



**Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе**

**Офис Координатора экономической  
и экологической деятельности ОБСЕ**

**Вена, 22 ноября 2005 года**

Кому:                    Всем делегациям стран-участниц ОБСЕ  
                              Партнерам по Сотрудничеству  
                              Средиземноморским Партнерам по Сотрудничеству

Тема:                    Первая Подготовительная Конференция к Четырнадцатому  
                              Экономическому Форуму ОБСЕ «Роль транспорта в расширении  
                              регионального экономического сотрудничества и укреплении  
                              стабильности»

К настоящему прилагается Общее резюме Первой Подготовительной Конференции к Четырнадцатому Экономическому Форуму ОБСЕ «Роль транспорта в расширении регионального экономического сотрудничества и укреплении стабильности», состоявшейся в Душанбе, Таджикистане 7-8 ноября 2005 года.



Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе

Офис Координатора экономической  
и экологической деятельности ОБСЕ

Вена, 22 ноября 2005 года

## ОБЩЕЕ РЕЗЮМЕ

ПЕРВАЯ ПОДГОТОВИТЕЛЬНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ К ЧЕТЫРНАДЦАТОМУ  
ЭКОНОМИЧЕСКОМУ ФОРУМУ ОБСЕ  
«РОЛЬ ТРАНСПОРТА В РАСШИРЕНИИ РЕГИОНАЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО  
СОТРУДНИЧЕСТВА И УКРЕПЛЕНИИ СТАБИЛЬНОСТИ»  
ДУШАНБЕ, ТАДЖИКИСТАН, 7-8 НОЯБРЯ 2005 ГОДА

ОФИС КООРДИНАТОРА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ И ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОБСЕ  
KÄRNTNER RING 5-7, 7<sup>th</sup> ЭТАЖ, 1010 ВЕНА; TEL: + 43 1 51436-0; FAX: 51436-96; EMAIL: [pm-occea@osce.org](mailto:pm-occea@osce.org)

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ</b> .....	3
<b>ЦЕРЕМОНИЯ ОТКРЫТИЯ</b>	
Приветственные выступления:	
<b>Е.П. Акил Акилов</b> , Премьер-Министр Республики Таджикистан.....	8
<b>Е.П. Хаким Солиев</b> , Министр экономики и торговли Республики Таджикистан.....	11
<b>Е.П. Шодимад Мирзоалимов</b> , Заместитель Министра транспорта Республики Таджикистан.....	13
<b>Посол Андрей Бенедеттич</b> , Посол Словении в Российской Федерации, представитель Председательства ОБСЕ.....	15
<b>Г-н Фрэнк Гиркенс</b> , Глава Отдела Председательства ОБСЕ, Министерство иностранных дел, Бельгия, Председательство 2006 года.....	17
<b>Посол Ален Куанон</b> , Глава Центра ОБСЕ в Душанбе.....	19
<b>Г-н Бернар Снуа</b> , Координатор экономической и экологической деятельности ОБСЕ.....	20
<b>ДОКЛАДЫ СЕКРЕТАРЕЙ ЗАСЕДАНИЙ</b>	
<b>Пленарное заседание I</b> Роль транспорта в региональном экономическом сотрудничестве и стабильности.....	23
<b>Пленарное заседание II</b> Рассмотрение существующих инициатив по сотрудничеству в области транспорта и достигнутого прогресса – примеры эффективной стратегии и практики.....	24
<b>Экспертное совещание I</b> Оптимизация транспортных связей между Европой и Азией в интересах регионального экономического развития, стабильности и безопасности.....	25
<b>Экспертное совещание II</b> Транспортные вопросы на субрегиональном, национальном и местном уровнях: вопросы стратегического планирования, в том числе в области экологической устойчивости .....	27
<b>Пленарное заседание III</b> Рассмотрение нефизических барьеров для транспорта. Значение эффективного управления как необходимого условия для безопасной и эффективной торговли и транспорта.....	29
<b>Экспертное совещание III</b> Транспортные вопросы в странах, не имеющих выхода к морю: как региональное сотрудничество может сократить затраты, связанные с отсутствием выхода к морю и внести вклад в укрепление стабильности....	31
<b>Пленарное заседание IV</b> Роль международных финансовых институтов и доноров в рамках двусторонних отношений в поддержке развития транспорта .....	34
<b>ЗАКРЫТИЕ КОНФЕРЕНЦИИ</b>	
Заключительные выступления:	
<b>Г-н Бернар Снуа</b> Координатор экономической и экологической деятельности ОБСЕ .....	38
<b>Приложения:</b>	
ПРИЛОЖЕНИЕ 1: Повестка дня.....	44
ПРИЛОЖЕНИЕ 2: Список участников.....	49
ПРИЛОЖЕНИЕ 3: Сборник материалов.....	57

## ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

### Введение

Первая Подготовительная Конференция к 14<sup>му</sup> Экономическому Форуму ОБСЕ состоялась 7-8 ноября 2005 года в Душанбе, Таджикистане. Темой конференции была «Роль транспорта в расширении регионального экономического сотрудничества и укреплении стабильности».

Главной темой 14<sup>го</sup> Экономического Форума в следующем году будет «Транспорт в регионе ОБСЕ: безопасные транспортные сети и развитие транспорта в целях расширения регионального экономического сотрудничества и укрепления стабильности». В соответствии с решением №684 Постоянного Совета, Форум будет проводиться в два этапа – 23 и 24 января в Вене и 22-24 мая в Праге.

Душанбинская Конференция была организована предстоящим Бельгийским Председательством ОБСЕ и Офисом Координатора экономической и экологической деятельности ОБСЕ (ОКЭЭД) в тесном сотрудничестве с Правительством Республики Таджикистан и Центром ОБСЕ в Душанбе. Офисом Координатора экономической и экологической деятельности ОБСЕ был распространены вспомогательные материалы для ознакомления с темой Конференции (SEC.GAL/217/05).

Конференция была открыта **Е.П. Акилом Акиловым**, Премьер-Министром Республики Таджикистан. **Е.П. Хаким Солиев**, Министр Экономики и Торговли Республики Таджикистан председательствовал на открытии Конференции. На открытии выступили **Е.П. Шодимад Мирзоалимов**, Заместитель Министра Транспорта Республики Таджикистан, **Посол Андрей Бенедеджич**, Посол Словении в Российской Федерации, представитель Председательства ОБСЕ, **г-н Фрэнк Гиркенс**, Глава Отдела Председательства ОБСЕ, Бельгийское Председательство 2006 года, **Посол Ален Куанон**, Глава Центра ОБСЕ в Душанбе и **г-н Бернар Снуа**, Координатор экономической и экологической деятельности ОБСЕ.

Более 150 участников, официальных представителей Государств-участников ОБСЕ, международных и неправительственных организаций, предпринимательского сообщества и научных кругов, а также представительств ОБСЕ в различных странах присутствовали на Конференции и приняли участие в обсуждениях.

30 докладчиков и участников групповых обсуждений представили свое видение вопросов и различные точки зрения, тем самым оказав стимулирующее воздействие на дискуссию. В ходе обсуждений все участники свободно выражали мнения и внесли вклад в формулирование конкретных предложений, касающихся дальнейшего рассмотрения данной темы в Экономическом и экологическом Подкомитете ОБСЕ и на Экономическом Форуме ОБСЕ.

Было распространено множество документов и текстов презентаций. Список этих документов приведен в приложении к Общему резюме. Документы будут опубликованы на CD-Rom, доступном по запросу в ОКЭЭД. Дополнительную информацию об Офисе Координатора экономической и экологической деятельности ОБСЕ и процессе подготовки к Экономическому Форуму можно получить на **Вебсайте ОБСЕ**: [www.osce.org/eea](http://www.osce.org/eea).

### Программа Конференции

Конференция состояла из открытия, закрытия, четырех пленарных заседаний и трех экспертных обсуждений. Пленарные заседания и экспертные обсуждения были посвящены следующим темам:

**Пленарное заседание I** Роль транспорта в региональном экономическом сотрудничестве и стабильности

- Пленарное заседание II** Рассмотрение существующих инициатив по сотрудничеству в области транспорта и достигнутого прогресса – примеры эффективной стратегии и практики
- Экспертное совещание I** Оптимизация транспортных связей между Европой и Азией в интересах регионального экономического развития, стабильности и безопасности
- Экспертное совещание II** Транспортные вопросы на субрегиональном, национальном и местном уровнях: вопросы стратегического планирования, в том числе в области экологической устойчивости
- Пленарное заседание III** Рассмотрение нефизических барьеров для транспорта. Значение эффективного управления как необходимого условия для безопасной и эффективной торговли и транспорта
- Экспертное совещание III** Транспортные вопросы в странах, не имеющих выхода к морю: как региональное сотрудничество может сократить затраты, связанные с отсутствием выхода к морю и внести вклад в укрепление стабильности
- Пленарное заседание IV** Роль международных финансовых институтов и доноров в рамках восторонних отношений в поддержке развития транспорта

### **Предложения**

Душанбинская Конференция выполнила свою основную задачу получения дополнительной информации и знаний по вопросам, связанным с транспортом и существующими инициативам в регионе ОБСЕ и в особенности в Центральной Азии, тем самым внеся большую ясность в вопрос о возможной роли ОБСЕ. ОБСЕ и ее странами-участницами было выдвинуто много предложений по различным аспектам проблем в области экономики и безопасности, возникающих в результате развития транспорта. Таким образом, Конференция внесла вклад в лучшее определение приоритетности вопросов и сфер деятельности, в выявление ниш и пробелов, которые могут быть заполнены ОБСЕ путем развития взаимодействия с другими международными организациями, а также в планирование дальнейших мероприятий.

Обзор дискуссий и предложений на каждом заседании представлен в **Докладах секретарей заседаний**, которые включены в это Общее резюме. Планируется, что Подкомитет по экономическим и экологическим вопросам рассмотрит эти предложения с целью совершенствования подготовительного процесса к Форуму.

**Ниже, в порядке справочной информации, представлен список основных идей и предложений.**

#### **Пленарное Заседание I Роль транспорта в региональном экономическом сотрудничестве и стабильности**

- Торголя является важным двигателем экономического развития;
- Физическая и институциональная инфраструктуры одинаково важны;
- «Расстояние до рынков» должно быть сокращено путем развития инфраструктуры и устранения нефизических барьеров на пути торговли и инвестиций;
- Эффективное управление является ключом к улучшению предпринимательского климата;
- Страны, не имеющие выхода к морю, имеют особые нужды, которые необходимо рассмотреть;
- Необходимо региональное сотрудничество;
- Мог бы быть подготовлен независимый отчет, который бы определил экономическую стоимость упущенных возможностей, потенциальную выгоду, связанную с усовершенствованными транспортными связями и предложил оптимальные пути и приоритеты;
- Международным организациям и международным финансовым институтам следует рассматривать Центральную Азию как самостоятельный регион со своими собственными интересами;

- Основные транспортные маршруты должны быть дополнены вспомогательными транспортными сетями;
- Должен быть рассмотрен и возможные негативные последствия от усовершенствования транспортных связей (наркоторговля, транснациональная организованная преступность, «торговля людьми», СПИД).

**Пленарное заседание II      Рассмотрение существующих инициатив по сотрудничеству в области транспорта и достигнутого прогресса – примеры эффективной стратегии и практики**

- ОБСЕ ни в коем случае не должна дублировать работу других международных институтов;
- ОБСЕ должна совершенствовать взаимодействие с ЕЭК ООН (UNECE) и региональными организациями; она могла бы предложить проекты по мониторингу или укреплению потенциала, помогая Государствам-участникам ОБСЕ в выполнении Конвенций ЕЭК ООН в транспортном секторе, который влияет на безопасность;
- ОБСЕ должна опираться на опыт и налаженные контакты своих представительств в различных странах;
- ОБСЕ может играть роль в:
  - обеспечении безопасности всех видов транспорта;
  - эффективном управлении в транспортном секторе;
  - предупреждении и разрешении конфликтов, имеющих отношение к транспортному сектору.

**Экспертное совещание I      Оптимизация транспортных связей между Европой и Азией в поддержку регионального экономического развития, стабильности и безопасности**

- Планирование в транспортном секторе должно обуславливаться спросом и включать все соответствующие заинтересованные стороны;
- Относительно основных инфраструктурных проектов/коридоров (Транссиб, Север-Юг, ТРАСЕКА):
  - ОБСЕ не играет непосредственной роли в развитии этих коридоров;
  - ОБСЕ могла бы содействовать диалогу, участию всех заинтересованных сторон и сотрудничеству;
- Заинтересованным сторонам следует стремиться к укреплению сотрудничества и комплиментарности (взаимодополняемости) между коридорами.

**Экспертное совещание II      Транспортные вопросы на субрегиональном, национальном и местном уровнях: вопросы стратегического планирования, в том числе в области экологической устойчивости**

- Развитие транспорта является сложным процессом;
- Оно требует регулирования, определения приоритетов, стратегических решений, координации, укрепления потенциала, ресурсов;
- ОБСЕ следует поддерживать местные и межрегиональные (в том числе трансграничные) инициативы;
- ОБСЕ следует содействовать прозрачности и участию всех заинтересованных сторон в процессе принятия решений;
- ОБСЕ могла бы сыграть поддерживающую роль в реформе транспортных администраций и агентств;
- Следует интегрировать развитие транспорта и вопросы охраны окружающей среды;
- ОБСЕ следует поддержать выполнение существующих международных конвенций в области охраны окружающей среды и гармонизацию законодательства в той же области;
- Орхусский Центр должен быть использован в повышении информированности, содействии диалогу и оказании помощи в подготовке оценок воздействия на окружающую среду, связанного с транспортом;

- Необходимы адекватные меры по предупреждению деградации земли и планы экстренных мер в случае бедствий, которые могут влиять на транспорт;
- Таджикиские власти внесли предложение о том, чтобы ОБСЕ совместно с Международным дорожным союзом, ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН (UNECE и UNESCAP) организовала в Душанбе, предпочтительнее в 2006 году международную конференцию «Перспективы развития Трансзиатского и Евразийского транзитного транспорта через Центральную Азию до 2015 года»;
- ОБСЕ вместе с другими международными организациями или НПО могла бы поддержать организацию конференции по восстановлению лесов для предупреждения или сокращения риска стихийных бедствий (оползней).

