничества по вопросам транспорта

	Международные организации, региональные объединения				Программы регионального сотрудничества			
	СНГ	ЕЭП	ЕврАзЭС	ШОС	ЦАРЭС	ТРАСЕКА	БОМКА	СПЕКА
<b>Казахстан</b>	+	+	+	+	+	+	+	+
<b>Кыргызстан</b>	+	-	+	+	+	+	+	+
<b>Таджикистан</b>	+	-	+	+	+	+	+	+

<sup>11</sup> В Кыргызстане были разработаны «Требования к строительству (реконструкции) и обустройству автомобильных пунктов пропуска через государственную границу КР (утв. постановлением Правительства КР 13.12.2007 № 587). Согласно данному документу при разработке проекта пункта пропуска, по согласованию с таможенными органами, может предусматриваться возможность использования отдельных площадок, зданий и оборудования совместно с иными контролирующими органами.

<b>Туркменистан</b>	+ <sup>12</sup>	-	-	-	-	-	+	+
<b>Узбекистан</b>	-	-	+	+	+	+	+	+

Республики ЦА, являясь членами ООН, плодотворно сотрудничают с ее региональными комиссиями ЕЭК и ЭСКАТО ООН. Эти страны проявляют большую заинтересованность в реализации программ международной помощи развивающимся странам: СПЕКА (ООН), ТРАСЕКА (ЕС), ЮСАИД (США) и им подобным.

Большую практическую пользу дает тесное профессиональное взаимодействие национальных железнодорожных компаний с Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и Советом по железнодорожному транспорту СНГ, ассоциаций международных автомобильных перевозчиков с Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ).

Ниже более подробно остановимся на некоторых инициативах.

## **2.2 Программа ADB по поддержке регионального экономического сотрудничества в Центральноазиатском регионе (ЦАРЭС)<sup>13</sup>**

Наиболее успешной инициативой в области транспорта в ЦАР следует назвать Программу по поддержке регионального экономического сотрудничества в Центральноазиатском регионе (ЦАРЭС), инициированную в 1997 году ADB, который также осуществляет роль Секретариата Программы.

Членами ЦАРЭС являются Азербайджан, Афганистан, Китайская Народная Республика (Синьцзянь-Уйгурский автономный округ), Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Таджикистан и Узбекистан. Также к участию в Программе приглашены Россия и Туркменистан. В 2003 году к ЦАРЭС в качестве доноров присоединились такие финансовые институты как Европейский Банк Реконструкции и Развития, Международный Валютный Фонд, ИБР, ПРООН и Всемирный Банк.

ЦАРЭС, посредством финансирования региональных проектов по инфраструктуре и улучшения политического климата, направлена на реализацию проектов с использованием двухуровневого подхода:

- первый уровень - транспорт, энергетика и торговля;
- второй уровень (будут охвачены новые сектора) - человеческое развитие, окружающая среда, сельское хозяйство и туризм.

В рамках ЦАРЭС впервые был утвержден Комплексный план действий/развития (КПД) для всего ЦАР. В рамках этого плана в ходе 6-ой Министерской Конференции, прошедшей 3 ноября 2007 года, были одобрены Проспект по Институту ЦАРЭС и Стратегия ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле (СТСТ).

СТСТ преследует три основные цели: (i) создание конкурентоспособных транспортных коридоров в регионе; (ii) содействие эффективному перемещению товаров и людей через границы; и (iii) развитие безопасных «дружелюбных к населению» транспортных систем. В Стратегии определены шесть основных коридоров (рисунок 3):

- ЦАРЭС 1: Европа–Восточная Азия
- ЦАРЭС 2: Средиземное море–Восточная Азия
- ЦАРЭС 3: Российская Федерация–Ближний Восток и Южная Азия

<sup>12</sup> При этом Туркменистан сохраняет нейтральный статус (Решение Совета глав государств об Основных принципах участия нейтрального Туркменистана в СНГ).

<sup>13</sup> <http://www.adb.org/ЦАРЭС/transport.asp>

- ЦАРЭС 4: Российская Федерация–Синцзяно-уйгурский Автономный Район, КНР
- ЦАРЭС 5: Восточная Азия–Ближний Восток и Южная Азия
- ЦАРЭС 6: Европа–Ближний Восток и Южная Азия.



Рисунок 3 Коридоры ЦАРЭС

На Заседании Высокопоставленных Официальных Лиц (ЗВОЛ) ЦАРЭС, прошедшем 24-25 апреля 2008 года в г. Баку, были рассмотрены основные документы Программы, а именно:

- Проект Плана действий по реализации СТС и План работ на 2009 г.;
- Проект Стратегического плана действий по торговой политике;
- Проект Стратегии сектора энергетики; и
- Проект Плана работ Института ЦАРЭС на 2009-2011 гг.

План действий по реализации СТСТ<sup>14</sup> охватывает 10-летний период 2008–2017 гг. К ключевым результатам Плана действий были отнесены следующие:

- I. Улучшенные коридоры ЦАРЭС: до 64% в 2007 г., до 75% к 2012 г. и 100% к 2017 г.;
- II. Повышение объемов транзитной торговли между Европой и Восточной Азией через коридоры ЦАРЭС; <1% в 2005 г. (34 млн. тонн), 2% к 2012 г. и 5% к 2017;
- III. Увеличение объемов внутрорегиональной торговли на 25% к 2012 г. и на 50% к 2017;

<sup>14</sup> <http://www.ЦАРЭСinstitute.org/uploads/docs/ЦАРЭС-TTF-Strategy-Implementation-Action-Plan-ru.pdf>

- IV. Сокращение времени на пересечение границ на коридорах ЦАРЭС по сравнению с 2007 г. на 50% к 2012 г. и еще на 30% к 2017 г.;
- V. Эффективное функционирование национальных комитетов по транспорту и содействию торговле или похожей организации в каждой из стран ЦАРЭС для управления коридорами ЦАРЭС к 2012 г.

Планом действий по реализации СТСТ были предусмотрены 62 инвестиционных проекта на общую сумму 21,1 млрд. долларов США, а также 65 проекта технического содействия на общую сумму 68,5 млн. долларов США (разработка технико-экономических обоснований для потенциальных инвестиций или консультативная поддержка для планирования, передачи технических знаний или развития институционального потенциала).

Инвестиционные проекты и проекты технического содействия поддерживают следующие три цели Стратегии:

- I. Создание конкурентных коридоров в регионе ЦАРЭС (устранение четырех главных ограничений: (i) разрозненность региональной транспортной сети и ухудшение инфраструктуры, (ii) высокие транспортные издержки и длительность поездок, (iii) ограниченные объемы внутрирегиональной и транзитной торговли, (iv) недостаточное финансирование работ по содержанию коридоров);
- II. Содействие перемещению по коридорам ЦАРЭС и через пограничные переходы (проведение реформ и модернизация таможенной системы, эффективное функционирование национальных комитетов по транспорту и содействию торговле, развитие региональной логистики и участие частного сектора);
- III. Развитие устойчивых и безопасных транспортных и торговых сетей, учитывающих интересы пользователей (минимизация негативного социального воздействия и воздействия на социальную среду в период развития коридоров ЦАРЭС, замены устаревающего автопарка на технику с эффективным потреблением топлива и меньшим уровнем загрязнения, содействие перемещению людей через границы).

К 2009 г. было построено или улучшено 901 км дорог (10% от участков в плане) — на 25% меньше целевого показателя в 1 200 км. Также было завершено 781 км железнодорожных линий (14% от железнодорожных линий в плане) — на 35% меньше целевого показателя. К февралю 2010 г. из 26 дорожных проектов по 19 осуществлялись работы, 1 завершен и 6 планируются к реализации в 2011-2017 гг. Из 22 железнодорожных проектов по 11 осуществляются работы, 2 завершены и 9 планируются. Осуществлялась реализация пятнадцати проектов на других видах транспорта - 5 в авиации, 3 портовых (расширение порта Актау в северном направлении в Казахстане и Международного морского торгового портового комплекса Баку в Азербайджане, они начались в 2009 г. Модернизация паромов Каспийского судоходства в Азербайджане начнется в 2010 г.) и 7 по развитию логистических центров.

#### ***Отдельные инициативы в рамках ЦАРЭС:***

##### *Создание соответствующих институтов и механизмов*

В период с 2009 по 2010 годы Программа была сфокусирована на создании и усилении сотрудничающих институтов и механизмов, необходимых для успешной реализации Плана действий по реализации СТСТ, таких как Региональный совместный комитет по транспорту и содействию торговле (РСК), Национальные совместные комитеты по

транспорту и содействию торговле (НСК), Федерация ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС (ФАЦЭП).