**Пленарное заседание III      Рассмотрение нефизических барьеров для транспорта. Значение эффективного управления как необходимого условия для безопасной и эффективной торговли и транспорта**

- Необходима политическая воля и региональная гармонизация таможенных и пограничных процедур, а также пограничная координация и обмен информацией, также необходимо достижение четкости законодательства и упрощения таможенных режимов;
- ОБСЕ может стать средством поддержки выполнения Конвенций ЕЭК ООН, рассматривая нефизические барьеры на пути транспорта (Конвенция о гармонизации, Конвенция TIR и т.д.) и мониторинга их выполнения;
- Может быть рассмотрена адаптация требований Конвенции TIR к условиям Центральной Азии;
- Могут быть рассмотрены конкретные «пилотные проекты», предусмотрено укрепление потенциала и программы обучения как для общественного, так и для частного секторов;
- Эффективное управление и борьба с коррупцией в транспортном секторе на пограничных постах остаются приоритетными областями для ОБСЕ;
- Предпринимательские объединения могут сыграть важную роль в содействии региональному сотрудничеству и в борьбе с коррупцией; ОБСЕ могла бы обеспечить их дальнейшую поддержку;
- ОБСЕ следует содействовать партнерству на различных уровнях (общественно-частному, внутрорегиональному, и т.д.).

**Экспертное совещание III      Транспортные вопросы в странах, не имеющих выхода к морю: как региональное сотрудничество может сократить затраты, связанные с отсутствием выхода к морю и внести вклад в укрепление стабильности**

- ОБСЕ может стать инструментом содействия Алматинской Программе Действий для стран, не имеющих выхода к морю;
- ОБСЕ должна поддерживать связи с Верховным Комиссаром ООН по странам, не имеющим выхода к морю, для определения конкретных мер;
- В целях выполнения Алматинской Программы Действий должны быть заключены соглашения по транзиту (по перевозке товаров и пассажиров), особенно с соседними странами;
- Модернизация авиационного сектора должна стать приоритетом для стран Центральной Азии;
- В области дорожного транспорта должна быть укреплена правовая, а также материально-техническая основа;
- Должны укрепляться и модернизироваться транспортные компании и должно быть предусмотрено создание совместных компаний.

**Пленарное заседание IV      Роль международных финансовых институтов (МФИ) и доноров в рамках двусторонних отношений в развитии транспорта**

- ОБСЕ могла бы содействовать привлечению внимания международных финансовых институтов (МФИ) и двухсторонних доноров к первостепенным нуждам и нерешенным вопросам;
- Либерализация и модернизация авиационного сектора в Центральной Азии очень важна для поддержки укрепления торговли и транспорта;
- МФИ должны исследовать потенциал для финансирования лизинга транспортных средств.

### **Приложения**

Ряд приложений – *Повестка дня, Список участников и Список распространенных документов* приложен с целью создания более полной картины Душанбинской Конференции. Примите, пожалуйста, к сведению, что вспомогательные материалы можно найти на вебсайте ОБСЕ [www.osce.org/eea](http://www.osce.org/eea) или запросить в Офисе Координатора экономической и экологической деятельности ОБСЕ ([gabriel.leonte@osce.org](mailto:gabriel.leonte@osce.org) или [andrea.gredler@osce.org](mailto:andrea.gredler@osce.org)).



**Приветственное слово**  
Премьер-министра Республики Таджикистан  
А.Г. Акилова на подготовительной конференции к  
14-ому Экономическому Форуму  
«Транспорт для расширения регионального  
экономического сотрудничества и укрепления стабильности»  
(7 ноября 2005 г., г. Душанбе)

Уважаемые участники конференции,  
Дамы и господа!

Позвольте от имени Правительства Республики Таджикистан приветствовать наших дорогих гостей, участников подготовительной конференции к 14-ому Экономическому Форуму Организации по Безопасности и Сотрудничеству в Европе на таджикской земле.

Основной целью проводимой конференции является привлечение внимание стран-членов ОБСЕ к проблемам развития транспортной инфраструктуры в контексте расширения межгосударственных и региональных связей, а также укрепления стабильности и устранения имеющихся барьеров в сфере транспортной коммуникации.

Автомобильный транспорт, воздушные сообщения, железные дороги играют решающую роль в развитии экономики каждой страны, способствуют расширению межгосударственного и регионального экономического сотрудничества, интеграции регионов, в частности периферийных и изолированных, сокращению неравенства между ними, также культурному обмену и сближению народов.

Проводимая работа Правительством Республики Таджикистан под руководством Президента Республики Таджикистан уважаемого Эмомали Шариповича Рахмонова по реформированию экономики и улучшению условий для взаимовыгодного сотрудничества со странами региона дает свои положительные результаты; достигнута макроэкономическая стабилизация, заложена основа устойчивого развития экономики, успешно реализуются программы по реформе отраслей экономики страны, в том числе транспортного сектора, на основе чего поэтапно повышается жизненный уровень населения страны.

Развитие отрасли транспорта является одним из основных приоритетов Правительства, которой отводится две основные роли. Это, во-первых, развитие большей части транспортной инфраструктуры и, во-вторых, обеспечение необходимых условий для транспортной безопасности и защиты окружающей среды, так как события последних лет убедительно продемонстрировали уязвимость транспортного сектора перед терроризмом и организованной преступностью.

В настоящее время Правительством республики принята Программа развития транспортного комплекса Таджикистан до 2015 года, в которой уделяется особое внимание расширению сети международных транспортных коридоров, строительству, реабилитации и реконструкции автомобильных дорог, строительству железных дорог, обеспечивающих развитие транзита и торговли в регионе. Все это в перспективе будет способствовать существенному изменению схемы и структуры международных грузопотоков, эффективности интеграции и экономическому росту. Созданы все условия правовой и институциональной реформы для перехода к рыночной экономике, поддержке предпринимательства и обеспечению инвестиционного климата в этой сфере.

Тесное сотрудничество с правительствами ряда зарубежных стран, а также международными финансовыми институтами, при их финансовой поддержке реализуется 8 проектов по улучшению транспортной инфраструктуры страны на сумму 239,7 млн. долларов США. Ежегодно увеличивается бюджетные ассигнования для этой цели. Завершены, или же находятся в стадии завершения такие проекты, как реабилитация автодороги Душанбе - Кургантубе - Куляб, строительство автодороги Шагон - Зигар и Зигар - Шкев, автодорожного тоннеля через перевал Анзоб, которые соединяют круглогодичным автотранспортным сообщением столицу республики с Согдийской и Горно-Бадахшанской автономными областями.

С введением в эксплуатацию участка автодороги Мургаб - перевал Кульма - граница Китайской Народной Республики, строительство которой завершено в 2003 году, расширилось взаимовыгодное торгово-экономическое сотрудничество между Таджикистаном и Китайской Народной Республикой. Это обеспечило выход центрально-азиатских стран на Каракорумское шоссе и к морским портам. После ввода в эксплуатацию этой дороги отмечен ощутимый скачок роста товарооборота между нашими странами, расширилось участие китайских компаний в инвестировании различных проектов Республики Таджикистан, в том числе и в транспортном секторе. Примером этого служит участие китайских специалистов в реализации проекта по реабилитации автодороги Душанбе – Нурабад – Джиргаталь - граница Кыргызстана, а также договоренность сторон об участии в строительстве автодорожных тоннелей «Шаршар» и «Шахристан».

Усилиями Правительства Республики Таджикистан и при финансовой помощи зарубежных стран и международных организаций построены и строятся пять автомобильных мостов через реку Пяндж, что обеспечивает транспортное сообщение между Таджикистаном и Афганистаном. Это способствует организации транзитных перевозок по транспортному коридору Таджикистан – Афганистан – Пакистан - Индия, а также дает возможность другим странам принимать участие в восстановлении экономики Афганистана. Автомобильное сообщение через Таджикистан превращает нашу страну в транзитную и сыграет позитивную роль в развитии региона.

Ввиду рельефных особенностей республики общая протяжённость железных дорог Таджикистана составляет всего 950,7 км. Общий объём международных грузоперевозок железной дорогой составляет 95%. Построена новая железнодорожная линия Курган-тюбе - Куляб, планируются строительство новой линии Душанбе - Курган-тюбе и Колхозабад - Нижний Пяндж с выходом в Афганистан, электрификация и завершение строительства вторых путей участка железной дороги Бекабад - Канибадам. При выполнении этих работ произойдёт слияние участка с существующей сетью электрифицированных дорог Центральной Азии.

Правительством Республики Таджикистан и Государственным унитарным авиапредприятием «Тоҷикистон» принимаются конкретные меры по модернизации парка воздушных судов для удовлетворения растущих потребностей народного хозяйства в авиационных перевозках.

За последние годы воздушным транспортом республики выполнены полёты более чем в 40 стран мира. Осуществляется целевая программа подготовки авиационных специалистов, произведена реконструкция взлётно-посадочной полосы аэропортов в городах Душанбе, Кулябе и Худжанде. Постоянно проводится планомерная работа по поддержанию лётной годности воздушных судов всех типов, подписано Соглашение по привлечению самолётов типа «Боинг» для таджикского авиапредприятия на основе лизинга.

Наряду с комплексным развитием автомобильных, железнодорожных и воздушных перевозок в регионе, также уделяется внимание созданию единой транспортной политики, обеспечению безопасности движения, сохранности перевозимых грузов и защите окружающей среды, созданию равных условий конкуренции для работы транспорта, гармонизации и унификации законодательной базы стран участников международных соглашений и программ. Это позволит существенно сократить как время доставки, так и транспортные издержки при перевозках по транспортным коридорам. Отрадно, что этот процесс уже ведётся в рамках Содружества Независимых Государств, Евразийского Экономического Сообщества и Шанхайской Организации Сотрудничества.

В настоящее время Республика Таджикистан присоединился к 4 международным конвенциям, регулирующим дорожные перевозки, является участником ряда международных соглашений в области транспорта, членом международных<sup>1</sup> организаций и интеграционных региональных объединений, в рамках которых проводится работа по формированию транспортной и согласованной таможенной и тарифной политики и развитию транзита.

Реализация приоритетных проектов транспортного сектора способствует усилению регионального сотрудничества и тесному взаимодействию с международными финансовыми институтами, в частности с Программой ТРАСЕКА, участником которой также является и Таджикистан, с целью дальнейшего развития сотрудничества в области транспорта по коридору Европа-Азия.

Таджикистан находится на перекрестке Великого Шелкового пути, соединяющего страны юго-восточной Азии со странами ближнего Востока и Европы. История свидетельствует, что сотни лет караванные маршруты Великого Шелкового пути проходили через территорию Таджикистана, так как это был кратчайший торговый путь из Азии в Европу.

Особое место в развитии торговли и свободного перемещения товаров имеет строительство на международных транспортных коридорах современных специализированных приграничных комплексов.

С целью облегчения прохождения транспортных средств иностранных государств, развития свободной приграничной торговли Правительством Республики Таджикистан приняты нормативные акты по строительству таких комплексов на всех пограничных переходах республики.

Однако, несмотря на проводимую Правительством работу, на транспорте имеет место не в полной мере зависящие от нас проблемы, связанные с обслуживанием граждан и перевозкой грузов, всевозможными барьерами (визовый режим, различные сборы, местные налоги и др.) и эксплуатационными трудностями (длительное время ожидания на границах, частные рейсы с обязательными таможенными сопровождениями, необходимость перегрузки и др.).

В связи с чем ввиду своей трансграничной природы, транспорт требует высокого уровня сотрудничества на региональном и субрегиональном уровне для гарантирования логичности (последовательности) в определении приоритетности инвестиций в инфраструктуру, гармонизации политического курса и общего подхода в укреплении безопасности.

Хотелось бы, чтобы эти и другие проблемные вопросы рассматривались на пленарных заседаниях и групповых обсуждениях проводимой конференции и наметились пути их практического решения.

Надеюсь, что данная подготовительная конференция будет результативной, принятые на ней рекомендации и решения будут способствовать дальнейшему развитию регионального сотрудничества в пространстве ОБСЕ, будут найдены новые подходы взаимодействия в сфере транспорта и торговли, обеспечивающие ускорение процессов формирования взаимовыгодных международных отношений на благо всех стран и народов.

Желаю участникам конференции плодотворной работы.

Благодарю за внимание.

Выступление Министра экономики и торговли республики Таджикистан Х.Х. Солиева на  
открытии подготовительной конференции к 14-ому Экономическому Форуму ОБСЕ  
«Роль транспорта в расширении регионального экономического сотрудничества и укрепления  
стабильности»  
(7 ноября 2005 г., Душанбе)

Уважаемый Акил Гайбуллаевич,  
Уважаемые участники Конференции,  
Дамы и господа!

Позвольте мне, пользуясь представленной возможностью, тепло поприветствовать всех гостей и участников сегодняшней Конференции на таджикской земле, пожелать приятного пребывания и плодотворной работы. В тоже время, хотел бы обратиться со словами искренней признательности к Секретариату ОБСЕ за поддержку инициативы Правительства Республики Таджикистан о проведении в городе Душанбе 1-й подготовительной Конференции к одному из наиболее престижных событий в мировой жизни и экономики – 14-му Экономическому Форуму ОБСЕ.

Высоко оценивая сегодняшнюю Конференцию, мы рассматриваем его как важный этап в деле углубления всестороннего сотрудничества стран-членов Организации по Безопасности и Сотрудничеству в Европе, способствующего интеграции стран субрегиона в мировую экономику.

Сегодня Организация по Безопасности и Сотрудничеству в Европе, стала связующим звеном в укреплении добрососедства и взаимодоверия, дружбы и сотрудничества между государствами-членами, и является своего рода эффективным механизмом содействия региональной безопасности и стабильности, катализатором сотрудничества и взаимовыгодного развития в торгово-экономической, научно-технической, транспортной, энергетической и других сферах мирового хозяйства, выступая как позитивная сила и гарант мира и стабильности на земном шаре.

Хочу отметить, что усиление интеграционных процессов и участие в мирохозяйственных связях, является стержневым элементом внешнеэкономической политики Правительства Таджикистана. Как страна не имеющая выхода к морским портам и сложным горным рельефом, Республика Таджикистан придает важное значение развитию транспорта, как одного из наиболее эффективных инструментов в области регулирования процесса глобализации и развития сотрудничества в рамках Евразийского субконтинента.

В этом контексте, значимость проводимой сегодня конференции очень велика с точки зрения анализа существующей транспортно-транзитного потенциала стран-членов организации, выявления существующих проблем, препятствующих эффективному сотрудничеству в областях развития транспортных сообщений и транзита, а также определения комплекса мероприятий по углублению сотрудничества стран-членов организации в этих областях.

Хочу подчеркнуть, что для продолжения проводимых в Республике Таджикистан структурных экономических преобразований, главной проблемой является решение транспортных и транзитных вопросов. Более быстрое перемещение транспорта, осуществление перевозок по существующим транспортным коридорам, устранение и оптимизация нетарифных барьеров, а также постепенное снижение тарифов в оптимальные сроки, позволит странам регионов развить эффективную транзитную торговлю, облегчить торговлю на приграничных пропускных пунктах, минимизировать затраты по транспортировке и мобильности. Сегодня проблема транспортировки и транзита товаров является основным, сдерживающим фактором развития торговли и регионального сотрудничества. В этой связи, при рассмотрении данного вопроса в рамках евроазиатского субрегиона важнейшей практической задачей является унификация транспортной политики и предоставления свободы транзита.

Необходимо отметить важность эффективного использования существующей инфраструктуры в области транспорта, усовершенствование транзитного потенциала, является важным условием стимулирования развития торговли и продвижения инвестиций. Данное требование должно стать важной составляющей в процессе формирования отношений, поскольку буквально до последнего времени регион Центральная Азия не обладал развитой инфраструктурой для выхода к транспортным магистралям мировой экономики и по всему периметру своих границ был отрезан от морских портов. В этом контексте, необходимо уделить должное внимание вопросу

определения наиболее приемлемых транспортных коридоров, соединяющие страны региона с морскими портами в Пакистане и Иране с учетом реальных интересов всех стран региона.

Уважаемые Дамы и Господа,

Следует отметить, что важной особенностью центрально-южноазиатского субрегиона заключается в том, что именно в этом субрегионе проходил Великий шелковый путь, значение которого, спустя столетия, еще больше возрастает. Стратегическое значение региона в том, что он служит мостом между Западом и Востоком, азиатской и европейской культурами.

Всеми этими обстоятельствами и определяется роль регионов Центральной Азии в мировой экономике и геополитике. В этой связи, Таджикистан высоко оценивает позитивную роль нынешней конференции проведение настоящей встречи, цель которой дать новый импульс развитию многостороннего сотрудничества стран Европы и Центральной Азии и стать форумом для обсуждения актуальных вопросов, затрагивающих общие межгосударственные проблемы транзита, торговли и транспорта.

Хочу выразить уверенность в том, что нынешняя наша с Вами встреча внесет достойный вклад в деле развития стран региона, углубления региональной интеграции и усиления взаимовыгодного сотрудничества во всех сферах и направлениях сотрудничества.

Приветственное слово  
Заместителя министра транспорта  
Республики Таджикистан Ш.Н. Мирзоалимова  
на подготовительной конференции 14 Экономического Форума ОБСЕ «Транспорт для  
расширения регионального экономического сотрудничества и укрепления стабильности»  
(7 ноября 2005 года, Душанбе)

Уважаемые дамы и господа,  
Уважаемые коллеги,  
Уважаемые гости,

Разрешите мне приветствовать Вас на солнечной земле таджиков и выразить искреннюю благодарность организаторам этой конференции, особенно Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе за предоставленную возможность обсудить вопросы развития транспорта в аспекте решения проблем регионального характера и обеспечения связи европейского и азиатского регионов.

Таджикистан сегодня открыл двери одному из важнейших форумов, объединяющих государства евроазиатского региона в единую транспортную систему. Думаю радушие таджикского народа, стремление участников к консолидации и сотрудничеству, создадут теплую, дружественную обстановку в работе форума.

Ускорение экономических преобразований под непосредственным руководством Президента Республики Таджикистан Его Превосходительства Эмомали Шарифовича Рахмонова направлены на непрерывное снижение уровня бедности населения страны. Сегодня созданы все условия правовой и институциональной реформы для перехода к рыночной экономике, для роста предпринимательства и иностранного инвестирования в нашу экономику.

Известно, что ни одно общество не может обеспечить себе экономический рост без развитой системы транспорта, энергетики, торговли и информационных технологий, поскольку они являются основой инфраструктуры любой экономики. Поэтому развитие отраслей транспортного комплекса республики являются одним из важных приоритетов в социально-экономической политике государства и Правительства Таджикистана.

Закономерным результатом развития интеграции между государствами является необходимость унификации и гармонизации их национальных систем законодательства. Общая цель унификации - это выработка общих подходов, принципов и решений к регулированию эксплуатационных, и иных отношений, возникающих в процессе функционирования как всего транспорта в целом, так и отдельных его видов (железнодорожного, автомобильного, водного, воздушного и т.д). Известно, что процесс гармонизации<sup>1</sup> и унификации законодательства уже ведется в рамках Содружества Независимых Государств, Евразийского экономического сообщества (разработаны основы транспортного законодательства государств-членов ЕврАзЭС) ШОС, ЦАС.

Таджикистан до настоящего времени присоединился к 4 международным конвенциям, регулирующим дорожные перевозки. Подписано Межправительственное Соглашение по Азиатской сети автомобильных дорог 26 апреля 2004 года в г. Шанхае и ратифицировано 1 сентября 2005года. В октябре 2004 года, Республика Таджикистан присоединилась к Соглашению о транспортном коридоре Север-Юг, подписанного 12 сентября 2000 года в г. Санкт-Петербурге. Коридор ТРАСЕКА представляет прямой интерес для Республики Таджикистан. Мы являемся участниками Основного многостороннего соглашения по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия с 1998 года.

Вопрос развития транспортных коридоров является одним из приоритетных вопросов и, если содействовать развитию транзитных маршрутов, соединяющих Европу, Центральную Азию, Китай, Россию, то можно извлечь выгоду для всех государств, участвующих в сотрудничестве.

В Республики Таджикистан определены основные транспортно транзитные коридоры, которые включены в сеть Азиатских автомобильных дорог, как международный маршрут АН-7, АН-65 и АН-66. В настоящее время данные коридоры приводятся в соответствие с международными

номами и стандартами, в связи с чем реализуется ряд проектов реабилитации дорог и их участков.

Участие Республики Таджикистан в международных организациях и программах играет значительную роль в развитии транспортного комплекса Республики Таджикистан. Республика Таджикистан является членом нескольких интеграционных региональных объединений - СНГ, Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС), Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), Центрально-Азиатского сообщества (ЦАС) - в рамках которых проводится работа по формированию транспортной политики, развитию транзита, согласованной таможенной и тарифной политики. Проводятся работы по реализации специальной программы ООН для экономики Центральной Азии (СПЕКА).

Особо хотелось бы подчеркнуть большую роль финансовых институтов, таких как Азиатский Банк Развития, Исламский Банк Развития, Европейский Банк Реконструкции и Развития, Фонд ОПЕК, Кувейтский Фонд Арабского Экономического Развития, Правительства Японии, США, Ирана и КНР без которых невозможна была бы реабилитация автомобильной дороги граница Узбекистана – Душанбе – Джиргиталь – граница Кыргызстана, автодороги и её отдельных участков Душанбе-Куляб-Калайхум-Хорог-Мургаб-перевал Кульма с выходом на Каракорумское шоссе (КНР), автодороги граница Узбекистана- Худжанд-Душанбе-Дусти-Нижний Пяндж-граница Афганистана, строительство автодорожных тоннелей под перевалами Анзоб, Шаршар, Шахристан.

В настоящее время весь мир втянут в орбиту восстановления экономики Афганистана. Таджикистан имеет самую протяженную границу с этим государством и намеченное строительство шести мостовых переходов в Афганистан, значительно способствуют доставке грузов и товаров в эту развивающуюся страну и обеспечит транзитные перевозки по направлению Таджикистан-Афганистан-Пакистан -Индия- Иран, далее по морю и обратно в страны СНГ и Европу.

Анализ деятельности транспортной сферы экономики последних лет наглядно демонстрирует заметный прогресс Республики Таджикистан в развитие транспортных отраслей. Совершенствуется нормативно-правовая база, регламентирующая деятельность транспортного комплекса, актуальны вопросы структурных преобразований и приватизации, строительства специализированных приграничных комплексов, международных пассажирских и грузовых терминалов.

В отрасли еще есть вопросы, разрешение которых без помощи и участия международных финансовых институтов, иностранных инвесторов и предпринимателей, невозможно.

Хочу пожелать работоспособности участникам конференции и успехов в работе. В нашей республике очень много исторических достопримечательностей. Думаю, наши гости столицы с удовольствием ознакомится с ними, и увезут с собой самые теплые впечатления о посещении Таджикистана.

Спасибо за внимание.

ПРИВЕТСТВЕННОЕ ВЫСТУПЛЕНИЕ  
Посла Андрея Бенедеджича  
Посла Словении в Российской Федерации,  
Представителя Председательства ОБСЕ

Г-н Председатель,  
Г-н Премьер Министр,  
Дамы и господа,  
Уважаемые коллеги,

С момента обретения независимости в 1991 году, Словения приняла участие в ряде важных внешнеполитических проектов с целью активного содействия поддержанию международного мира и стабильности. Одним из них было непостоянное членство в Совете Безопасности Объединенных Наций в 1998 и 1999 годах. Самым недавним является нынешнее Председательство в Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе. Поэтому мне очень приятно выступать на этой конференции в качестве представителя Действующего Председателя ОБСЕ, моего Министра иностранных дел, доктора Димитрия Рупела. От его имени я бы особенно хотел выразить признательность и благодарность принимающей нас стране Таджикистану, Офису Координатора экономической и экологической деятельности ОБСЕ и Центру ОБСЕ в Душанбе за организацию этого важного события.

Все мы собрались здесь с целью исследования и поддержки нашего понимания сложного транспортного вопроса с экономической, экологической точки зрения и в перспективе безопасности. Поэтому я уверен, что конференция послужит важным вкладом в развитие темы транспорта в рамках ОБСЕ. Она обеспечит проникновение в суть некоторых наиболее важных транспортных вопросов как международного значения, так и в масштабе конкретных Государств-участников ОБСЕ.

В этой связи, я бы хотел напомнить о главной теме Экономического Форума ОБСЕ нынешнего года «Демографические направления, миграция и интеграция лиц, принадлежащих к национальным меньшинствам». Центральная характеристика темы «миграции-интеграции» Словенского Действующего Председательства заключалась в ее многомерном подходе, который связал военно-политический, экономико-экологический и человеческий аспекты безопасности. В этом смысле я хотел бы порекомендовать предстоящему Бельгийскому Председательству ОБСЕ предложить тему транспорта в качестве вопроса первостепенной важности цикла Экономического Форума 2006 года. Как и главная тема «миграции-интеграции», тема транспорта имеет аналогичный потенциал для эффективных многомерных связей и действия. Европейский Союз, Экономическая Комиссия по Европе ООН, Евразийское Экономическое Сообщество, Всемирный Банк, Азиатский Банк развития, Исламский Банк развития и другие международные политические и финансовые институты уже приложили огромные усилия к разработке и выполнению инновационных политических ответов на транспортные проблемы. Несомненно, ОБСЕ также может сыграть свою роль в этих международных начинаниях, особенно в области разработки усиленного стратегического курса в транспортной сфере с целью развития регионального экономическогго сотрудничества и укрепления стабильности.

Г-н Председатель, дамы и господа,

Транспорт является основой экономического развития и представляет собой один из фундаментальных межотраслевых коммуникационных каналов. Строительство и техническая поддержка транспортной инфраструктуры также предлагает значительное количество рабочих мест и может внести существенный вклад в экономический рост страны. Это конечно и опыт Словении, которая приступила к выполнению амбициозного проекта по завершению и совершенствованию системы своих дорог после независимости. Развитие транспорта, таким образом, является вызовом и ответственностью, но также предоставляет значительные возможности Государствам-участникам ОБСЕ. Решения, принятые в этой сфере сегодня, могут определить условия функционирования предпринимательства и жизни людей в пространстве



ОБСЕ на десятки лет. Поэтому, важно, чтобы мы нашли решения, которые будут взаимоприемлемы, а также осуществимы в долгосрочной перспективе.

Поэтому ОБСЕ, в сотрудничестве с другими специализированными агентствами и финансовыми институтами, могла бы оказать Государствам-участникам помощь в формировании более целесообразной транспортной политики, в частности в области правовой системы и законодательства. Более того, она могла бы оказать содействие разработке соответствующих национальных пространственных стратегий, поскольку мы можем найти способы обеспечения более эффективного использования концентрации и оптимального размещения производственных мощностей. Организация также могла бы оказать поддержку отдельным Государствам-участникам в стимулировании общественного интереса к той транспортной сфере, которая связана с социальными и экологическими вопросами. Одной из потенциальных задач ОБСЕ было бы оказание помощи в развитии основных возможностей передвижения в целях доступа к образованию и работе, а также в оценке состояния здоровья и заботы о пациентах.

В конечном счете, в свете последующей деятельности в области «миграции-интеграции», развитой в текущем году Словенским Председательством ОБСЕ, в сотрудничестве с партнерами в полевых предсатвительствах, ОБСЕ могла бы помочь заинтересованным Государствам-участникам в установлении модели по сбору информации о транспортных потоках во всех транспортных системах, что необходимо для эффективного мониторинга и контроля за миграционными потоками.

Прежде чем закончить, я бы хотел сказать, что выбор темы транспорта для цикла Экономического Форума ОБСЕ в 2006 году демонстрирует потенциал и долгосрочную ценность второго измерения ОБСЕ. Это особенно важно в нынешнем году, когда много усилий Государств-участников направляется на повышение эффективности Организации в перспективе ее адаптации к новым нуждам и вызовам. Фактически, в своем выступлении на Постоянном Совете ОБСЕ в Вене 13 января мой Министр иностранных дел подчеркнул данную повестку дня в качестве руководящего принципа Председательства в этом году: «возродить, реформировать, перебалансировать». Поэтому важно, чтобы еще раз была найдена тема в экономическом и экологическом измерении, которая заинтересует все Государства-участников. Нет нужды говорить о том, что такой посыл приобретает особое значение за один месяц до СМВД ОБСЕ в Любляне.

Г-н Председатель, дамы и господа,

Тема конференции, высокий уровень участия представителей Государств-участников, международных организаций, финансовых институтов, научного сообщества и НПО обещают плодотворные дебаты. Поэтому, от имени Действующего Председателя я желаю вам продуктивного и полезного обмена мнениями.

Спасибо.

## ПРИВЕТСТВЕННОЕ СЛОВО

Г-на Фрэнка Гиркенса  
Главы Отдела Председательства ОБСЕ,  
Министерства иностранных дел Бельгии,  
Председательства ОБСЕ в 2006 году

Ваше Превосходительство,  
Г-н Премьер-Министр,  
Ваши Превосходительства,  
Высокие гости,  
Дамы и господа,

От имени правительства Бельгии и вступающего председательства ОБСЕ я бы хотел поблагодарить Правительство и народ Республики Таджикистан за их гостеприимство и за проведение данной Конференции в вашей красивой стране в сердце Центральной Азии.

Я также хотел бы выразить нашу благодарность Словенскому Действующему Председательству за руководство ОБСЕ в текущем году, задачу, которую Словенское председательство выполняет с усердием и успехом.