Работа по созданию РСК началась в первой половине 2009 года. Этот комитет состоит из представителей НСК и других региональных объединений под эгидой ЦАРЭС (Комитет по таможенному сотрудничеству, Координационный комитет по торговой политике, Координационный комитет по транспортному сектору и ФАЦЭП). Задача РСК – координация реализации Плана действий СТСТ, а также решение представляющих общий интерес вопросов касательно устранения барьеров для торговли и транспорта в регионе ЦАРЭС.

Задача ФАЦЭП – привлечь частный сектор к достижению целей СТСТ. Первое заседание ассоциации, на котором были утверждены ее Конституция и Регламент, состоялось 1 марта текущего года в Алматы.

#### *Мониторинг и измерение эффективности коридоров ЦАРЭС (МИЭК)*

В рамках ЦАРЭС по МИЭК в целях выявления и устранения узких мест осуществляется регулярный сбор и анализ данных по транспорту и пересечению границы по следующим индикаторам:

- время, необходимое для пересечения границы;
- затраты, понесенные при прохождении границы;
- скорость прохождения участка коридора ЦАРЭС;
- затраты, понесенные во время прохождения участка коридора ЦАРЭС.

Некоторые результаты МИЭК представлены ниже<sup>15</sup>:

- ожидание в пунктах пересечения границы является основной причиной задержек и составляет около 14 часов для автомобильных перевозок и 11 часов для железнодорожных;
- транспортные издержки для автомобильных перевозок составляют около 58% от общей стоимости, а стоимость мероприятий составляет 42%;
- основной позицией в расходах являются услуги по сопровождению как для автомобильных, так и для железнодорожных перевозок;
- использование книжек МДП значительно сокращает время на таможенные процедуры, но за более высокую стоимость.

МИЭК будет продолжаться как минимум 5 лет, ежеквартальные результаты будут использованы для изучения сезонных колебаний и составления годовых средних показателей.

#### *Региональный инвестиционный проект по «Улучшению пунктов пересечения границ и развитию единого окна»*

Данный проект предложен ADB в ответ на предварительные выводы МИЭК, который определил пункты пересечения границ как узкое место в региональной транспортной системе. Предполагается, что проект будет включать улучшение инфраструктуры пунктов пропуска, развитие вспомогательных служб по торговой логистике недалеко от пунктов пропуска, поддержку развития Национального единого окна (НЕО) и поддержку развитию региональной платформы для достижения взаимодействия между НЕО.

---

<sup>15</sup> Отчет о ходе работ и Рабочий план по совместному региональному содействию развитию транспорта и торговле (ноябрь 2009 г.– март 2010 г.), ЦАРЭС

### *Таможенное сотрудничество в рамках ЦАРЭС*

Комитет по таможенному сотрудничеству (КТС) является основной платформой ЦАР для инициатив по таможенному сотрудничеству, в частности по совместному таможенному контролю, применению «сейф-пакетов», наращиванию потенциала таможенных органов и т.д.

#### *Соглашение о перевозках между странами (Кыргызстаном и Таджикистаном)*

К ключевым элементам Соглашения о перевозках между странами (СПМС) относятся упрощение и гармонизация процедур и положений о торговле между странами. Во время 4-го заседания по проведению переговоров в марте 2010 г. Кыргызстан и Таджикистан согласовали большую часть Соглашения. Предполагается, что документ будет подписан на 9-ой Министерской конференции ЦАРЭС в октябре 2010 г.

*Относительно ЦАРЭС можно отметить следующее. Это одна из немногих инициатив в ЦАР, которая базируется на стабильном и достаточном финансировании, что обеспечивает достаточно успешное решение поставленных задач. Представляет интерес и системный, всеобъемлющий подход ЦАРЭС к развитию транспорта и торговли – от совершенствования транспортных сетей, пунктов пересечения границ, развития технологий до создания необходимых национальных и региональных структур. Вместе с тем, следует отметить, что ЦАРЭС имеет строго ограниченные географические рамки (развитие транспортных и торговых связей внутри ЦАР и с другими азиатскими странами). Представляется, что данное ограничение не в полной мере отвечает экономическим интересам государств Центральной Азии, значительный объем торговли которых приходится на Россию, Украину, страны Западной Европы (см. Приложение А).*

### **2.3 Программа ЕС по развитию Транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия (ТРАСЕКА)<sup>16</sup>**

Программа ЕС ТРАСЕКА – это целевая межгосударственная программа по поддержке политического и экономического развития в регионах Черного и Каспийского морей, Кавказа и Центральной Азии путем усовершенствования международной транспортной системы. Цели данной Программы были впервые сформулированы на Брюссельской конференции в 1993 г. (Брюссельская Декларация), в которой приняли участие министры торговли и транспорта Армении, Азербайджана, Грузии, а также 5 республик Центральной Азии, т.е. стран, образовавших ядро ТРАСЕКА. На конференции было принято решение осуществить программу Технического Содействия, финансируемую ЕС, для развития транспортного коридора по направлению Запад-Восток из Европы, с пересечением Черного моря, через Кавказ и Каспийское море с выходом на Центральную Азию (рисунок 4).

Сегодня Программа объединяет 13 государств (пять стран Европы, три кавказские республики и пять республик ЦА), цель которых состоит в совершенствовании торговли и транспорта вдоль коридора ТРАСЕКА посредством:

- поощрения сотрудничества между странами-участницами в области развития торговли в регионе;
- обеспечения оптимальной интеграции международного транспортного коридора ТРАСЕКА в Трансевропейские транспортные сети (TENs);
- определения факторов, тормозящих развитие торговли и транспортных систем;

---

<sup>16</sup> <http://www.traceca-org.org>

- реализации проектов ТРАСЕКА как способа привлечения средств международных финансовых институтов и частных инвесторов.

В сентябре 1998 года главами Правительств 12 государств было подписано «Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия» (ОМС), а также Технические приложения к нему по международному и автомобильному транспорту, международному торговому судоходству, таможенным процедурам и обработке документации, тем самым была создана правовая основа деятельности ТРАСЕКА. В настоящее время членами ОМС являются: Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Узбекистан и Украина. Туркменистан является страной-участницей Программы ТРАСЕКА, но не является членом ОМС. 4 мая 2009 года ОМС было также ратифицировано Исламской Республикой Иран.

На основании ОМС были созданы следующие институциональные структуры:

- в 2000г. - Межправительственная Комиссия ТРАСЕКА (МПК), которая состоит из высокопоставленных должностных лиц государств-участников или их уполномоченных лиц (заместители премьер-министров, ответственные за транспорт, Министры транспорта и/или иностранных дел). МПК руководит деятельностью исполнительного органа, принимает решения по ежегодным планам действий, дополнениям к ОМС, задачам рабочих групп и рекомендациям и другим мероприятиям / темам, имеющим отношение к ТРАСЕКА;
- в 2001г. в качестве исполнительного органа МПК в Баку был учрежден Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА, расположенный в Баку (Азербайджан). Постоянный Секретариат имеет в каждой из стран-участниц постоянные представительства.



Опираясь на положения ОМС, в 2006 году страны-участницы ТРАСЕКА выработали подходы к дальнейшему развитию региона и построению здесь к 2015 году устойчивой, эффективной и интегрированной мультимодальной транспортной системы (Софийская конференция МПК, май 2006 года). Причем такая система должна обеспечивать товарообмен как между Евросоюзом и странами-участницами ТРАСЕКА, так и внутри региона ТРАСЕКА. Предложенные подходы были выражены в Стратегии МПК ТРАСЕКА.

При поддержке Европейской Комиссии в регионе ТРАСЕКА на сегодняшний день реализовано 64 проекта технического содействия на сумму свыше 115,8 млн. евро и 15 инвестиционных проектов на сумму 54,3 млн. евро. Эти средства были направлены на гармонизацию законодательной базы, упрощение процедур пересечения границ, совершенствование тарифной политики, институциональное укрепление сфер торговли и транспорта, подготовку руководящих кадров, а также на развитие конкретных объектов транспортной инфраструктуры.