Настоящая конференция является живым свидетельством этого успеха. Действительно, прошлый Экономический Форум рекомендовал избрание транспорта центральной темой экономического и экологического измерения ОБСЕ. В следующем году Бельгийскому председательству предстоит выполнить важный мандат. К счастью, Председательство не одиноко. Мы делим мандат с 55 государствами-участниками и все мы чувствуем себя уютно и уверенно, так как мы можем рассчитывать на сильную поддержку Генерального Секретариата ОБСЕ, и в особенности, на очень динамичного и опытного Координатора экономического и экологического измерения, г-на Бернара Снуа и его отличную команду.

Судя по впечатляющему списку участников и стран, организаций и институтов, которые они представляют, вступающее Бельгийское председательство действительно находится в хорошей компании. Я думаю, что могу говорить от имени государств-участников, приветствуя представителей международных организаций и институтов, и с нетерпением ожидаю плодотворного межинституционального обмена и сотрудничества.

Эта конференция в Душанбе является первым основным событием и первым главным шагом в подготовке Экономического Форума 2006 года. Сегодня и в последующие дни мы будем работать над двумя основными совокупностями нашей транспортной темы и это региональное экономическое развитие и сотрудничество. Развитие и рост являются одними из высших приоритетов для наших стран, но развитие и рост возникают в результате торговли, а торговля нуждается в транспорте, который эффективен и надежен.

ОБСЕ не является и не собирается становиться общеевропейским транспортным агентством. Существуют другие организации, региональные и субрегиональные, которые имеют цель и средства для развития региональной и субрегиональной транспортной интеграции. ОБСЕ не хочет строить реальные дороги и реальные мосты. Так что же может сделать ОБСЕ? ОБСЕ может построить мосты между политическими руководителями – национальными правительствами и международными организациями и разработать карты дорог для сотрудничества между ними. Наша конференция в Душанбе уже является таким возводимым мостом и я надеюсь, что в конце конференции наша карта получит дальнейшее развитие.

В качестве вступающего в должность председательства Бельгия знает, что председательство означает служить в качестве, если не более, руководителя нашего сообщества ОБСЕ. Поэтому, мы хотим внимательно выслушать то, что вы, высокие участники расскажете о своем опыте, вашей политике, вашей точке зрения, ваших идеях и ваших предложениях.

Мы верим, что ОБСЕ предлагает уникальный форум, где мы можем рассмотреть политику, возможности и недостатки в транспортной сфере в регионе ОБСЕ. В результате этого обсуждения мы могли бы обнаружить неудовлетворенные нужды или пробелы, превратить их в импульсы и предложения для высокопоставленных политиков, как национальных, так и международных.

В области транспорта Экономическая Комиссия ООН по Европе, среди прочих, выполнила большую международную и региональную регулятивную работу. Как ОБСЕ, мы могли бы

поддержать процесс ратификации и выполнения документов этого регионального регулятивного органа.

Мы не должны забывать, что в регионе ОБСЕ существуют (замороженные) конфликты, и может быть нам следует взглянуть на транспортные проблемы как на следствие этих конфликтов, и транспортные возможности как вклад в их решение.

Характерной особенностью некоторых стран ОБСЕ, таких как в Центральной Азии, является отсутствие в них выхода к морю. Здесь транспортные проблемы очевидны. Они могли бы стать объектом более пристального внимания нашей транспортной повестки дня ОБСЕ.

Ваши Превосходительства,  
Дамы и господа,

Наша конференция только начинается. В одном из величайших произведений таджикской литературы, Книге Царей (Шахнаме) сказано, «мудрый и разумный человек не борется с драконами». Что-ж, мудрое и разумное вступающее председательство не должно бороться многословно. Поэтому, разрешите мне поблагодарить вас за ваше присутствие и участие. Благодарю вас за внимание.

## ПРИВЕТСТВЕННОЕ ВЫСТУПЛЕНИЕ

Посла Алена Куанон  
Главы Центра ОБСЕ в Душанбе

Уважаемый господин Премьер Министр,  
Господа Министры,  
Уважаемые коллеги,  
Леди и джентльмены,

Прежде всего я хотел бы от имени Центра ОБСЕ в Душанбе приветствовать вас на Первой Подготовительной Конференции к Четырнадцатому Экономическому Форуму ОБСЕ. В первый раз главное экономическое событие ОБСЕ проводится в Таджикистане, в стране, в которой организация имеет постоянное присутствие с 1994 года, и в которой ОБСЕ сыграла такую важную роль, как оказание содействия в урегулировании гражданской войны.

Центральная тема Экономического Форума следующего года «Транспорт в регионе ОБСЕ» особо применима к Таджикистану, стране, где развитие ее внутренней транспортной сети, а также ее межрегиональных и международных транспортных связей жизненно важно для дальнейшего развития ее экономики. Препятствия на пути развития доступа Таджикистана к внешнему транспорту могут привести к экономическому застою и политической и социальной нестабильности. Как региональная организация по безопасности, государства-участники и партнеры которой включают соседей Таджикистана, ОБСЕ находится в уникальном положении по рассмотрению вопросов нефизических барьеров на пути развития транспортных связей страны. Они могут включать чрезмерные таможенные барьеры, пограничный контроль, которые без необходимости ограничивают трансграничную перевозку товаров и пассажиров, или правила и положения, внутренние или внешние, ограничивающие доступ Таджикистана к внешнему миру.

Центр ОБСЕ в Душанбе уже косвенно вовлечен в поддержку развития транспорта посредством своих проектов в 2004 и 2005 годах, содействующих развитию приграничной и региональной торговли. В частности, Центр ОБСЕ успешно осуществляет свой проект по поддержке развития торговли между таджикским и афганским Бадахшаном. В начале октября мы поддержали основную международную конференцию в Хороге, которая собрала правительственных должностных лиц, предпринимателей и представителей гражданского общества из четырех стран, примыкающих к Памирскому региону – Таджикистана, Афганистана, Китая и Кыргызстана — для оценки препятствий развитию торговли внутри и за пределами региона, и для выработки рекомендаций по их устранению. Все четыре страны глубоко заинтересованы в использовании улучшенных транспортных связей в данном регионе для установления более близких связей друг с другом и с внешним миром.

Это только один пример из способов, которыми ОБСЕ может помочь в устранении препятствий для более свободной перевозки людей и товаров в Центральноазиатском регионе. Мы предполагаем, что способов должно быть намного больше.

Спасибо, г-н Председатель.

## ПРИВЕТСТВЕННОЕ ВЫСТУПЛЕНИЕ

Г-на Бернара Снуа  
Координатора экономической и экологической деятельности ОБСЕ

Ваши превосходительства,  
Дамы и господа,

Мне доставляет огромное удовольствие и оказана честь приветствовать всех вас на этой подготовительной Конференции к 14<sup>му</sup> Экономическому Форуму ОБСЕ на тему «Роль транспорта в расширении регионального экономического сотрудничества и укреплении безопасности».

Как г-н Фрэнк Гиркенс отметил в своем приветственном выступлении, процесс подготовки к нашему Экономическому Форуму будущего года начался месяц назад, в Вене, на специальном заседании Подкомитета по экономическим и экологическим вопросам. Сегодня и завтра здесь, в Душанбе мы обсудим вопросы, связанные с транспортом в более широком и разнообразном составе. Я действительно восхищен тем, что тема транспорта получила такой широкий интерес не только среди представителей ОБСЕ, но также и среди представителей различных национальных и местных органов государственного управления, гражданского общества, частного сектора, а также международных организаций. Я воспринимаю это как признак осведомленности о важности транспорта, а также желания всех вас стать частью дебатов и процесса, который должен стимулировать конкретные действенные предложения в области транспорта и тем самым, внести вклад в улучшение экономических перспектив и в укрепление региональной безопасности и стабильности во всем пространстве ОБСЕ, но прежде всего в Центральной Азии.

Перед кратким обзором сути Конференции и ожидаемого результата, разрешите мне выразить мою самую теплую благодарность и признательность Правительству Республики Таджикистан за их гостеприимство и за огромную работу, проделанную в деле подготовки этой Конференции. Ваши Превосходительства, г-н Акил Акилов, Премьер-Министр Республики Таджикистан, г-н Хаким Солиев, Министр экономики и торговли Республики Таджикистан, г-н Абдурахим Ашуров, Министр транспорта Республики Таджикистан, благодарю вас. Вы оказали нам честь своим присутствием здесь. Я также выражаю благодарность представителю Словенского Председательства в лице Посла Андрея Бенедеджича за руководство, обеспеченное в 2005 году, и за постоянную поддержку экономического и экологического измерения ОБСЕ. Я также хотел бы поблагодарить предстоящее Бельгийское Председательство в лице присутствующего здесь г-на Фрэнка Гиркенса, их сотрудников в Вене и Брюсселе за отличное сотрудничество в вопросе подготовки этого мероприятия. Г-н Гиркенс, разрешите заверить вас в поддержке моего Офиса вашему Председательству в будущем году. Мы начали подготовку к Экономическому Форуму будущего года под хорошей эгидой и я уверен, что у нас будет очень успешный Форум в следующем году. И конечно, особая благодарность выражается Послу Алену Куанону, Главе Центра ОБСЕ в Душанбе и его отличными сотрудникам, в особенности г-же Бесс Браун, г-ну Саулиусу Смалису, г-же Мухаббат Камаровой и г-ну Бахриддину Шерматову за все необходимые приготовления для того, чтобы мы могли сегодня встретиться в отличных условиях. Мне приятно приветствовать выступающих и участников группового обсуждения, принявших наше приглашение поделиться с нами своими знаниями и опытом, а также наших модераторов и секретарей. Мне также очень приятно приветствовать многочисленных представителей различных международных организаций и наконец, но не менее важно, представителей полевых представительств ОБСЕ, которые также внесли важный вклад в подготовку этой Конференции.

Дамы и господа,

Нашей главной задачей является поиск наиболее реалистичных и приемлемых предложений для дальнейшего вовлечения ОБСЕ в транспортную сферу. Для достижения этой цели, в течение следующих нескольких дней нам необходим интерактивный и динамичный обмен мнениями. Нам нужно больше узнать о том, что уже делается в сфере транспорта и о том, что еще нужно. Только таким образом нам удастся четко определить возможную роль ОБСЕ. Как вы знаете, ОБСЕ не располагает ни финансовыми ресурсами, ни мандатом, чтобы стать основным

донором для больших инфраструктурных проектов. Тем не менее, мы полагаем, что ОБСЕ может сыграть важную роль в связи с развитием транспорта и укреплением транспортной безопасности. ОБСЕ могла бы сыграть роль фасилитатора между Правительствами и международными финансовыми институтами, или между государственным и частным секторами, она может повысить информированность и стимулировать политическую волю, она может внести вклад в укрепление сотрудничества между ее Государствами-участниками. ОБСЕ также может определять и выполнять малые, но существенные каталитические проекты. Посредством своего политического мандата и обширного членства и посредством своих разнообразных контактов как на самом высшем уровне, так и на уровне полевых представительств, ОБСЕ может стать инструментом в развитии сетей с другими партнерскими организациями, тем самым мобилизуя опыт и ресурсы для рассмотрения нужд своих Государств-участников.

Часто подчеркивается, и справедливо, что деятельность ОБСЕ не должна дублировать деятельность других, более специализированных организаций, что ОБСЕ не должна пытаться разрабатывать новые нормы и обязательства. Но ОБСЕ может сыграть важную роль в содействии выполнению существующих норм, стандартов и других обязательств, конечно с главным акцентом на обязательства, связанные с мандатом ОБСЕ в области безопасности и сотрудничества. ОБСЕ делала это в прошлом в различных областях и могла бы делать это и в будущем в области транспорта.

Дамы и господа,

Мой офис подготовил вспомогательные комментарии, которые я надеюсь, все вы получили. Надеюсь, вы найдете их полезными. В этом документе была предпринята попытка представить ряд существующих мероприятий и инициатив в области транспорта и некоторые вопросы, связанные с ним, которые будут более подробно обсуждаться сегодня и завтра. Он далеко не исчерпан, но мог бы стать хорошим началом. Мы должны добавить в него ваш вклад, ваш опыт из первых рук, знания и идеи.

Разрешите мне теперь коротко отметить некоторые темы, включенные в повестку дня.

Транспорт играет главную экономическую, социальную и геополитическую роль, он жизненно важен для распределения товаров, а также для торговли, он предоставляет доступ к таким основным услугам, как здравоохранение и образование. Я не буду долго останавливаться на описании важности транспорта. Я с нетерпением жду выступлений докладчиков следующего заседания, которые остановятся на этих вопросах. Я также с нетерпением ожидаю услышать о различных примерах эффективной политики и практики в области транспорта, о деятельности и инструментах, разработанных другими международными и региональными организациями в поддержку регионального экономического развития, стабильности и безопасности, а также о работе, проделанной международными финансовыми институтами и двухсторонними донорами в поддержку развития транспорта.

Кроме важности развития жизнеспособных транспортных сетей, соединяющих континенты и страны, я хочу подчеркнуть роль транспорта в поддержке местного экономического развития. Местные дороги могут быть жизненно важными для населения, не способного найти доступ к главным транспортным коридорам в ходе своей ежедневной торговли. Транспорт жизненно важен для интеграции регионов, особенно периферийных и изолированных, и для сокращения дисбалансов между ними. В то же время важно, чтобы правительства принимали решения, связанные с транспортом в совещаниях с общественностью, представителями частного сектора гражданского общества, в том числе на местном уровне. Это местное измерение приобретает международный характер, когда дело касается «второстепенных» или «третьестепенных» трансграничных маршрутов. Важность экономического развития для этих приграничных районов насущна для поддержания добрососедских отношений и развития региональной интеграции.

Я также хочу подчеркнуть, что развитие транспорта это не только строительство дорог и инфраструктурные проекты: это важно, но не является мандатом ОБСЕ. Содействие транспорту (и торговле) также означает усилия по содействию политическому диалогу, трансграничному сотрудничеству, пограничным и таможенным процедурам, по борьбе с коррупцией, по переговорам, принятию, выполнению и соблюдению соглашений и конвенций, по

функционирующим институтам, а также межинституциональной координации, по содействию диалогу и сотрудничеству между государственным и частным сектором. Границы являются главным источником затрат на движение международных товаров и пассажиров и их задержки. Необходимы более эффективные и хорошо отрегулированные пограничные и таможенные процедуры, а также трансграничные обмены информацией и расширение сотрудничества. Зачастую труднее преодолеть «мягкие» барьеры транспорту и торговле, чем физические барьеры. Устранение «мягких» барьеров также является предпосылкой для развертывания инфраструктурных проектов. Мы также можем с полной уверенностью сказать, что содействие и развитие транспорта является делом эффективного управления.