В настоящее время в ЦАР осуществляются следующие проекты технического содействия:

1. «Укрепление сотрудничества в программах обучения в сфере транспортного сектора» с бюджетом 2 млн. евро. Цель проекта - содействие подготовке высококвалифицированных и компетентных кадров транспортной отрасли через развитие программ и методов обучения;
2. «Транспортный диалог и взаимодействие сетей между Европейским Союзом, соседними с ним странами и странами Центральной Азии» с бюджетом 7 млн. евро. Наиболее важной задачей проекта является развитие структуры и усиление роли Программы ТРАСЕКА с целью увеличения ее вклада в создание устойчивой, эффективной и интегрированной многоцелевой транспортной системы в регионе. В частности, проектом осуществляются конкретные шаги для преобразования МПК ТРАСЕКА в международную организацию, реформирования Постоянного Секретариата, обеспечения их дальнейшего сотрудничества с ЕС и Европейской Комиссией и пр. Еще одно направление деятельности проекта – определение перечня приоритетных транспортных проектов на основе разработанной методологии и помощь странам ТРАСЕКА в поиске источника их финансирования (готовятся презентации выбранных проектов на Международном инвестиционном форуме, который пройдет осенью текущего года);
3. «Развитие общих систем управления безопасностью и развитие сотрудничества в области безопасности и предотвращение загрязнений, причиняемых судами в бассейнах Черного и Каспийского морей» с бюджетом 3,5 млн. евро. Цель проекта - содействие международным морским перевозкам пассажиров и товаров и оказание поддержки общественной и технической безопасности морского транспорта и охране окружающей среды в регионах Черного и Каспийского морей;
4. «Проект по безопасности и охране в гражданской авиации ТРАСЕКА» с бюджетом 5 млн. евро. Общая цель проекта - обеспечение безопасности и охраны авиaperезовок в странах ТРАСЕКА в соответствии с международными и европейскими стандартами в области гражданской авиации;
5. «Морские магистрали на Черном и Каспийском морях» с бюджетом 2,45 млн. евро. Цель проекта - содействие и поддержка эффективного интермодального грузового транспорта в соответствии с концепцией «Морские магистрали», связывающей соседние страны Черного и Каспийского морей с территорией расширенного ЕС;

6. «Безопасность наземного транспорта в странах ТРАСЕКА» с бюджетом 3 млн. евро. Цель проекта - совершенствование среды транспортной безопасности и надежности в государствах, сопредельных ЕС, и в странах ЦАР в соответствии с европейскими стандартами в области наземного транспорта;
7. «Международные логистические центры для стран Центральной Азии» с бюджетом 2 млн. евро. Проект разработан для того, чтобы уменьшить транспортные расходы и улучшить эффективность транспортных связей ТРАСЕКА в ЦАР через развитие здесь логистических систем

*ТРАСЕКА, как и ЦАРЭС, отличается применением системного подхода к решению проблем транспортного сектора стран-участниц ОМС. Однако существует потребность в дальнейшем развитии принципов и задач, обусловленных ОМС. При таких обстоятельствах целесообразно создать какой-нибудь постоянно действующий орган, который смог бы быть продолжателем, а также инициатором и гарантом реализации новых идей. Для этого наилучшим образом подходит Международная организация, созданная на базе существующей структуры ТРАСЕКА.*

*Международная организация будет являться субъектом международного права, и обладать такой правоспособностью, которая будет необходима для выполнения поставленных целей и задач, а также обладать международными правами и обязательствами, позволяющими осуществлять международное сотрудничество.*

*Международная организация, являясь субъектом международного права, относится к числу самостоятельных образований, имеет свой устав, может издавать акты, создавать нормы, с которыми должны считаться государства – ее члены. Являясь субъектом международного права, Международная организация сможет непосредственно устанавливать отношения сотрудничества с другими государствами, региональными или международными организациями и различными институтами. Это предоставит больше возможностей для установления прямых партнерских отношений, направленных на сотрудничество с донорскими организациями, партнерами по развитию, инвесторами, международными организациями и финансовыми институтами, посредством заключения соответствующих соглашений.*

#### **2.4 Инициативы Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС)**

Евразийское экономическое сообщество (ЕврАзЭС), учрежденное в октябре 2000 года и объединившее Республику Беларусь, Российскую Федерацию, а также 4 республики ЦА (Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан), является правопреемником Таможенного Союза, созданного в 1995 г. Сообщество создано с целью обеспечения динамичного развития входящих в него стран путем согласования социально-экономических преобразований при эффективном использовании их экономических потенциалов в интересах повышения уровня жизни народа. В своем формировании ЕврАзЭС опирается на базовую модель экономической интеграции, разработанную и реализованную в рамках ЕС.

Основным направлением работы ЕврАзЭС является образование на территории Сообщества Единого экономического пространства (Соглашение о формировании Единого экономического пространства от 19 сентября 2003 года ратифицировано Казахстаном 28 апреля 2004 года) в том числе через создание Таможенного союза и Единого транспортного пространства (ЕТП).

По экономическому содержанию процесс создания ЕТП предусматривает:

- устранение физических и нефизических барьеров на пути движения транспортных средств, пассажиров и грузов;
- либерализацию рынка транспортных услуг;
- обеспечение равных конкурентных условий функционирования операторов;
- подготовку предложений по гармонизации нормативной правовой базы в сфере тарифного регулирования на транспорте государств-членов ЕврАзЭС;
- реализацию совместных программ развития транспортной инфраструктуры и совместное использование транзитно- транспортного потенциала государств-членов Сообщества.

Конкретные мероприятия по формированию Единого транспортного пространства ЕврАзЭС на 2009 – 2010 годы утверждены Решением Интеграционного Комитета ЕврАзЭС от 26 февраля 2009 года №994.

С целью совершенствования механизма установления сквозных тарифных ставок на перевозки грузов по железным дорогам государств-членов ЕврАзЭС, главами правительств в мае 2006 года утверждены Общие принципы формирования и применения железнодорожных тарифов на перевозки грузов между станциями железных дорог государств-членов ЕврАзЭС и Порядок установления понижающих коэффициентов и сквозных тарифных ставок на перевозки грузов между этими станциями. Все страны Сообщества провели внутрисообщественные процедуры, необходимые для вступления в силу указанных выше документов – последним это сделал Казахстан, 3 декабря 2008 года принявший на себя соответствующие обязательства.

С 1 января 2007 года повсеместно на территории государств-членов ЕврАзЭС применяется международный сертификат взвешивания грузовых транспортных средств (МСВТС), что позволило сократить простои транспортных средств при пересечении границ стран Сообщества из-за многократного их взвешивания.

В соответствии с Решениями № 94 от 25 сентября 2009г. и №106 от 21 октября 2009 г. Комиссии Таможенного союза транспортный контроль выносится на внешние границы единой таможенной территории (России, Казахстана и Беларуси).

Решением Межгоссовета ЕврАзЭС (на уровне глав правительств) от 18 апреля 2007 года было поручено правительствам государств-членов рекомендовать таможенным и транспортным органам использование транспортного документа единого образца (накладную СМГС) в качестве таможенного документа при транзитных перевозках грузов по территориям государств Сообщества. Ее применение предусмотрено международной Конвенцией о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом. Положения этой конвенции уже применяются в Республике Беларусь и Российской Федерации, Казахстаном начато выполнение внутрисообщественных процедур по присоединению к вышеуказанной конвенции.

В декабре 2006 года Советом по транспортной политике при Интеграционном Комитете ЕврАзЭС определен Перечень международных договоров и конвенций в области транспорта и коммуникаций, рекомендуемых для присоединения к ним государств-членов ЕврАзЭС в целях обеспечения последовательной интеграции национальных транспортных комплексов в мировую и европейскую транспортные системы и реализации транзитного потенциала государств-членов ЕврАзЭС.

В рамках реализации Соглашения о проведении согласованной политики по формированию и развитию транспортных коридоров ЕврАзЭС (утв. решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС от 24 марта 2005 года) начата работа по проведению анализа технического состояния автомобильных и железных дорог государств-членов ЕврАзЭС, включенных в перечень транспортных маршрутов Сообщества (Приложение Б), и по устранению барьеров при осуществлении международных автомобильных перевозок.

С целью изучения технического состояния автотранспортных маршрутов ЕврАзЭС утверждена Концепция 1-го Евразийского автопробега, посвященного 10-летию образования ЕврАзЭС. Предполагается, что он пройдет во второй половине 2010 года.

В данном контексте наибольший интерес представляет информация о ходе выполнении Решения от 26 сентября 2005 года №511 «О работе, проводимой в государствах-членах ЕврАзЭС, по устранению барьеров при осуществлении международных автомобильных перевозок». Во исполнение названного решения проводится мониторинг устранения выявленных барьеров при осуществлении международных автомобильных перевозок.