Другим важным вопросом, на который я хочу обратить ваше внимание, является необходимость устойчивого развития транспорта с учетом аспектов охраны окружающей среды. Несомненно, транспортные проекты будут неизменно иметь воздействие на окружающие экосистемы (например, путем выбросов газа и раздела сфер обитания) и мы должны принимать соответствующие меры для ограничения отрицательного воздействия. В свою очередь, окружающая среда может воздействовать на транспорт. Очень ярким примером является воздействие стихийных бедствий на транспорт. Некоторые стихийные бедствия общеизвестно не могут быть предотвращены и в таких случаях Правительства должны разработать местные/региональные планы на случай чрезвычайных ситуаций в случае разрушений в результате стихийных бедствий. Однако, всегда лучше пытаться по мере возможности предотвратить стихийные бедствия. В некоторых случаях, таких как местные оползни и наводнения, такие адекватные меры по предотвращению деградации земли как политика облесения и регулирование водораздела представляют собой наиболее эффективные превентивные механизмы для существующих транспортных систем. Таким образом, все новые транспортные системы должны планироваться так, чтобы избежать риска от стихийных бедствий.

Последний вопрос, который я бы хотел отметить, это положение и нужды стран, не имеющих выхода к морю. Отдаленность от мировых рынков и дополнительные пересечения границ значительно увеличивают затраты на транспортные услуги, мешают конкурентоспособности и препятствуют общему социально-экономическому развитию стран, не имеющих выхода к морю. Поэтому, преодоление этих трудностей является жизненно важным для многих стран Центральной Азии, а также для других стран региона ОБСЕ.

Ваши превосходительства,  
Дамы и господа,

Эта Конференция в Душанбе является важной вехой в подготовительном процессе к 14<sup>му</sup> Экономическому Форуму ОБСЕ. Обсуждая темы, предложенные в повестке дня, останавливаясь на наиболее важных аспектах, пытаюсь лучше определить роль ОБСЕ в области транспорта, мы все внесем свой вклад в достижение нашей общей цели укрепления сотрудничества, содействия экономическому развитию и безопасности в нашем регионе.

Результаты Конференции будут в дальнейшем обсуждаться в Вене, в Подкомитете по экономическим и экологическим вопросам, в течение первого заседания 14<sup>го</sup> Экономического Форума ОБСЕ (23-24 января 2006 года), а также в Постоянном Совете.

Я настоятельно призываю вас к активному участию в том, что я надеюсь, будет качественно выдающимся семинаром и вовлечь наших выступающих и участников группового обсуждения в открытый диалог.

Благодарю вас за внимание.

## ДОКЛАДЫ СЕКРЕТАРЕЙ ЗАСЕДАНИЙ

### **Пленарное заседание I – Роль транспорта в региональном экономическом сотрудничестве и стабильности**

**Председатель:** Шодимад Мирзоалимов, Зам. Министра Транспорта Республики Таджикистан

**Секретарь:** Г-жа Бесс Браун, Старший сотрудник по экономическим отношениям, Центр ОБСЕ в Душанбе

В его презентации о *Большой Центральной Азии и будущем континентальной торговли*, профессор Фредерик Старр сравнил современную относительную изоляцию Центральной Азии с её исторической ролью как главного транзитного пути для межконтинентального обмена идеями и культурными ценностями, а также товарами. Сейчас, отметил он, мир часто видит Центральную Азию больше как часть чьей-либо сферы влияния, нежели как субъект права, выступающий от собственного имени, и он призвал к инициированию экономического роста как двигателя для преодоления бедности в регионе, с укреплением в тоже время торговых связей с близлежащими экономическими регионами, поскольку торговля является наиболее важным движителем для экономического развития. В этой связи он обратился к центрально-азиатским государствам с предложением развивать связи, особенно с южной, юго-восточной и восточной Азией. В тоже время он утверждал, что есть необходимость понимания того, что улучшение транспортной системы в регионе с целью содействия торговле может иметь негативные последствия, в частности способствовать распространению заразных заболеваний, а именно, СПИДа, а также наркоторговли.

Говоря о теме *Влияние транспортных связей на торговлю, капиталовложения и экономическую интеграцию в области, подпадающей под юрисдикцию ОБСЕ, и с её средиземноморскими и азиатскими партнёрами по торговле*, Г-н Роберт Новак из Экономической комиссии ООН для стран Европы (ЕЭК ООН) остановился на проблемах стран, не имеющих выхода к морю, и странах, отдалённых от их рынков, отмечая, что торговля является наиболее важным двигателем экономического развития, но большие транспортные издержки и более длительные времена доставки не способствуют развитию торговли. В прошлом, более низкие транспортные издержки составляли 8% от роста экспорта, но выгоды могут быть значительно выше в будущем.

Он привёл оценки, что двухкратное увеличение времени транспортировки снизило объём торговли приблизительно на одну треть, и что увеличенные задержки, связанных с таможенными формальностями, с 5 до 7 дней уменьшает объём торговли на 40%. Наличие инфраструктуры и транспортных услуг были основным фактором в решениях, связанных с областями инвестирования, в частности, для больших фирм. Он подчеркнул, что помимо физической инфраструктуры также необходима организационная инфраструктура. Это включает благоприятные пограничные и таможенные процедуры, разумные налоги и безопасность транспортных средств.

По мнению Г-на Р. Новака, Центральной Азии необходимо уменьшить её расстояние от рынков путём развития инфраструктуры, которая будет выгодна для торговли, улучшения делового климата и укрепления регионального сотрудничества и интеграции. Это особенно важно для стран, не имеющих выхода к морю, которые сталкиваются с естественными транспортными неудобствами. ОБСЕ призвали к изучению существующих материалов, либо, в случае отсутствия таковых, к подготовке независимого отчёта с оценкой экономических издержек неиспользованных возможностей и потенциальной выгодой, которую можно получить от улучшения и лучшей координации транспортных и торговых режимов.

Г-н Абдугаффор Рауфи, Директор Института Экономики Таджикской Академии Наук, привёл обзор экстенсивного развития транспорта в Советском Таджикистане, отмечая, что когда была создана Таджикская Автономная Республика в составе существовавшей в то время Восточной части Бухарского Эмирата, было трудно представить себе наличие какой-либо транспортной сети. Существующие сегодня авто и железные дороги в Таджикистане явились результатом многих десятилетий работы, но ни одна из систем не отвечает сегодняшним транспортным требованиям страны.



## **Пленарное заседание II – Рассмотрение существующих инициатив по сотрудничеству в области транспорта и достигнутого прогресса – примеры эффективной стратегии и практики**

**Председатель:** Г-н Фрэнк Гиркенс, Глава Отдела Председательства ОБСЕ, Министерство иностранных дел, Бельгия, председательство в ОБСЕ на предстоящий 2006 год

**Секретарь:** Г-н Вильям Ханлон, Сотрудник по вопросам экономики и экологии, Миссия ОБСЕ в Грузии

Пленарное заседание II собрало специалистов из транспортного отдела ЕЭК ООН, Генерального Директората Европейской Комиссии по энергии и транспорту, и из ЕврАзЭС для представления и обсуждения текущей деятельности в области транспорта, осуществляемой этими международными организациями.

Г-н Пол Хэнсен из транспортного отдела ЕЭК ООН начал с описания текущей деятельности организации в области транспорта. Вначале он обозначил барьеры на пути международного транспорта. Они включают недостаточно развитые или несвязанные транспортные сети; длительные, утомительные процедуры и проверки; угрозы безопасности; разнородные транспортные правила; и вопросы, связанные с безопасностью и экологией. Далее, он разъяснил вклад ЕЭК ООН посредством 55 соглашений, конвенций, рекомендаций и решений в области транспорта, которые могут быть сгруппированы в 5 отдельных категорий. Они включают международные инфраструктурные сети; международные автоперевозки; транспорт и безопасность; транспортировка опасных и специальных грузов; помощь в пересечении границ; и безопасные и безвредные транспортные средства (Пан-Европейская программа по транспорту, экологии и здоровью).

Далее, Г-н П. Хэнсен подчеркнул, что ЕЭК ООН не обеспечивает финансовую поддержку развитию транспортной инфраструктуры, но больше нацелена на создание единой правовой базы. Поэтому соглашения ЕЭК ООН имеют целью содействовать развитию торговли, обеспечению доступа к рынкам и положительного вклада в процессы глобализации путём гармонизации транспортной структуры.

Затем, Г-н П. Хэнсен сделал специальные рекомендации для ОБСЕ. Он предложил ОБСЕ акцентировать внимание на выполнение конвенций и соглашений ЕЭК ООН, поскольку эта та область, где деятельность ОБСЕ на местах может содействовать в процессе мониторинга и в проектах, которые могут увеличить потенциал участвующих в ней стран.

Следующая презентация была представлена Г-ном Дирком Шубелем из Генерального Директората Европейской Комиссии по вопросам энергии и транспорта. Вначале, Г-н Д. Шубель остановился на сотрудничестве ЕК со странами ОБСЕ в области транспорта. Затем, он осветил основные области интереса ЕК для каждого вида транспорта. Они включают повышение эксплуатационной и иной безопасности согласно нормам международной организации гражданской авиации (ИКАО) и правил Европейского Союза, включая обучение, а также использование спутниковой связи Галилей как всемирной системы с непосредственным участием некоторых стран в программе, транспортный диалог ЕС – Россия, министерская Конференция по вопросам транспорта между ЕС и странами черноморского и каспийского бассейнов, и её продолжение посредством пяти рабочих групп.

В конце презентации, Г-н Д. Шубель подчеркнул, что уже ведётся большая работа в области транспорта и, что необходимо избегать дублирования, а также вмешательства в двухсторонние вопросы между ЕС и отдельно взятыми странами. Затем, он высказал специальные предположения о том, где ОБСЕ может играть особенно полезную роль, основываясь на своём опыте и связях в регионе, посредством своей деятельности на местах. Он предложил, что ОБСЕ может внести существенный вклад в таких областях, как безопасность на всех видах транспорта (в особенности, авиации, портах и городском транспорте), хорошее управление в транспортном секторе,

предотвращение конфликтов и их разрешение в областях, имеющих отношение к транспортному сектору.

Автором третьей презентации стал **Г-н Гумар Касымов**, советник и заместитель начальника Управления по развитию инфраструктуры Евроазиатского Экономического Сообщества. Он начал с описания ЕврАзЭС и её транспортных вопросов. Сообщество представлено рядом центрально-азиатских и восточно-европейских стран, включая Белоруссию, Казахстан, Киргизстан, Россию и Таджикистан. Управление по развитию инфраструктуры провело ряд встреч и подписало соглашения по транспортным вопросам, имеющих отношение к торговле.

Далее он перешёл к описанию транспортных коридоров, таких, как коридор «Север-Юг» и другие, которые соединяют страны ЕврАзЭС. Затем, Г-н Г. Касымов заявил, что основной целью транспортной программы ЕврАзЭС является развитие транспортной системы ЕврАзЭС и приведение её к международным нормам.

В конце, Г-н Г. Касымов сделал предложения для ОБСЕ. Он подчеркнул, что ОБСЕ следует развивать более тесное сотрудничество с такими региональными организациями, как ЕврАзЭС, для содействия в развитии транспортных систем и оказания помощи в защите окружающей среды.

В ходе вопросов и ответов были подняты несколько вопросов. Первый касался отсутствия в картах ЕЭК ООН возможных транспортных маршрутов из Центральной Азии на Индийский субконтинент. Второй вопрос касался специфических планов страны. В общем, обсуждение на этом этапе затрагивало региональные вопросы, и был вопрос, связанный со специфической деятельностью страны.

Ответ на первый вопрос заключался в том, что ЕЭК ООН хотела бы включить государства из юго-восточной Азии и Индийского субконтинента, но в то время со стороны стран региона не было проявлено заметного интереса к деятельности ЕЭК ООН. В конце Г-н Д. Шубель ответил, что специфические планы страны в области транспорта важны, но далее он подчеркнул, что также существенны региональные перспективы.

### **Экспертное совещание I – Оптимизация транспортных связей между Европой и Азией в поддержку стабильности и безопасности регионального экономического развития**

**Председатель: Г-н Фредерик Старр**, Председатель института Центральной Азии и Кавказа, Университет Джона Хопкинса

**Секретарь: Г-н Даниэлиус Пивориунас**, Советник по вопросам экономики и экологии, Миссия ОБСЕ в Боснии и Герцеговине

**Г-н Фёдор Пехтерев**, представляющий НИИ в области железнодорожного транспорта в Российской Федерации, сделал презентацию Транссибирской железнодорожной системы. Транссибирская железнодорожная система как часть международной сети железных дорог играет важную роль в торговом и экономическом сотрудничестве в Азии и Европе. В недавние годы, перевозка товаров достигла 67.9 миллиардов тонн ежегодно, и планируется довести её к 2010 году до 129.3 миллиардов тонн ежегодно. Особое внимание было уделено контейнерным перевозкам, которые более экономичны и безопасны.

В планах модернизации на период до 2010 года - развитие международного железнодорожного транспортного коридора №2 – Красное-Москва-Нижегород. Планы по модернизации также включают развитие дополнительных терминалов для работы с контейнерами разных размеров и комплексную реконструкцию железных дорог на участке Крымская-Зайбальск. Запланирована прокладка новой железнодорожной системы через реку Амур, а также дальнейшее развитие инфраструктуры в области Владивостока.

Административные изменения в Транссибирской железнодорожной системе также будут включать создание вспомогательных организаций для управления различными частями этой системы.

Транспортный корридор Европа – Кавказ – Азия (ТРАСЕКА) был представлен **Г-ном Акифом Мустафаевым**, Национальным Секретарём в Азербайджане по межправительственной комиссии ТРАСЕКА и **Г-жой Юлией Усатовой**, специалистом в области международных и общественных отношений, Постоянного Секретариата межправительственной комиссии ТРАСЕКА. ТРАСЕКА начала свою деятельность как межгосударственная программа TACIS при финансовой поддержке Европейского Союза, учрежденной в 1993 году в ходе конференции в Брюсселе 8-ю государствами. В настоящее время он насчитывает 14 членов, нацеленных на улучшение торговли и транспортных перевозок по корридору Европа – Кавказ – Азия посредством укрепления сотрудничества среди участвующих государств для развития торговли в регионе; проведение оптимальной интеграции международного транспортного корридора Европа – Кавказ – Азия «ТРАСЕКА» в Транс-Европейские Сети (TEN); выявление факторов, тормозящих развитие торговой и транспортной систем; и продвижение проектов ТРАСЕКА как средство привлечения займов из международных финансовых институтов (МФИ) и частных инвесторов. ТРАСЕКА является также межправительственной комиссией с зарегистрированным в ООН базовым многосторонним соглашением (МС) по международным перевозкам для развития корридора Европа – Кавказ – Азия, подписанного в 1998 году во время встречи в верхах в Баку и ратифицированного 12 государствами. Межправительственная комиссия ТРАСЕКА состоит из правительственных органов или их полномочных представителей стран – участниц МС. Она возглавляется высокопоставленным представителем одной из стран – участниц МС на основе принципа ротации.