Совместно с Советом руководителей таможенных служб государств-членов ЕврАзЭС начата работа по подготовке межправительственного документа о таможенных перевозчиках. В рамках этой работы, Совет обратился к руководству МСАТ (IRU) с просьбой организовать анализ нарушений положений Конвенции МДП при осуществлении международных автомобильных перевозок и практики применения Статьи 23 данной Конвенции по использованию таможенными органами государств-членов ЕврАзЭС исключительных случаев таможенного сопровождения транспортных средств, следующих в международном сообщении по процедуре МДП.

Особого внимания заслуживает, проводимая в рамках ЕврАзЭС, работа по гармонизации и унификации законодательства. В настоящее время Секретариатом Интеграционного Комитета ЕврАзЭС формируется Перечень базовых документов ЕврАзЭС в сфере транспортной деятельности, который должен включить все международные договоры, подписанные странами Сообщества по всем видам транспорта. Этот документ предполагается использовать для реализации 1-го этапа Концепции формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества в части решения задачи гармонизации транспортного законодательства стран ЕврАзЭС. (Решение Межгосударственного Совета ЕврАзЭС №374, 2008 г.). В этих целях планируется до конца 2010 года провести научно-практический анализ документов, включенных в перечень, с целью установления достигнутого уровня гармонизации и унификации транспортного законодательства ЕврАзЭС, а также подготовки предложений о необходимости разработки и подписания новых совместных документов Сообщества в сфере транспортной деятельности.

Примечательно, что проведение сравнительно-правовых анализов в рамках ЕврАзЭС носит плановый характер. В настоящее время проводится сбор данных для сравнительного анализа нормативных правовых актов государств-членов ЕврАзЭС в части доступа транспортных операторов (компаний) одной из стран Сообщества к оказанию услуг на коммерческой основе на территории другой, в том числе в сфере вспомогательных и дополнительных услуг.

*Представляется, что одним из основных «узких мест» деятельности ЕврАзЭС является отсутствие источников и отлаженного механизма финансирования проектов. В качестве наглядного приведем следующий пример: на своем 15-м заседании, прошедшем в г. Москва 2 декабря 2008 года, Совет по транспортной политике при Интеграционном Комитете ЕврАзЭС утвердил проект Технического задания на разработку «Комплексного плана развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в Перечень*

транспортных маршрутов ЕвразЭС» и принял решение о его направлении на рассмотрение в Евразийский Банк Развития (ЕАБР). В 2009 году было получено принципиальное согласие банка на финансирование работ, однако договора с исполнителями заключаются только в настоящее время (май 2010 г.). Таким образом, начало работ по разработке Комплексного плана было отложено на год, выполнение работ, предусмотренных Техническим заданием, также должно занять не менее года. Между тем, в рамках органов ЕвразЭС уже запланирован ряд мероприятий, которые должны были получить свое обоснование в Комплексном плане, например: подготовка перечня инвестиционных проектов по созданию и развитию объектов транспортной инфраструктуры маршрутов ЕвразЭС; подготовка рекомендаций по обустройству придорожной инфраструктуры и другие.

## **2.5 Совместный проект ЕЭК и ЭСКАТО ООН по развитию евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС)<sup>17</sup>**

В этом проекте участвуют 5 региональных комиссий ООН, а именно ЕЭК и ЭСКАТО ООН, ЭСКВА, ЭКЛАК и ЭКА. Компонент этого проекта, касающийся ЕЭК и ЭСКАТО ООН, был задуман как последующая деятельность в развитие документа «Общая стратегическая позиций ЕЭК и ЭСКАТО ООН по евро-азиатским транспортным связям».

Цель проекта - оказать помощь государствам-членам в наращивании их национального потенциала, необходимого для развития межрегиональных наземных, смешанных наземных и водных транспортных связей, а также дать оценку ожидаемого влияния этих связей на развитие регионов.

К участию в проекте были приглашены все республики Центральной Азии, а также Азербайджан, Армения, Афганистан, Беларусь, Болгария, Грузия, Исламская Республика Иран, Китай, Молдова, Российская Федерация, Румыния, Турция и Украина.

Основная деятельность проекта:

- экспертами из стран-участниц были идентифицированы основные транспортные маршруты (железнодорожные, автодорожные (рисунки 5, 6) и внутренние водные) в сообщении между Европой и Азией<sup>18</sup>, определено их текущее состояние, «узкие» либо «отсутствующие» звенья. Создана комплексная база данных Географической информационной системы (ГИС);
- идентифицирован ряд крупных контейнерных площадок, интермодальных терминалов и портов вдоль выбранных маршрутов;
- дана оценка наземных транспортных маршрутов, которые могут стать реальной альтернативой традиционным морским маршрутам;
- сформулированы общие предложения относительно возможных путей улучшения таких потенциальных альтернативных маршрутов и устранения «нефизических» барьеров, включая упрощение процедур пересечения границ и облегчения торговли, создание национальных механизмов координации;

<sup>17</sup> <http://www.unecsc.org/trans/main/eatl/background.html>

<sup>18</sup> см. «Совместное исследование о развитии евро-азиатских транспортных связей» ЕЭК и ЭСКАТО ООН, Подготовлено в рамках проекта, финансируемого по линии Счета развития ООН «Наращивание потенциала путем сотрудничества в развитии наземных и наземно-морских межрегиональных транспортных связей», Нью-Йорк и Женева, 2008 г.

- осуществлена приоритизация (ранжирование) инвестиционных проектов на основе разработанной методологии. Представленные странами-участницами проекты были приоритизированы по 4 категориям: проекты с подтвержденным финансированием; проекты с финансированием, подлежащим подтверждению; проекты с низким приоритетом и проекты, для дальнейшей оценки которых требуется дополнительная информация.

*Безусловным плюсом Совместного проекта ЕЭК и ЭСКАТО ООН являются его широкие географические рамки. К минусам можно отнести отсутствие постоянного источника финансирования проекта.*

## **2.6 Специальная программа ООН для экономик стран Центральной Азии (СПЕКА)<sup>19</sup>**

Специальная программа ООН для стран Центральной Азии была инициирована ЕЭК и ЭСКАТО ООН в 1998 году. В настоящее время в Программе участвуют Афганистан, Азербайджан, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

В рамках СПЕКА созданы Проектные рабочие группы по ключевым направлениям деятельности, при этом кураторство за каждым из них закреплено за одной из стран-участниц Программы. В соответствии с этим подходом была создана Проектная рабочая группа СПЕКА по транспорту и упрощению процедур пересечения границ (ПРГ-ТПГ), а ведущей страной по этому направлению определен Казахстан.

Приоритетами ПРГ-ТПГ являются:

- формализация автодорожной и железнодорожной сети региона СПЕКА на основе транспортных маршрутов и сети, определенных в международных соглашениях и в рамках субрегиональных организаций;
- анализ работы транспортных маршрутов с использованием Методологии ЭСКАТО ООН «время-издержки-расстояние»;
- ознакомление с инициативами в области транспорта, торговли и пересечения границ, осуществляемыми в регионе СПЕКА, а также с передовым европейским опытом;
- создание национальных координационных механизмов по упрощению процедур торговли и международных перевозок;
- создание условий для проведения двусторонних консультаций представителей государственных органов стран-участниц Программы по вопросам облегчения перевозок.

В рамках ПРГ-ТПГ на постоянной основе ведется разработка транспортных баз данных автодорожных и железнодорожных маршрутов СПЕКА, по пересечению границ и интермодальным перевозкам. Источниками для них выступает как информация, полученная от стран-участниц Программы, так и данные, собранные различными проектами, реализованными в ЦАР.

*ПРГ-ТПГ не располагает собственным бюджетом для реализации каких-либо проектов, а создает региональную платформу для сотрудничества государственных органов и бизнес структур стран, входящих в СПЕКА. Финансовую поддержку проведения нескольких последних заседаний ПРГ-ТПГ оказал ИБР. Однако ограниченность финансирования отрицательно сказывается на составе национальных делегаций (как правило, один или два*

<sup>19</sup> <http://unece.org/speca/Welcome.html>

представителя от министерства транспорта либо таможенных органов). Для повышения эффективности деятельности ПРГ-ТПГ необходимо обеспечить присутствие на ее заседаниях представителей основных контролирующих органов, а также определить постоянный источник финансирования работ по разработке транспортных баз данных СПЕКА (например, по линии Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан – ведущей страны СПЕКА в области транспорта).