Инвестиционные проекты позволили ликвидировать наиболее узкие места в вопросах инфраструктуры и эксплуатации, и явились дополнением к собственным усилиям стран – участниц ТРАСЕКА и международного сообщества стран-доноров. Выбраны инвестиционные проекты в таких областях, как развитие морских, железнодорожных и межмодальных терминалов. Инвестиции в корридор ТРАСЕКА включали: гранты ЕС на сумму в 160 миллионов Евро; проекты при поддержке международных финансовых организаций на сумму 1.9 миллиардов Евро; частные капиталовложения и вклады стран-участниц на сумму 1.8 миллиардов Евро; другие инвестиции на сумму 1.2 миллиарда Евро. Таким образом, касательно корридора ТРАСЕКА было инвестировано более, чем 5 миллиардов Евро с 1993 года. Результаты этого вклада были оценены в глобальном технико-экономическом обосновании в 2003 году, который выявил следующие показатели на период с 1998 по 2003 г.г.: рост объёма перевозок на 25%, время перевозки сократилось на 25%, транспортные издержки уменьшились от 10% до 35% в зависимости от груза, вида транспортного средства, происхождения и назначения товаров.

Эксперты заключили, что как международная организация ТРАСЕКА готова поддерживать сотрудничество с другими многосторонними организациями и органами, нацеленное на укрепление регионального экономического развития и стабильности. Эта деятельность может быть усилена с помощью более действенного обмена информацией и опытом, и полученными уроками, определения возможностей по финансированию взаимных инициатив, содействия процессу и других соответствующих мер.

Автотранспортный корридор «Север-Юг» был представлен **Г-жой Ириной Душиной**, из Министерства Транспорта Российской Федерации. Она информировала, что соглашение о развитии корридора было подписано в ходе Второй Международной Евразийской Конференции по Транспорту в 2000 году Российской Федерацией, Индией и Исламской Республикой Иран. Позднее к соглашению присоединились Казахстан, Белоруссия, Азербайджан, Армения, Таджикистан, Сирия, Болгария, Киргизстан, Турция и Украина. Корридор «Север-Юг» соединит Санкт-Петербург с Астраханью (порт на Каспии) и портами в Иране (Анзели, Бендер-Амирабад, Бендер-Аббас) и Мумбаи (Индия). Корридор является также частью Пан-Европейского корридора №9, который идёт с севера и запада Европы и далее в направлении Персидского залива.

Г-жа И. Душина подчеркнула, что развитие корридора «Север-Юг» принесёт пользу странам в регионе и подтолкнёт торговый и экономический рост. Она отметила, что согласно недавних оценок, в предстоящие 5-10 лет торговля между Европой и Азией возрастет в 1,5-2 раза.

Организация транспортных связей между Европой и Азией в поддержку регионального экономического развития, стабильности и безопасности была темой презентации, сделанной **Г-ном Энтони Пиэрсом**, представителем Международной Автотранспортной Федерации. Международная Автотранспортная Федерация (IRF), основанная в 1948 году, имеет международное влияние и является партнёром ООН. Среди её членов – правительства, подрядчики, консультанты, материальные производители и др. Г-н Э. Пиэрс заявил, что транспортные издержки могут составить 20-40% от цены товаров, в зависимости от страны. В Западной Европе эта цифра составляет около 7-8%. В России, ввиду плохих дорог, транспортные издержки составляют около 15% от стоимости товаров в магазинах. Он подчеркнул важность обслуживания, поскольку недостаточное обслуживание приводит не только к экономическим потерям, из-за увеличения издержек и времени, необходимых для перевозок, но также создаёт проблемы для безопасности перевозок и окружающей среды. Обращаясь к вопросу о дорожной безопасности, который является очень важным вопросом в мировом масштабе, Г-н Э. Пиэрс сказал, что, в общем, 80% дорожных происшествий вызваны ошибкой водителя, 10% техническим состоянием транспортного средства и 10% - дорогами. Общий экономический ущерб в мировом масштабе составляет сегодня 500 миллиардов долл. США в год.

Г-н Э. Пиэрс сказал, что транспортная инфраструктура является в равной степени важной в городской и сельской местностях. Сегодня более 60% мирового населения живёт в городах. Загрязнение воздуха от транспортных средств, а также безопасность являются исключительно важными и, поэтому, очень важно улучшить качество и безопасность транспорта в этих местностях. В сельской местности транспорт играет ключевую роль в доступе к рынкам, медицинским учреждениям, школам и другим общественным и административным службам.

Железнодорожная система Таджикистана была представлена Г-ном К. Муминовым., Начальником Управления железных дорог Министерства транспорта РТ. Государственное предприятие является основным оператором железных дорог в РТ. Длина железнодорожной сети составляет 950 км, она разделена на три отдельные сети. Железнодорожные сети соединяются через территорию соседних стран, где их общая протяженность составляет порядка 800 км. Таджикская железная дорога планирует в предстоящие годы дальнейшее расширение и модернизацию железнодорожной сети, включая электрификацию некоторых её частей.

После презентаций специалистов и их дискуссий с участниками совещания, можно сделать следующие выводы:

- Евразийские транспортные связи играют важную роль в укреплении регионального и межрегионального сотрудничества, способствуя, таким образом, безопасности и стабильности;
- Необходимо укреплять и расширять сотрудничество между коридорами «Север-Юг» и Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА), поскольку они взаимодополняют существующие возможности по перевозке товаров и оказанию услуг;
- Будущее планирование в области транспорта в странах и регионах должно исходить из спроса, основываясь на потребностях различных рынков, и включать различных заинтересованных участников из секторов народного хозяйства;
- Транспорт является очень важным в искоренении бедности и поддержке экономического развития на местах, включая развитие в сельских местностях; транспорт, таким образом, является действенным средством для достижения целей тысячелетия в сфере развития, поставленных ООН (MDG);
- ОБСЕ, через свои организации и структуры может способствовать укреплению и развитию сотрудничества в транспортном секторе среди участвующих в ней стран, для нахождения решений в возведении безопасных сетей в регионах и странах.

**Экспертное совещание II – Транспортные вопросы на суб-региональном, национальном и местном уровнях: вопросы политики, включая устойчивое развитие экологически чистых систем**

**Председатель: Г-н Алексей Стукало**, заместитель Координатора ОБСЕ по экономической и экологической деятельности

**Секретарь: Г-н Шалва Пипиа**, сотрудник Офиса по вопросам экономики и окружающей среды, Миссия ОБСЕ в Грузии

Экспертное совещание II остановилось на вопросах транспорта на суб-региональном и региональном уровнях с акцентом на устойчивое развитие экологически чистых систем. Перед тем, как предоставить слово выступающим, Председатель, **Г-н Алексей Стукало** из ОСЕЕА сделал обзор вопросов, подлежащих обсуждению, подчеркнув ту важность, которую придаёт ОБСЕ вопросу развития транспорта на региональном и суб-региональном уровнях.

**Г-н Мамедали Шокиров**, Президент АБВАТ Cargo Transportation, член МДС (Международный Дорожный Союз), Таджикистан, провёл обзор дорожной инфраструктуры в Таджикистане и остановился на возможностях развития транспортных связей с соседними странами, в особенности с Китаем и Афганистаном. Г-н М. Шокиров поделился информацией с участниками совещания по развитию дорожной инфраструктуры, которая соединит основной транспортный коридор – Азиатское Шоссе, со странами в регионе, и что делается в Таджикистане для поддержки этого проекта. Г-н М. Шокиров, от имени Таджикской делегации, предложил, чтобы ОБСЕ вместе с другими международными организациями, такими как МДС (Международный Дорожный Союз), ЕЭК и ЭСКАТО ООН развивали эту концепцию и организовали международную конференцию по перспективам развития Транс-Азиатского и Евроазиатского транзита через Центральную Азию до 2015 года.

**Г-н Алибек Акбаров**, Первый Зам. Губернатора Джалалабадской районной администрации, Киргизстан, провёл обзор авто- и железнодорожной инфраструктуры в его горном крае и обратился к проблемам, с которыми сталкивается администрация при решении транспортных вопросов. Его большой озабоченностью является отсутствие службы экстренной помощи на дорогах в регионе. Он полагает, что у ОБСЕ есть возможности обеспечить поддержку в организации и развитии служб экстренной помощи для горных и малонаселённых областей. Схожие проблемы обсуждался другим представителем, **Г-ном Боймамадом Алибахшовым**, из другого горного края, а именно, Бадахшана, в Таджикистане.

**Г-н Фармон Сафаров**, из Министерства транспорта Азербайджана, представил транспортный сектор своей страны и его развитие в недавние времена. Страна планирует вложить 1,5 миллиарда долл. США в развитие транспортной инфраструктуры, а также поддерживает строительство железной дороги Карши – Ахалкалаки – Тбилиси – Баку, которая соединит железные дороги трёх стран. В своей презентации, Г-н Ф. Сафаров подчеркнул исключительную важность устойчивого развития экологически чистых систем и, особенно, в связи с развитием транспорта. Азербайджан недавно присоединился к ряду международных конвенций по вопросам окружающей среды, и находится на пороге принятия экологических норм EURO. Г-н Ф. Сафаров сказал, что ОБСЕ может обеспечить поддержку в процессе принятия таких норм и в приведении положений национального законодательства в соответствие с международными экологическими нормами.

**Г-н Менсур Ходжич**, помощник ведущего специалиста, Отдел транспортной инфраструктуры, Босния и Герцеговина, представил пример своей страны, где строится дорожная инфраструктура с учётом соединения страны с Пан-Европейским Корридормом. Его презентация акцентировалась на возможностях, которые откроются с соединением страны с этим международным корридормом и важности таких корридормов в развитии торговли и экономики в целом. Строительство корридорма будет финансироваться, помимо прочего, со стороны государственных и частных партнёров, как рекомендовано Европейской Комиссией и международными финансовыми организациями.

Следующий эксперт, **Г-н Канат Байгарин**, из Координационного Центра по вопросам изменения климата, Казахстан, остановился на комплексных взаимоотношениях транспорта и окружающей среды. Он начал с высказывания о естественном конфликте между двумя областями, и поэтому подчеркнул важность нахождения правильного баланса. К сожалению, экологические нормы часто не принимаются в расчёт, в то время, как этого не должно быть. Г-н К. Байгарин утверждал, что если привести в соответствие законодательство в области транспорта и международные экологические нормы, и выполнять положения существующих международных конвенций (он особенно остановился на Конвенции ООН по климатическим изменениям и Киотском Протоколе),

то это пойдёт на пользу окружающей среды, а также транспорта и экономического развития в целом, посредством привнесения новых технологий в регион. Г-н К. Байгарин подчеркнул, что ОБСЕ в состоянии помочь странам в приведении их национальных законодательств в соответствие с вышеназванными нормами.

**Г-н Джалил Бузруков**, советник Председателя Государственного Комитета по вопросам окружающей среды и лесного хозяйства, Таджикистан, продолжил рассмотрение этого вопроса, приведя пример Таджикистана, где 77% загрязнений происходит от транспорта из-за таких проблем, как слабое развитие экологически чистых видов железнодорожного транспорта, старых машин, эксплуатируемых в стране, трудностей в замене машин ввиду ограниченных ресурсов. Другой вопрос, связующий окружающую среду и транспорт, это – оползни, которые случаются часто на горных дорогах Таджикистана. Одним из возможных решений этой проблемы может быть экстенсивное лесовосстановление страны, и ОБСЕ может играть важную роль в обеспечении поддержки и возможном способствовании проведению конференции по вопросам лесного хозяйства.

В ходе обсуждений были сделаны следующие предложения по возможному задействованию ОБСЕ:

- ОБСЕ может использовать возможности своих Орхусс центров для проведения обучения правительственных служащих по приведению их законодательства в соответствие с международными нормами по вопросам окружающей среды;
- Орхусс центры в различных государствах могут использоваться как средство при подготовке к проведению исследований по воздействию транспортных проектов на окружающую среду экспертами в обеих областях;
- При поддержке ОБСЕ могут быть созданы руководящие комитеты на национальном или межрегиональном уровне по улучшению международной торговли и транспорта;
- ОБСЕ совместно с МДС (Международный Дорожный Союз), ЕЭК и ЭСКАТО ООН может организовать международную конференцию по транзитным перевозкам и сухопутным транспортным маршрутам через территорию центрально-азиатских стран;
- ОБСЕ, вместе с другими международными организациями, может содействовать проведению конференции по восстановлению лесов для предупреждения или сгизнения риска природных бедствий (оползней).

### **Пленарное заседание III – Рассмотрение нефизических барьеров для транспорта. Значение эффективного управления как необходимого условия для безопасной и эффективной торговли и транспорта**

**Председатель:** Г-н Роберт Новак, Отдел экономического анализа, ЭКЕ ООН

**Секретарь:** Г-н Габриэль Леонте, Советник по экономическим и экологическим вопросам, ОКЭЭД

**Г-н Бернар Снуа**, Координатор экономической и экологической деятельности ОБСЕ, представил, от имени **Г-на Мотоо Кониши**, Управляющего сектором, Инфраструктура и Энергия, Европа и Центральная Азия, Всемирный Банк, документ о работе ВБ в области содействия торговле и транспорту (ТТФ), в частности, в центральной Азии. ТТФ – это комплексное мероприятие, включающее снятие торговых барьеров, реформирование таможенных и других национальных организаций, укрепление потенциала, проведение обучения, поощрение сотрудничества государственных и частных предприятий, международное сотрудничество и т. п. ВБ проделал несколько региональных ТТФ проектов и исследований, и одним из усвоенных важных уроков является то, что региональные характеристики должны рассматриваться тщательным образом. В Центральной Азии, например, экспортируются главным образом несколько основных видов продукции, в то время, как импортируются прежде всего товары широкого потребления, что придаёт транзитным перевозкам важное значение, ввиду отсутствия у стран выхода к морю, а существующие транспортные сети и местные транспортные парки, в общем, развиты слабо, таможенные процедуры часто занимают много времени и они дорогие, а существующие соглашения и конвенции часто не выполняются. Чтобы преодолеть эти проблемы, необходимо провести всесторонние и комплексные реформы. Для достижения этой цели была особо

подчёркнута роль регионального сотрудничества в торговле и транспорте. Важнейшими условиями являются политическая воля и приверженность касательно упорядочения и прозрачности процедур и тарифов, и контроль над незаконной торговлей и неофициальными платежами.