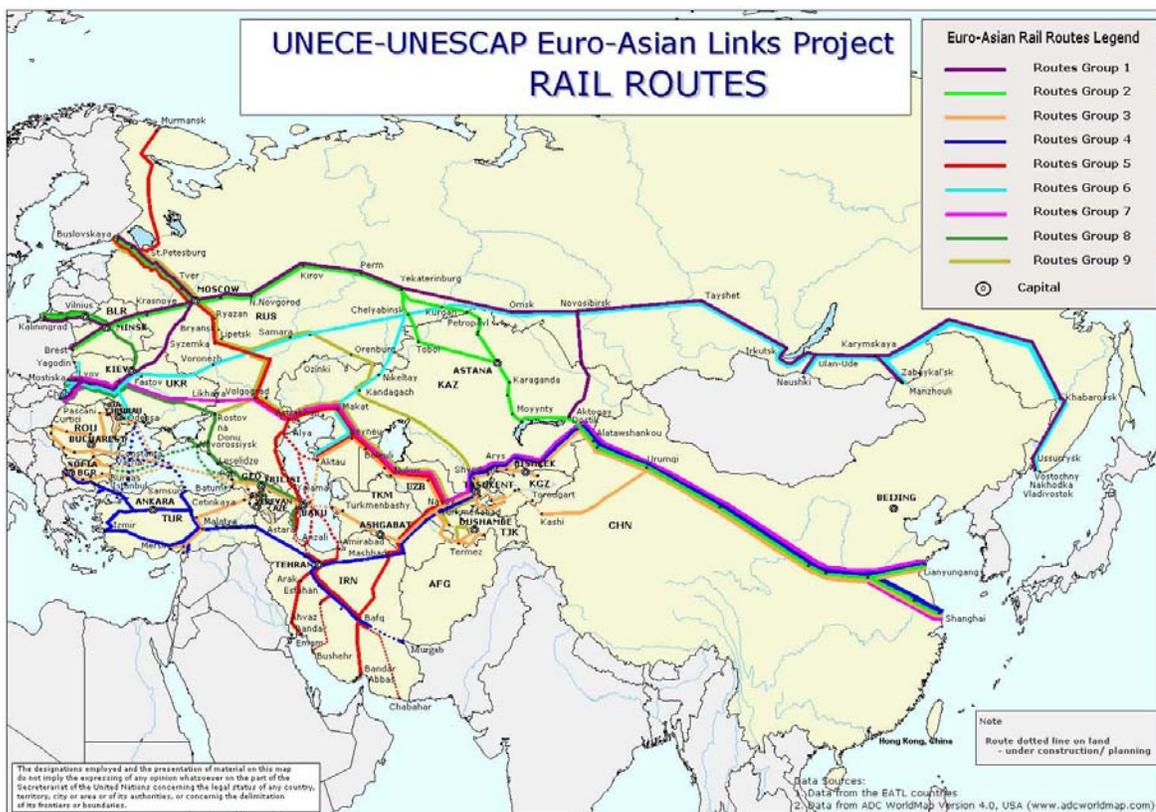
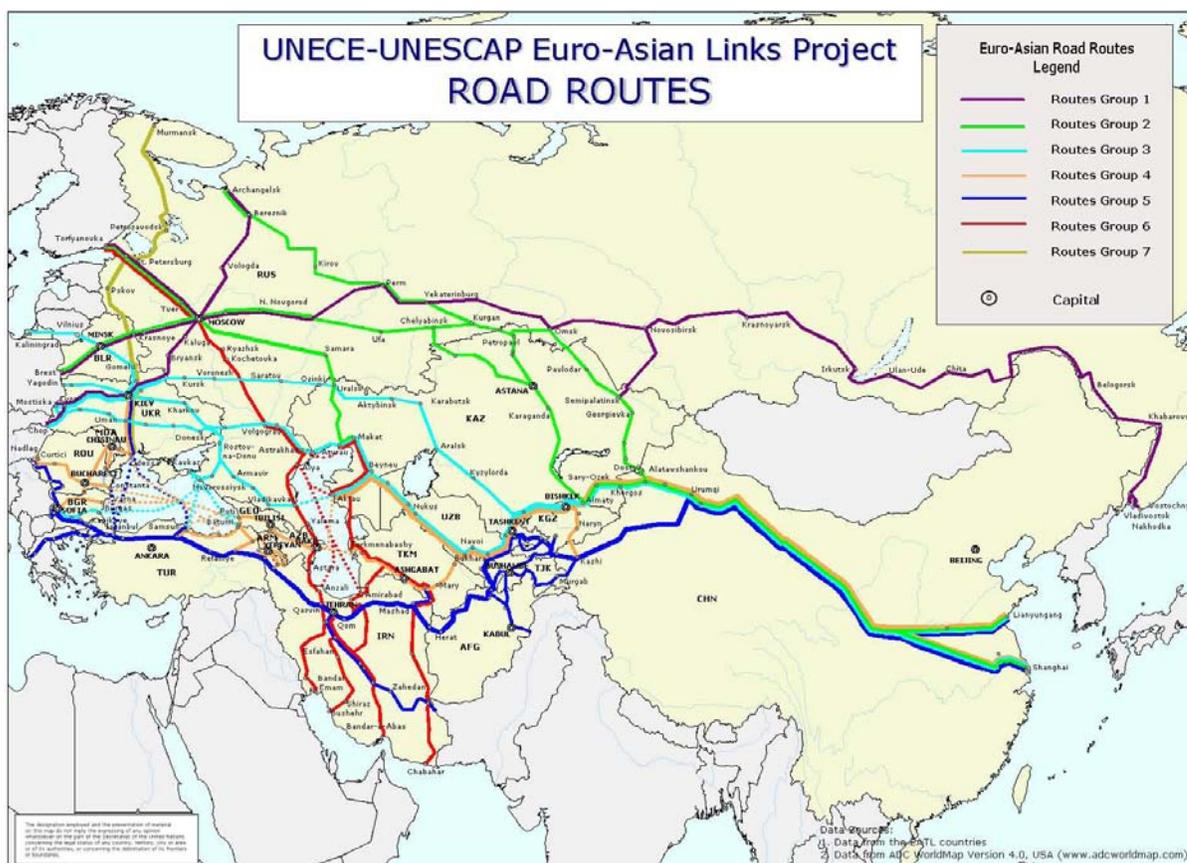


Рисунок 5 Железнодорожные маршруты ЕАТС



*Рисунок 6 Автодорожные маршруты ЕАТС*

## 2.7 Инициативы MCAT (IRU)

### Новая Евразийская автотранспортная инициатива MCAT (NELTI)

Целью проекта MCAT NELTI является обеспечение регулярных автомобильных перевозок грузов между Китаем и Европой, содействие реализации транзитного потенциала государств Центральной Азии, Кавказа и других стран пролегания маршрутов, увеличение ими экспорта транспортных услуг, а также повышение информированности государств и бизнеса о возможностях осуществления трансконтинентальных автомобильных перевозок. Проект осуществляется MCAT в тесном взаимодействии с национальными ассоциациями международных автомобильных перевозчиков.

Официальный старт первого этапа проекта состоялся 16 сентября 2008 года в г. Ташкенте (Узбекистан). Начиная с этой даты несколько независимых транспортных операторов выполняли коммерческие перевозки промышленных и потребительских товаров из Центральной Азии в Европу и Турцию по Северному (6500 км), Центральному (5100 км) и Южному (4000 км) маршрутам NELTI (рисунок 7). Перевозки осуществлялись с использованием процедуры МДП (TIR). Мониторинг проводился по методологии ЭСКАТО ООН «время-издержки-расстояние».

В ходе реализации первого этапа проекта NELTI были получены конкретные данные, подтверждающие коммерческую эффективность перевозок между Азией и Европой, в т. ч. об уровне фрахта (в размере 4-5 тыс. долл. в одну сторону в зависимости от маршрутов), структуре этого фрахта, основных проблемах и т. д. Данные показали, что на пограничных

переходах теряется 40% общего времени и что на коррупцию и подкуп приходится 30% дополнительных расходов<sup>20</sup>.



Рисунок 7 Маршруты NELTI

Второй этап проекта NELTI предусматривает мониторинг маршрутов, включая два дополнительных - в Афганистан и по территории Китая. В дальнейшем на основе результатов мониторинга предполагается разработать дорожную карту NELTI.