**Г-н Пол Хэнсен**, Сотрудник по экономическим отношениям, Отдел по вопросам содействия в пересечении границ, Транспортный отдел, ЕЭК ООН, сказал, что международные перевозки подразумевают отношения с двумя или более списками национальных правил, и часто с несколькими органами в каждой стране. Обычно требуются многочисленные документы. Поэтому, содействие в пересечении границ является очень важным аспектом, требующего сотрудничества между государствами, а также координации между организациями. Он подчеркнул необходимость в нахождении правильного баланса между пограничными и таможенными регулирующими органами и правилами, относящихся к здоровью, безопасности, налогам, с одной стороны, и содействию торговле с другой стороны. Затем, он обратился к некоторым конвенциям ЕЭК ООН, которые являются полезными инструментами, облегчающих пересечение границ. Конвенция по упорядочению нацелена на внедрение комплексного управления пограничными вопросами и концепции «осуществления всех необходимых мероприятий в одном пункте» путём сотрудничества и координации между пограничными службами приграничных государств, совместного таможенного регулирования, согласования времени открытия границ, и координации среди национальных служб. Конвенция по временному ввозу транспортных средств и Таможенная Конвенция по контейнерам имеют цель внедрить международно согласованные процедуры и документы, и временную приостановку таможенных сборов для временно импортируемых автотранспорта и контейнеров, чтобы снизить задержки и издержки.

Г-н П. Хэнсен представил более подробно конвенцию TIR. Конвенция Transport International Routier была принята в 1958 году и пересмотрена в 1975 году, и имеет цель упростить и упорядочить транзитные процедуры путём приостановки налоговых и таможенных сборов, минимизации пограничных процедур, ликвидации национальных документов и инспекций, внедрения взаимно признанных таможенных органов контроля и особой системы гарантий, и т. п. Она распространяется на грузовики и контейнеры. В настоящее время, ЭКЕ ООН и Международный Дорожно-Транспортный Союз (IRU) занимаются над тем, чтобы сделать систему более гибкой.

Он отметил, что положения выполняются слабо, и что у ЕЭК ООН нет средств для контроля над тем, как выполняются положения Конвенции на низовых уровнях. Коррупция и требование уплаты дополнительных сборов для пересечения границы распространены повсеместно. В этом контексте, он подчеркнул важную роль ОБСЕ и других международных и региональных организаций, таких как Шанхайская Организация по Сотрудничеству.

Касательно роли, которую может играть ОБСЕ, Г-н П. Хэнсен выделил четыре области:

- Выполнение и контроль (путём присутствия ОБСЕ в отдельно взятой стране) и отчётность о невыполнении и региональных вопросах
- Обучение на национальном, субрегиональном и региональном уровнях
- Партнёрские связи и расширение обмена опытом (например, между старыми и новыми участниками Конвенции)
- Визовые вопросы (то есть, для водителей–профессионалов); ОБСЕ может представить этот вопрос вниманию министерств иностранных дел, в то время, как ЭКЕ ООН и ЕСМТ могут работать с министрами транспорта

**Г-н Давид Нармания**, Зам. Председателя Правления, Ассоциация молодых экономистов (АМЭ) Грузии, ознакомил с положением в своей стране, попытки и реформы, проведённых в стране, для улучшения и упорядочения таможенных процедур. Среди проблем он перечислил неунифицированное таможенное законодательство и политику, частые изменения нормативно-правовых положений, отсутствие информации, предоставляемой предпринимателям и перевозчикам, многочисленные таможенные режимы, отсутствие административных функций. Среди реформ, в которых назрела необходимость, и/или которые планируются провести, он

упомянул разработку нового Таможенного Кодекса, устранение некоторых таможенных режимов, создание общих, упрощённых электронных таможенных деклараций и упорядочение таможенного законодательства вровень с таковым Европейского Союза. Он подчеркнул отрицательное воздействие коррупции и необходимость борьбы с нею.

**Г-н Бахтияр Мамаджанов**, Ассоциация юридических лиц и частных предпринимателей, Киргизстан, обратился к ситуации в Центральной Азии и, в частности, в Киргизстане, где после приобретения независимости были созданы новые структуры и субъекты права, новые частные компании и новые средства коммуникации. Он подчеркнул необходимость в укреплении регионального сотрудничества и отметил взаимоусиливающие отношения между региональным сотрудничеством и уровнем экономического развития (торговли, предпринимательства, правового поля, образования, а также развития инфраструктуры, информационных технологий и т. п.). Как и предыдущие спикеры, он упомянул коррупцию как основное препятствие и сказал, что созданию анти-коррупционных механизмов должен быть отдан приоритет. Кроме того, он сделал акцент на том, что гражданское общество и ассоциации деловых людей могут играть полезную роль в продвижении регионального сотрудничества и создании здоровой деловой атмосферы.

Чтобы решать проблемы коррупции, он упомянул необходимость в правовой ясности и законов по предотвращению коррупции (взяток и злоупотребления служебным положением), которые должны также включать карательные меры, такие как конфискация имущества. Назрела необходимость усилить сотрудничество между гражданскими служащими и гражданским обществом. Гражданское общество может лоббировать в парламентах с целью внесения изменений в законодательство, организовывать гражданские акции и т. п. Средства массовой информации также могут играть важную роль.

Кроме того, он остановился на важности информационного обмена среди центрально-азиатских стран, ведущего к распространению передового опыта. Он также сказал, что деловые структуры и гражданское общество могут работать вместе на региональном уровне для ускорения устранения административных барьеров и улучшения деловой атмосферы. В этом контексте, он подчеркнул необходимость в усилении профессионального потенциала предпринимательских ассоциаций и призвал ОБСЕ развивать деятельность в этом отношении.

В ходе **обсуждения** многие участники выразили своё согласие с докладчиками относительно негативного воздействия нефизических барьеров на торговлю и экономическое развитие. Было сказано, что невидимые расходы (взятки) могут составлять более чем 10% стоимости товаров и, таким образом, наносить ущерб торговле и делаю её более трудной для осуществления предпринимателями. Они призвали прилагать больше усилий для борьбы с коррупцией.

Участники также признают важность конвенций ЕЭК ООН и их выполнение. ОБСЕ призвали работать с ЕЭК ООН и обеспечить поддержку в этом отношении. Ряд участников выразили мнение, что использование конвенции TIR, в частности, гарантийной суммы TI в 50.000 долл. США на одно транспортное средство TIR может быть слишком дорогим, и перевозчики в регионе не в состоянии воспользоваться этой суммой и не могут позволить себе издержки, и, поэтому, просят ЕЭК ООН о том, когда будет разработана упрощённая (а следовательно и менее дорогая) версия документа. Г-н П. Хэнсен, ЕЭК ООН, ответил, что ЕЭК ООН, исполнительный орган TIR вместе с МДС изучают возможности создания более гибкой гарантийной системы TIR, путём обеспечения верхней и нижней границ гарантийной суммы. Ещё слишком рано предсказывать, когда такие новые меры могут быть воплощены на практике.

Другим предложением было продолжить исследования по затратам на преодоление нефизических барьеров.

Один участник подчеркнул роль Центральной Азии в транзите в Пакистан, Индию и Юго-Восточную Азию, и предложил обратить более пристальное внимание этому вопросу.

**Экспертное совещание III – Транспортные вопросы в странах, не имеющих выхода к морю: как региональное сотрудничество может сократить затраты, связанные с отсутствием выхода к морю и внести вклад в укрепление стабильности**



**Председатель: Посол Андрей Бенедджич**, Посол Словении в Российской Федерации, представитель Председательства ОБСЕ

**Секретарь: Г-н Маркку Висапаа**, Сотрудник по вопросам экономики и окружающей среды, Центр ОБСЕ в Ашхабаде

Председатель, в своих вступительных замечаниях, выразил личное удовлетворение от председательствования на этом экспертном совещании. Он подчеркнул роль дипломатических и других представителей в расширении регионального сотрудничества среди центрально-азиатских стран, включая Афганистан. К сожалению, лишь немногие страны смогли усилить это сотрудничество, будучи представлены во всех странах региона; они, в основном, были представлены их дипломатическими миссиями в других местах, таких как в Москве, Анкаре и Тегеране. В этом отношении, председатель порекомендовал разработать официальную рекомендацию по усилению регионального сотрудничества в транспорте. Он особо сослался на Алма-Атинскую Декларацию ООН и Программу Действий для стран, не имеющих выхода к морю, 2003 года.

Зам. Представителя ПРООН в Таджикистане, **Г-н Игор Боск**, представил Алма-Атинскую Программу Действий, от имени Офиса Верховного Представителя ООН для наименее развитых стран, развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и малых островных развивающихся государств. Он был особенно рад отметить, что событие ОБСЕ произошло в принимающей стране, не имеющей выхода к морю. Он обозначил **пять приоритетных областей** декларации для достижения большой цели: развивать партнёрские связи для преодоления особых проблем стран, не имеющих выхода к морю, вызванных отсутствием территориального доступа к морю, отдалённостью и изоляцией от мировых рынков. Непосредственные ключевые цели Программы Действий включали обеспечение доступа к морю и от него всеми видами транспорта, увеличение экспортной конкурентоспособности через снижение издержек торговых сделок, снижение издержек по доставке импортируемых товаров, решение проблем задержек и неопределённостей в торговых маршрутах, уменьшение потерь, ущерба и ухудшения качества по пути следования, открытие пути для расширения экспорта, и улучшение безопасности и сохранности вдоль транспортных коридоров. Программа особо призывала к налаживанию региональных партнёрских связей на национальном, двухстороннем, суб-региональном, региональном и глобальном уровнях между странами, не имеющих выхода к морю, и транзитными странами, между ними и их партнёрами по развитию, и между частным и государственным секторами.

**Первая приоритетная область** имела дело с вопросами транспортной политики. Это повлекло за собой анализ и пересмотр нормативной базы для обеспечения большего участия частного сектора. Выполнение существующих международных конвенций и региональных, а также двухсторонних юридических документов было одним из необходимых условий. Было рекомендовано, чтобы доноры отдали больший приоритет долгосрочным транспортным проектам. Касательно особых действий, рекомендованных для этой первой приоритетной области, были упомянуты следующие пункты:

- Требуется комплексный подход к торговому и транспортному секторам;
- Должны быть созданы региональные транспортные коридоры и приняты общие правила и нормы;
- Необходимо усилить существующие организационные механизмы; и
- Существует острая необходимость в разработке комплексных программ обучения, охватывающих все функциональные уровни как в государственном, так и в частном секторах.

**Вторая приоритетная область** – это развитие инфраструктуры и обслуживание. Существует необходимость в значительных капиталовложениях, большей доле государственных инвестиций и более интенсивной финансовой поддержке со стороны внешних партнёров. Необходимо определить и придать законную силу мерам в области политики и специальным действиям по различным видам транспорта (железнодорожные, автодорожные, перевозки по внутренним водным путям, трубопроводы, воздушные перевозки и связь). Специальные рекомендации включают:

- Больше привлечение государственных инвестиций в развитие инфраструктуры должно быть поддержано внешними партнёрами по развитию;
- Должна быть создана среда, способствующая конкуренции среди различных видов транспорта, с целью усиления правовых режимов для мультимодальных транспортных операций;
- Необходимо поощрять участие частного сектора в развитии инфраструктуры и, как катализатор, в привлечении иностранных инвестиций.

**Третья приоритетная область** объединяет международную торговлю и содействие развитию торговли. Основные факторы – это:

- Страны, не имеющие выхода к морю, участвуют в ограниченном масштабе в развитии транзитных перевозок в международной торговле;
- Существующие высокие транспортные издержки и действующие барьеры на пути к иностранным рынкам должны найти своё разрешение;
- Утомительные таможенные, банковские и пограничные процедуры при пересечении границ имеют непосредственное отношение к дороговизне и низкой эффективности;

Специальные меры, рекомендованные для более эффективного выполнения третьей приоритетной области, включают:

- Увеличение экспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (LLDC), к предсказуемым рынкам;
- Помощь LLDC и транзитным развивающимся странам в содействии торговле в свете так называемой «Декларации Доха»;
- Расширенное использование информационных технологий, выполнение эффективных таможенных механизмов контроля и усиленное наращивание потенциала соответствующих правительственных органов;
- Присоединение к международным конвенциям и документам, применимых к различным транспортным сегментам, и их выполнение.

**Четвёртая приоритетная область** акцентирует внимание на мерах международной поддержки. Признано, что величина издержек для создания и поддержания эффективной транзитной транспортной системы является слишком высокой для LLDC, чтобы выполнить задачу своими силами. Поэтому, партнёры по развитию должны играть более важную роль в поддержке перспективных программ развития транзитных перевозок. Это не снимает первоочередную ответственность LLDC за развитие базы для транзитных перевозок.

**Пятая приоритетная область** представляет собой деятельность для выполнения и анализа Программы Действий. Она включает индивидуальные и скоординированные усилия всех участников, двустороннее, региональное и суб-региональное сотрудничество, и регулярный анализ и контроль выполнения транзитных соглашений посредством диалога и консультаций между государственным и частным секторами. Большое значение в этой области должно придаваться роли Всемирного Банка (ВБ), Всемирной Торговой Организации (ВТО), WCO, региональных банков развития и Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД-UNCTAD). Особое внимание должно также уделяться так называемому сотрудничеству Юг-Юг и треугольному сотрудничеству. Региональным комиссиям ООН необходимо расширить свои программы для поддержки LLDC и транзитных развивающихся стран с целью улучшения транзитных возможностей. Генеральная Ассамблея ООН проводила бы ежегодный анализ выполнения Алма-Атинской Программы Действий (АРА).

Следующим спикером был Зам. Начальника Управления международного сотрудничества Министерства транспорта и коммуникаций Армении, **Г-н Вахан Бадалян**. Он проинформировал о том, что Армения стремится развивать транзитные перевозки и торговлю с учётом своих географических условий. Основные вопросы для страны включают разработку внутренних процедур для присоединения к международным соглашениям и конвенциям ООН. Армения целенаправленно развивает свою авто и железнодорожную инфраструктуру, чтобы приспособиться к растущим международным транзитным перевозкам, путём строительства новых мостов и туннелей. Географическое положение Армении, на перекрёстке внутрирегиональных транспортных коридоров, включая «Шёлковый Путь», предлагает альтернативный

экономический и выгодный маршрут для межрегиональных перевозок. Существует ряд инициатив для сотрудничества с соответствующими программами по всей территории стран СНГ, к которым присоединилась Армения. Далее, Армения поддерживает и активно участвует в развитии Евро-Азиатской транспортной связки. Армения прилагает усилия для нормализации транспортных развязок между её соседями и партнёрами в развитии.