*Представляется целесообразным учесть инициативы ЕвразЭС по организации автопробегов по маршрутам, проходящим по территориям государств Сообщества, в проекте NELTI. Также в целях демонстрации возможностей модульных длинномерных большегрузных автопоездов (МДБАП) предлагается включить данные АТС в состав автокараванов.*

### **Работа погранпереходов в регионе СНГ**

МСАТ при поддержке национальных ассоциаций международных автомобильных перевозчиков ведется сбор информации о проблемах, возникающих при пересечении границ в регионе СНГ. Для этого на официальном сайте МСАТ в СНГ открыта интерактивная страница «Работа погранпереходов в регионе СНГ»<sup>21</sup>, на которой автоперевозчики в анонимной форме могут опубликовывать информацию о простоях на границах региона и их причинах. Полученные данные предполагается представить на очередном заседании КС СНГ и использовать в проекте NELTI.

*Поскольку работа по определению барьеров на автомобильном транспорте ведется и в рамках ЕвразЭС, считаем целесообразным ознакомить с результатами проекта Совет по транспортной политике этой организации.*

### **«Модельное Шоссе»**

<sup>20</sup> См. Итоговый доклад «Результаты анализа данных, полученных в рамках проекта NELTI в 2008 – 2009 г.г.», подготовлен Институтом исследования транспортных проблем NEA (Нидерланды) совместно с МСАТ, 2009 г.

<sup>21</sup> [http://www.iru-eapd.org/border\\_crossings/](http://www.iru-eapd.org/border_crossings/)

«Модельное шоссе» - это новая инициатива МСАТ, направленная на создание образцового шоссе с развитой инфраструктурой (включая объекты придорожного сервиса), упрощенными процедурами пересечения границ на основе многосторонних соглашений ЕЭК ООН. Проект предусматривает внедрение лучших практик, таких как процедура «одного окна» и осуществление совместного контроля товаров и АТС при пересечении границ, электронное предварительное декларирование, применением международного сертификата взвешивания АТС, «зеленый коридор» для АТС, следующих по процедуре МДП и пр. Особо отмечается, что развитие торговли и автомобильных перевозок в регионе Шелкового пути требует образования Многостороннего инвестиционного фонда (Multilateral investment fund).

## ***2.8 Пограничный контроль в Центральной Азии. Содействие управлению границами в Центральной Азии (БОМКА)<sup>22</sup>***

Общая задача программы – постепенное внедрение в ЦАР современных методов Концепции управления границами (КУГ), принятой в странах Европейского союза. КУГ включает три ключевых элемента: внутриведомственное сотрудничество, межведомственное сотрудничество и международное сотрудничество. Соответственно Стратегия БОМКА включает следующие компоненты:

- Консультирование по политике, правовому и институциональному реформированию: Программа БОМКА учредила Межминистерские комиссии и Межведомственные рабочие группы в каждой республике ЦАР для ознакомления ключевых ответственных лиц, принимающих решения, с вариантами и способами реализации КУГ и инициирования необходимого законодательного и нормативно-правового реформирования в целях институционализации структуры КУГ;
- Усовершенствование национального учебного потенциала. БОМКА обеспечивает проведение ремонтных работ в учебных центрах пограничных служб во всех странах Центральной Азии; внедряет компоненты КУГ в национальные учебные программы и ведет работу по усовершенствованию учебного потенциала посредством подхода «Тренинг тренеров», в котором применяется передовой опыт и экспертиза Европейского союза.
- Продвижение торговли и транзита. БОМКА укрепляет безопасность на границах посредством реализации пилотных проектов на КПП, расположенных на основных торговых коридорах в Центральной Азии. Страновые офисы отвечают за организацию проектных и строительных работ, оснащение оборудованием и обучение;
- Усиление борьбы с наркотиками на границах стран Центральной Азии;
- Помощь правительству Таджикистана в укреплении центральной части таджикско-афганской границы (проект «Содействие Таджикистану в охране таджикско-афганской границы в Горном Бадахшане», основные компоненты - строительство и обеспечение оборудованием трех погранзастав (ПЗ) на таджикско-афганской границе: «Сохчарв», «Шидз» и «Пастхув»; ремонтные работы на погранзаставах «Дашти Язгулям», «Нульванд», «Дарайсанг» и «Поршенев»).

*БОМКА является одним из немногих проектов, реализуемых в ЦАР, который включает как элементы технического содействия, так и непосредственное инвестирование в объекты инфраструктуры. Кроме того, это пожалуй, единственный проект по совершенствованию работы пограничной службы.*

<sup>22</sup> <http://bomca.eu-bomca.kg/ru/about/123>

*Несмотря на то, что пограничный досмотр, наряду с таможенным, является обязательным и важным элементом контроля на границе, представители этой службы не принимают участие в различного рода инициативах, посвященных проблемам пересечения границ.*

## **2.9 Инициативы Американского агентства по международному развитию (ЮСАИД)**

Одним из значимых проектов ЮСАИД в ЦАР в области транспорта, развития транзита и облегчения процедур пересечения границ является Региональный проект по либерализации торговли и таможенной реформе (RTLС). Задача проекта - содействие более эффективному участию предприятий Казахстана, Кыргызстана и Таджикистана в региональной и мировой экономике посредством упрощения процедур доставки их продукции на рынки. RTLС совместно с Фондом Евразия Центральной Азии (ФЕЦА) в настоящее время финансирует ряд исследований в сфере транспорта и логистики, а именно:

- «Мультимодальные операции в рамках транспортного коридора "Западный Китай - Западная Европа»;
- Исследование по определению наиболее используемого морского порта, через который проходит основной грузопоток в/из КР;
- «Свободная экономическая зона в Согдийской области – Концепция создания центра логистики в Ферганской долине»;
- «Предварительный технико-экономический анализ создания мультимодального коридора через Кыргызстан»;
- «Влияние возможного присоединения Казахстана к Международному Транспортному Форуму»;
- «Оценка эффективности и перспектив развития мультимодальных коридоров через Таджикистан»;
- «Руководство для международных экспедиторов в Центральной Азии»;
- «Отчет об эффективности транзитной системы ТИР в Центральной Азии»;
- «Анализ применения «Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982 г.)» в Казахстане, Кыргызстане и Таджикистане».

*Несомненным достоинством проекта RTLС является широкое привлечение общественных организаций, независимых экспертов к решению региональных экономических и социальных проблем. Однако конечный успех проекта зависит от того, будут ли донесены результаты выполненных исследований, их выводы и рекомендации до сведения лиц, ответственных за принятие практических решений.*

## ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Развитие транспортной инфраструктуры республик ЦАР требует значительных по объему финансовых затрат в течение продолжительного периода. В этой связи перед правительствами стран региона стоят задачи выдержать баланс между этой деятельностью и другими национальными приоритетами, а также соотнести возможные выгоды экономического, политического, социального и экологического характера (в том числе в рамках различных союзов) с интересами развития всего ЦАР. Тесная зависимость экономических, транспортных, торговых систем стран ЦАР определяет необходимость координации программ и сроков реализации инфраструктурных проектов с соседними странами. Представляется, что обсуждение национальных планов и стратегий развития транспортной инфраструктуры и их влияние на развитие всего ЦАР может стать предметом пристального внимания следующего экономико-экологического форума ОБСЕ.

Принимая во внимание работу, проведенную в ЦАР по определению и формализации транспортных сетей в рамках ЕврАзЭС, ЦАРЭС, ТРАСЕКА, Проекта по ЕАТС, СПЕКА и др. форуму ОБСЕ следует сосредоточить свои усилия на повышении их функциональности и согласованности (устранение выявленных «узких» мест и восполнение «недостающих» участков, обеспечение технологической совместимости и т.п.).

Исходя из того, что во всех странах ЦАР потребности в инвестициях в транспортную инфраструктуру значительно превышают имеющиеся ресурсы, в рамках Совместного проекта UNECE и UNESCAP по ЕАТС и проекта ТРАСЕКА «Транспортный диалог и взаимодействие сетей между ЕС, соседними с ним странами и странами ЦА» были разработаны методологии отбора приоритетных инфраструктурных проектов. Данные методологии значительно отличаются друг от друга, прежде всего, ввиду различий в постановке цели и задач. Создать свою методологию планируется и в рамках проекта «Разработка Комплексного плана развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в Перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС». Между тем, перспективный переход транспортных систем стран ЦАР из фрагментарной позиции в состояние интеграции требует разработки единого подхода к ранжированию инфраструктурных проектов, основанного на максимальном учете не отдельных национальных интересов, а выгод для региона в целом. В продвижении такого подхода и состоит роль ОБСЕ в контексте обеспечения экономической безопасности ЦАР.

С учетом ответственной роли железнодорожного транспорта в обеспечении внутрирегиональных и трансконтинентальных перевозок представляется необходимым на платформе ОБСЕ обсудить возможность более активного финансового участия ЦА государств, как собственников железнодорожной инфраструктуры, а также международных финансовых институтов в ее восстановлении и модернизации.

В качестве перспективного направления экономического вектора деятельности ОБСЕ видится работа по привлечению инвестиций в приоритетные транспортные проекты ЦАР, в частности через налаживание диалога между национальными правительствами и институтами развития, финансовыми структурами, обсуждение проблем государственно-частного партнерства.

Создание диалог-платформы по вопросам государственно-частного партнерства в Центральноазиатском регионе под эгидой ОБСЕ на регулярной основе позволит:

- обсуждать имеющиеся проблемы в продвижении механизмов ГЧП и реализации конкретных проектов;
- определять приоритеты и пробелы в развитии национального законодательства;
- содействовать в создании национальных центров по ГЧП, как с участием правительств, так и с участием частного сектора;
- определять круг вопросов для работы таких центров и их стратегии на перспективу;
- организовывать круглые столы с привлечением представителей государственных, финансовых, консалтинговых и научно-исследовательских структур для презентации новых проектов и генерирования новых инициатив ГЧП;
- распространять среди потенциальных инвесторов и участников ГЧП информационные буклеты о законодательстве и приоритетных проектах в регионе.

Регулярный характер работы подобных круглых столов и рабочих групп стран ЦА под патронатом стабильного модератора ОБСЕ обеспечит понятный, прозрачный и открытый диалог всех заинтересованных в развитии ГЧП проектов сторон на межрегиональном и международном уровнях.

Развитие транспорта, в частности инфраструктуры является основой для выравнивания диспропорций развития экономик стран Центрально-Азиатского региона. Поэтому в условиях преодоления трудностей кризисного и пост-кризисного периодов и дефицитов бюджетов развития у национальных правительств региона, инициативы государственно-частного партнерства в транспортном секторе должны дать импульс для стабилизации развития всех секторов

Как известно, развитие транспортной инфраструктуры не даст ожидаемого эффекта без устранения нефизических препятствий на пути перемещения транспортных средств и грузов, поэтому данный вопрос должен постоянно находиться в фокусе внимания ОБСЕ. Изучение различных инициатив в ЦАР по вопросам пересечения границ показало, что их деятельность зачастую сосредоточена на фиксировании имеющихся проблем. Можно назвать лишь единичные текущие проекты по совершенствованию работы пунктов пересечения границ и технологий контроля (БОМКА, проекты по линии ADB). При этом в ЦАР отсутствует единый либо согласованный подход к развитию такой инфраструктуры (например, как Соглашение между Казахстаном и Россией о строительстве совместных пунктов пропуска). Представляется целесообразным вынести на обсуждение стран-участниц ОБСЕ, а также других заинтересованных сторон вопрос координации усилий по развитию пунктов пропуска на основе единого программного документа/соглашения.

Также целесообразно, чтобы обмен передовым опытом по осуществлению контроля, а также регулярная оценка и мониторинг прогресса в пунктах пропуска (результаты деятельности проектов ADB/ЦАРЭС, ЮСАИД, IRU, национальных ассоциаций и др.) стали постоянными элементами работы форумов ОБСЕ.

Требуются более значительные и более эффективные усилия для повышения осведомленности должностных лиц ЦАР о международных правовых инструментах, касающихся как общих вопросов упрощения процедур перевозок, так и вопросов пересечения границ. Несмотря на то, что вопросы присоединения к международным конвенциям и соглашениям и их практической реализации неоднократно рассматривались в рамках различных проектов UNECE и UNESCAP, прогресс в их решении незначителен.

Благодаря работе комиссий ООН практически в каждой стране ЦАР созданы различные национальные координационные механизмы упрощения процедур торговли и перевозок с

участием государственных должностных лиц и представителей частного сектора (комиссии, советы и т.п.). Однако ограниченность либо отсутствие финансирования зачастую затрудняет координацию и взаимодействие таких структур на региональном уровне. Задача ОБСЕ как международной организации – обеспечение такого взаимодействия, а также их связь с другими заинтересованными сторонами.

Для решения основных стратегических задач по улучшению использования транзитного потенциала стран ЦАР представляется целесообразным рассмотрение и обсуждение в рамках форумов ОБСЕ возможности создания координирующих структур (по опыту Транссиба), иницирующих и контролируемых планомерную реализацию мер по техническому и технологическому совершенствованию условий транзитных перевозок в этом регионе.

В схематичном плане предложения по дальнейшим направлениям деятельности в рамках ОБСЕ представлены на рисунке 8.



Рисунок 8 Предложения по дальнейшим направлениям деятельности в рамках ОБСЕ

## Внешняя торговля республик ЦАР

Таблица А.1 - Динамика внешней торговли стран ЦАР, млн. долл. США

	2000			2001			2002			2003		
	Всего	Экспорт	Импорт									
Азербайджан	17696,5	2610,5	15086,0	21616,9	3487,9	18129,0	25762,0	3726,0	22036,0	34684,5	5123,5	29561,0
Казахстан	13852,2	8812,2	5040,0	15085,1	8639,1	6446,0	16254,3	9670,3	6584,0	21335,4	12926,7	8408,7
Кыргызстан*	1058,6	504,5	554,1	951,5	480,0	471,5	1076,9	487,3	589,6	1304,5	582,7	721,8
Таджикистан	1459,3	784,3	675,1	1339,1	651,6	687,5	1457,5	737,0	720,5	1678,0	797,2	880,8
Туркменистан	4290,5	2505,5	1785,0	4969,2	2620,2	2349,0	4975,0	2855,6	2119,4	6144,0	3632,0	2512,0
Узбекистан	6212,1	3264,7	2947,4	6307,3	3170,4	3136,9	5700,4	2988,4	2712,0	6689,2	3725,0	2964,2
<b>Всего</b>	<b>26872,7</b>	<b>15871,2</b>	<b>11001,6</b>	<b>28652,2</b>	<b>15561,3</b>	<b>13090,9</b>	<b>29464,1</b>	<b>16738,6</b>	<b>12725,5</b>	<b>37151,1</b>	<b>21663,6</b>	<b>15487,5</b>

	2004			2005			2006			2007		
	Всего	Экспорт	Импорт	Всего	Экспорт	Импорт	Всего	Экспорт	Импорт	Всего	Экспорт	Импорт
Азербайджан	45207,0	7008,0	38199,0	49065,0	8096,0	40969,0	48895,2	6372,2	42523,0	75458,2	6058,2	69400,0
Казахстан	32877,5	20096,2	12781,3	45201,2	27849,0	17352,2	61927,2	38250,3	23676,9	80511,7	47755,3	32756,4
Кыргызстан*	1667,9	721,1	946,8	1862,7	674,0	1188,7	2822,4	891,2	1931,2	4109,6	1321,1	2788,5
Таджикистан	2106,2	914,9	1191,3	2238,5	908,7	1329,8	3121,6	1399,0	1722,6	3923,6	1468,2	2455,4
Туркменистан	6850,0	4000,0	2850,0	10538,0	6174,0	4364,0	9713,2	7155,5	2557,7	9357,0	5421,0	3936,0
Узбекистан	8669,0	4853,0	3816,0	9500,1	5408,8	4091,3	11171,4	6389,8	4781,6	14227,1	8991,5	5235,6
<b>Всего</b>	<b>52170,6</b>	<b>30585,2</b>	<b>21585,4</b>	<b>69340,5</b>	<b>41014,5</b>	<b>28326,0</b>	<b>88755,8</b>	<b>54085,8</b>	<b>34670,0</b>	<b>112129,0</b>	<b>64957,1</b>	<b>47171,9</b>

	2008		
	Всего	Экспорт	Импорт
Азербайджан	74175,6	4775,6	69400,0
Казахстан	109072,6	71183,6	37889,0
Кыргызстан*	5714,6	1642,2	4072,4
Таджикистан	4676,1	1406,3	3269,8
Туркменистан	12083,0	7567,0	4516,0
Узбекистан	19077,0	11572,9	7504,1
<b>Всего</b>	<b>150623,3</b>	<b>93372,0</b>	<b>57251,3</b>

\*за исключением объемов внешней торговли физических лиц

Таблица А.2 – Географическая структура внешней торговли стран ЦАР

Kazakhstan 2008		Kyrgyzstan 2007		Tajikistan 2008		Turkmenistan (January-June 2008)		Uzbekistan 2008	
Country	%	Country	%	Country	%	Country	%	Country	%
<b>Exports</b>									
Italy	16,7	Russia	17,8	Netherlands	39,0	Russia	48,3	Russia	17,2
Switzerland	15,8	Switzerland	17,1	Turkey	28,1	Iran	22,3	Switzerland	8,9
China	10,8	Afghanistan	9,0	Russia	9,2	Italy	14,7	Ukraine	8,5
Russia	8,8	China	4,7	Iran	7,0	Turkey	2,2	Iran	4,6
France	7,6	Turkey	3,3	China	6,0	Iraq	1,4	Turkey	4,6
Netherlands	6,5	United Arab Emirates	1,1	Afghanistan	1,8	Ukraine	1,2	Afghanistan	4,6
Israel	3,1	Belgium	0,9	Switzerland	1,7	Afghanistan	0,9	China	2,2
Iran	2,9	Iran	0,8	Italy	0,9	Switzerland	0,8	USA	1,8
Ukraine	2,8	Great Britain	0,7	Latvia	0,7	Georgia	0,6	Latvia	1,7
Turkey	2,7	Italy	0,5	Belarus	0,5	Virgin Islands	0,3	Singapore	1,4
Kyrgyzstan	0,6	Kazakhstan	15,5	Kazakhstan	0,7	Kazakhstan	0,3	Kazakhstan	4,0
Tajikistan	0,4	Tajikistan	2,1	Kyrgyzstan	0,4	Kyrgyzstan	N/A	Kyrgyzstan	1,6
Turkmenistan	0,3	Turkmenistan	0,1	Turkmenistan	0,1	Tajikistan	1,0	Tajikistan	1,4
Uzbekistan	1,8	Uzbekistan	6,5	Uzbekistan	1,9	Uzbekistan	N/A	Turkmenistan	1
Other	19,2	Other	19,9	Other	2,0	Other	6,0	Other	36,5
<b>Imports</b>									
Russia	36,3	Russia	34,9	Russia	32,5	Russia	16,5	Russia	24,8
China	12,0	China	12,8	China	12,0	China	12,0	China	13,8
USA	5,1	USA	3,4	Iran	3,7	United Arab Emirates	11,7	Korea	12,9
Germany	6,8	Ukraine	2,9	Turkey	3,7	Turkey	9,4	Ukraine	8,3
Ukraine	5,6	Germany	1,9	Lithuania	3,4	Ukraine	3,9	Germany	5,3
Italy	3,3	Turkey	1,8	United Arab Emirates	3,3	Iran	3,9	Turkey	3,4
Turkey	2,6	Korea	1,4	Ukraine	3,2	Germany	3,7	USA	2,4
Japan	2,6	Netherlands	1,3	Azerbaijan	2,2	Japan	3,0	Japan	2,0
France	2,1	Belarus	0,9	Afghanistan	2,0	Switzerland	2,6	Belarus	1,6
Great Britain	1,8	Canada	0,8	Bosnia	1,8	France	2,4	Brazil	1,6
Kyrgyzstan	0,5	Kazakhstan	11,2	Kazakhstan	8,5	Kazakhstan	5,2	Kazakhstan	6,0
Tajikistan	0,0	Tajikistan	0,1	Kyrgyzstan	1,1	Kyrgyzstan	N/A	Kyrgyzstan	1,1
Turkmenistan	0,6	Turkmenistan	0,0	Turkmenistan	1,3	Tajikistan	N/A	Tajikistan	0,3
Uzbekistan	1,4	Uzbekistan	4,3	Uzbekistan	3,3	Uzbekistan	1,2	Turkmenistan	0,1
Other	19,3	Other	22,3	Other	18	Other	24,5	Other	16,4

**Перечень маршрутов ЕврАзЭС**

(утвержден решением Межгоссовета ЕврАзЭС от 18 апреля 2007 г. № 330)

**1 Смешанные маршруты:**

Транспортный коридор «Север - Юг»; Панъевропейский транспортный коридор №2.

**2 Железнодорожные маршруты:**

Маршрут (№1 ОСЖД): Брест - Минск - Москва - Нижний Новгород -Пермь - Екатеринбург - Омск - Новосибирск - Красноярск - Иркутск -дальневосточные порты Приморского края Российской Федерации;

Маршрут (№1е ОСЖД): Москва - Рязань - Сызрань - Оренбург -Актюбинск - Кандагач - Сарыгач - Ташкент.

Маршрут (№2 ОСЖД): Москва - Казань - Екатеринбург - Курган -Петропавловск - Астана - Достык;

Маршрут (№2а ОСЖД): Дема - Карталы - Тобол - Астана.

Маршрут (№5 ОСЖД): Валуйки - Пенза - Курган - Пресногорьковская -Кокчетав - Актогай - Достык;

Маршрут (№5ж ОСЖД): Ртищево - Озинки - Арысь - Луговая – Алматы - Достык; Луговая - Бишкек - Рыбачье.

Маршрут (№8 ОСЖД): Красная Могила - Гуково - Лихая - Волгоград -Аксарайская - Макат - Оазис - Каракалпакия - Найманкуль - Нукус – Учкудук - Навои;

Маршрут (№8б ОСЖД): Макат - Кандагач - Никельтау - Карталы.

Маршрут (№10, ОСЖД): Граница Туркменистана - Бухара - Джизак -Хаваст - Ташкент - Сарыгач - Луговая/Бишкек - Актогай - Достык; Актогай -Локоть - Новосибирск - дальневосточные порты Приморского края Российской Федерации;

Маршрут (№10в ОСЖД): Хаваст - Бекабад - Канибадам - Коканд -Андижан - Карасу - Ош/Джалал-Абад;

Маршрут (№10г ОСЖД): Бухара/Самарканд - Карши - Кудукли (Сарыасия) - Пахтаабад - Душанбе - Янгибозор;

Бухара/Самарканд - Карши - Амузанг - Курган-Тюбе - Куляб/Яван;

Бухара - Карши - Термез - Галаба - Хайратон (Афганистан).

**3 Автомобильные маршруты:**

1. Граница Украины - Волгоград - Астрахань - Атырау - Актау – Бейнеу - Кунград - Нукус - Бухара - Навои - Самарканд - Джизак - Ташкент - Шымкент - Тараз - Бишкек - Алматы - Сарыозек - Талды-Курган - Учарал - Таскескен - Аягоз - Георгиевка - Риддер (Усть-Каменогорск) - граница Российской Федерации - выход на Чуйский тракт;

1а. Бишкек - Алматы - Хоргос - граница КНР;

1б. Ташкент - Коканд - Андижан - Ош - Сары-Таш - Иркештам -граница КНР;

1в. Ташкент - Термез - граница Афганистана;

- 1г. Бухара - Алат - граница Туркменистана;
- 1д. Самарканд - Гузар - Термез - граница Афганистана.
2. Граница Польши - Брест - Минск - Смоленск - Москва - Рязань - Пенза - Самара - Уфа - Челябинск - Курган - Петропавловск - Астана - Караганда - Бурубайтал - Мерке - Кордай - Бишкек - Нарын – Торугарт – граница КНР/Кыргызстана.
3. Граница Польши - Брест - Минск - Смоленск - Москва - Рязань - Пенза - Самара - Уральск - Актюбинск - Кызылорда - Шымкент - Тараз - Талас - Ош - Иркештам - граница КНР;
- 3а. Ош - Сары-Таш - Карамык - Джиргатал - Душанбе - Турсунзаде -Сарыасия - Термез - граница Афганистана;
- 3б. Ош - Сары-Таш - Мургаб - перевал Кульма - Иркештам - граница КНР.
4. Граница Республики Польша - Брест - Минск - Смоленск - Москва - Рязань - Пенза - Самара - Уфа - Челябинск - Костанай - Астана - Караганда - Алматы - Кордай - Бишкек - Ош - Исфана - Хаджент - Душанбе - Дусти - Нижний Пяндж - граница Афганистана/Таджикистана.
- 4а. Тюмень/Челябинск - Омск - Павлодар - Семипалатинск -Майкапчагай - граница КНР.
5. Граница Туркменистана – Алат - Бухара - Карши - Гузар - Шерабад -Термез - Душанбе - Джиргатал - Карамык - Сары-Таш – Иркештам – граница КНР/Кыргызстана.