Следующий спикер, **Г-н Хамроев Фируз Халикович**, Начальник управления Таджикского воздушного транспорта, описал возможности и готовность Таджикских воздушно-транспортных систем. Он упомянул о соответствии правилам и нормам ИКАО (Международная Организация Гражданского Воздушного Транспорта) и следовании им со стороны Таджикских авиационных органов с 1993 года и привёл информацию об обучении специалистов Таджикских авиалиний экспертами других стран. Он также описал план действий для развития авиакомпании и поддержку, оказываемую Европейским Банком реконструкции и развития (ЕБРР) и USAID для реконструкции взлётно-посадочной полосы. Он отметил, что в течение 14 лет не проводилась модернизация воздушного флота. В Душанбе не хватало авиационного топлива, запасных частей, оборудования, учебно-тренировочных и ремонтных мощностей. Национальный воздушный перевозчик столкнулся также с серьёзными эксплуатационными трудностями, вызванными изменениями в ценах на авиационное топливо на мировых рынках. Спикер выразил желание его правительства сотрудничать с соседними странами и сообществом доноров для развития воздушного сообщения между Таджикистаном и внешним миром.

Следующий спикер, **Г-н Ахмедов Султонмурод**, Начальник Управления автомобильного транспорта Министерства транспорта РТ, описал во вступлении препятствия на пути развития свободных автомобильных перевозок в своей стране. Он сослался на запущенное состояние инфраструктуры и автотранспортного парка как следствие гражданской войны. На сегодняшний день подписаны двухсторонние соглашения по автоперевозкам между Таджикистаном и заинтересованными странами. Международные транспортные компании занимают 98% всего транспортного потока в Таджикистане. Спикер упомянул о том, что национальным транспортным механизмам в пределах центрально-азиатского региона было дано предпочтение в сравнении с транзитными автоперевозками. До сих пор, все центрально-азиатские страны преследовали свои собственные национальные интересы, которые не принимали в расчёт преимущества регионального сотрудничества. Существуют другие, более практические барьеры на пути эффективных и свободных процедур по пересечению границ, с многочисленными контрольно-пропускными пунктами в затронутых странах.

В ходе обсуждения, представитель Армении поднял вопрос о препятствиях перевозкам, которые существуют между Арменией и одним из её соседей, в свете принципов, принятых в рамках Алма-Атинской Декларации. Представитель Турции ответил в том плане, что существует много возможностей для товаров из Армении по достижению турецких рынков, включая интенсификацию авиасообщения между двумя странами. Он также добавил, что в Турции много туристов из Армении.

В заключении председатель отметил, что обсуждение охватило как технические, так и фундаментальные вопросы, и что были затронуты политические предпосылки для расширения регионального сотрудничества между центрально-азиатскими странами, не имеющих выхода к морю. Он подчеркнул необходимость решать вопросы как наземных, так и воздушных перевозок в духе Алма-Атинской Декларации.

#### **Пленарное заседание IV – Роль международных финансовых институтов и двухсторонних доноров в поддержке развития транспорта**

**Председатель:** Г-н Бернар Снуа, Координатор экономической и экологической деятельности ОБСЕ

**Секретарь:** Г-н Филипп Реухлин, Ассистент по экономическим и экологическим вопросам, ОКЭЭД

**Г-н Бернар Снуа**, ОКЭЭД, представил, от имени **Г-жи Моту Кониши**, Управляющего Сектором инфраструктуры и энергитики по Европе и Центральной Азии, документ Всемирного Банка об авиационном сообщении в Центральной Азии. Ситуация в авиации в глобальном масштабе претерпела значительные изменения в свете террористических атак 11 сентября. Значительно возросли цены на авиационное топливо (составляющих сегодня 30% от прямых эксплуатационных расходов). Перевозчики с низкими транспортными издержками продвигались в направлении овладения большей доли рынков, в то время, как признанные перевозчики проявляли низкую активность. Обычным фактом стало слияние предприятий, и продолжалась либерализация авиационного сектора. В этом контексте, характеристики авиации Центральной Азии представлены ниже, в сводной таблице.

#### *Авиация Центральной Азии*

	Организационные мероприятия	Авиакомпании	Спрос
Казахстан	Отдельные	<ul style="list-style-type: none"> <li>Одна основная и 2-3 малых компании</li> <li>Авиация западных стран</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Умеренный местный и международный</li> </ul>
Киргизская Республика	Отдельные	<ul style="list-style-type: none"> <li>Две не функционирующие государственные компании</li> <li>Авиация советского времени</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Низкий местный</li> <li>Низкий международный</li> </ul>
Таджикистан	Комбинированные	<ul style="list-style-type: none"> <li>Не функционирующая государственная компания</li> <li>Авиация советского времени</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Низкий местный</li> <li>Низкий международный</li> </ul>
Туркменистан	Комбинированные	<ul style="list-style-type: none"> <li>Государственная компания</li> <li>Авиация западных стран</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Умеренный местный</li> <li>Низкий международный</li> </ul>
Узбекистан	Отдельные номинально	<ul style="list-style-type: none"> <li>Государственная компания</li> <li>В основном, авиация западных стран</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Умеренный местный и международный</li> </ul>

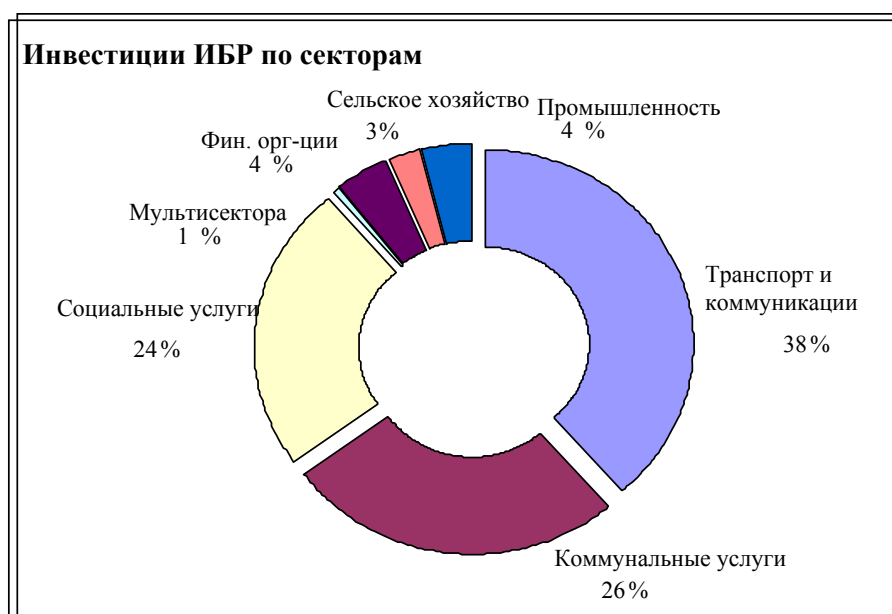
Был также упомянут ряд вопросов, относящихся к отдельным странам. В **Казахстане** назрела необходимость разделить полностью воздушные операции и политику/регулирование. Необходимо провести полную либерализацию в корпорированном аэропорту г. Астаны. Должны быть сняты маршрутные ограничения, которые наложило правительство, и предоставлены права на 5<sup>-ое/ую</sup> разрешение/свободу, в особенности, что касается грузовых операторов. В **Киргизской Республике** необходима реконструкция аэропорта в г. Ош. В **Таджикистане** есть острая необходимость разделить регулирование, авиакомпанию, аэропорт и АТМ, а также предстоит проанализировать состояние воздушного флота и модернизировать его. **Туркменистан** осуществляет авиаперевозки по типу узлового аэропорта с расписанием полётов, соединяющих Южную и Юго-Восточную Азию с Европой, наряду с интенсивным местным авиасообщением, но очень низкой активностью относительно других центрально-азиатских стран. **Узбекистан** имеет некоторое правовое разделение между нормативно-правовым регулированием и политикой, авиакомпанией и аэропортами, но уровень их интеграции остаётся всё ещё высоким. Авиаперевозки грузов затруднены из-за таможенных процедур, и есть определённые трудности с ввозом необходимого оборудования иностранными авиаперевозчиками.

Целью либерализации является получение чистой экономической прибыли странами – участниками соглашения, посредством наращивания конкуренции между авиакомпаниями, предоставление большего простора для авиакомпаний третьих стран по осуществлению авиасообщений по маршруту, соединяющего две другие страны; и обеспечение большей гибкости для авиакомпаний по развитию их маршрутов и сетей по их выбору. Тем не менее, нарастающая конкуренция и вовлечение в неё других участников окажет нажим на малоэффективные авиакомпании, и они могут сойти с арены. Казахстану и Узбекистану необходимо изучить выгоды от либерализации. Киргизской Республике, Таджикистану и Монголии необходимо рассмотреть возможность трёхстороннего регионального соглашения.

В этом контексте, возможная роль международных организаций может заключаться в следующем:

- Координация технической помощи;
- Совместное спонсирование семинаров для нарастающего взаимоусиления секторов авиации и туризма;
- Привлечение частного сектора и правительств для обеспечения большей степени участия и понимания в изменении политики и её воздействия;
- Совместное спонсирование регионального рабочего семинара по вопросам грузовых воздушных перевозок.

**Г-жа Альма Иссабаева**, Сотрудник по операциям, региональный офис, Исламский Банк Развития (ИБР), представила деятельность ИБР в области транспорта и регионального сотрудничества в Центральной Азии. ИБР имеет в своём составе 56 стран – членов организации, включая все центральнo-азиатские страны. Её стратегические цели – снижение бедности, развитие сотрудничества между странами-участниками, усиление исламских финансовой отрасли и организаций. С 1992 года, когда Азербайджан вступил в группу ИБР, банк инвестировал около ID 600 миллионов (свыше 800 миллионов долл. США) в более чем 100 проектов в Центральной Азии и Азербайджане. Распределение по секторам показано ниже:



выполнения региональных проектов, технической помощи для региональных проектов, участия в региональных конференциях и рабочих семинарах (организуемых, в частности, SPECA, CACO, CAREC, ТРАСЕКА, ЕСО и инициативами ООН для стран, не имеющих выхода к морю) и сотрудничества с другими международными финансовыми организациями и двухсторонними донорскими организациями в продвижении региональных инициатив. До сих пор, группой ИБР было

профинансировано несколько дорожных проектов, соединяющих Казахстан с Россией, Таджикистан с Китаем, а также ряд проектов ТРАСЕКА, соединяющих Азербайджан с Грузией, и соединяющих Туркменистан с Казахстаном и Афганистаном. Несколько транспортных соглашений были одобрены группой ИБР для развития регионального сотрудничества в Центральной Азии, включая ТС для разработки технико-экономического обоснования для внедрения мультимодальной транспортной сети.

В дополнение к вышесказанному, группа ИБР профинансировала несколько инвестиционных конференций, нацеленных на привлечение иностранных инвестиций в регион. Группа ИБР также организовала встречи, чтобы содействовать вступлению стран региона во Всемирную Торговую Организацию.

**Г-жа Оксана Назмиева**, представляющая Азиатский Банк Развития, отметила, что конференция ОБСЕ совпала с региональной встречей CAREC. Организация CAREC, основанная в 1997 году – это союз с целью форсировать экономический рост в центрально-азиатских странах. Страны-участники CAREC – это Азербайджан, Казахстан, Киргизская Республика, Монголия, КНР, Таджикистан, Узбекистан. Организация CAREC является также союзом многосторонних организаций – АБР, ЕБРР, МФК, АБР, ПРООН и ВБ.

Транспортный сектор в странах – членах CAREC сталкивается со следующими ключевыми вопросами по региональным перевозкам:

- Недостаточный транзитный поток людей и товаров через границы из-за бюрократических процедур и недостаточно оборудованных контрольно-пропускных пунктов;
- Отсутствие единых правил перевозки среди стран – членов CAREC;
- Недостаточно развитая региональная транспортная сеть;
- Низкий уровень конкуренции в железнодорожных перевозках из-за излишне интегрированной и монополистической природы организаций; и
- Ограниченные организационные и людские ресурсы в транспортном секторе.

Центрально-Азиатская региональная дорожная карта в транспортном секторе (RTSR) была одобрена на встрече в верхах в Маниле 26-27 апреля 2005 года. Затем, был принят план действий по выполнению RTSR. Рабочая программа на 2006 год включает:

- Упорядочение и упрощение процедур и документации по трансграничным перевозкам;
- Упорядочение правил перевозок;
- Развитие и улучшение региональных и международных транспортных коридоров;
- Модернизация и реконструкция железных дорог; и
- Улучшение финансирования сектора и его управления.

**Г-н Фернан Пиллонел**, Глава постоянного представительства ЕБРР в Таджикистане, представил деятельность ЕБРР в области транспорта и регионального сотрудничества. ЕБРР поддерживает дальнейшую приватизацию государственных служб в странах с переходной экономикой. Центрально-азиатские страны могут обращаться в ЕБРР посредством *ранней инициативы стран с переходной экономикой* (ЕТИ). Необходимо уделить особое внимание инфраструктурным инвестициям, которые могут выделяться после тщательного анализа различных рисков и выполнения финансовых критериев ЕБРР. ЕБРР также поощряет участие частного сектора посредством налаживания партнёрских отношений между государственным и частным секторами.

Участники предложили создание лизинговой компании для всех секторов транспорта, учитывая высокие издержки при приобретении новых воздушных судов, поездов и т. п. Участники также подчеркнули необходимость обновления парка, учитывая все возрастающие цены на горючее и законодательство портов/пунктов назначения, которые запрещают использование транспортных средств с повышенным уровнем шума.

## ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ВЫСТУПЛЕНИЯ

Г-н Бернар Снуа

Координатор экономической и экологической деятельности ОБСЕ

Ваши Превосходительства,  
Дамы и Господа,

Я рад приветствовать Вас на заключительном заседании первой подготовительной конференции в канун 14-го экономического форума ОБСЕ. Мы провели вместе два дня в интенсивных и плодотворных обсуждениях. Пленарные заседания и экспертные совещания были не только содержательными, но также привели к ряду предложений по возможным дальнейшим действиям ОБСЕ. Я полагаю, что мы можем быть удовлетворены результатами этой конференции.

Позвольте мне заверить Вас, что моя организация, вместе с будущим бельгийским председателем в правлении ОБСЕ, внимательно проанализируем все ценные идеи и предложения, идущие от нашей встречи, и представим их на рассмотрение органов ОБСЕ в Вене. Я уверен, что многие из этих идей найдут своё конкретное воплощение в деятельности ОБСЕ посредством стран – участников этой организации, или в сотрудничестве с партнёрами. Своим активным участием в этой конференции Вы внесли вклад в процесс нахождения ниши ОБСЕ в области транспорта и я хочу Вас за это поблагодарить.

Дамы и Господа,

Есть одно заключение, которое я обязательно хочу сделать в конце этих двух дней – выбор транспорта как темы 14-го экономического форума ОБСЕ был удачным. Я хочу рекомендовать будущему бельгийскому председателю в правлении ОБСЕ выдвинуть это предложение и направить процесс в сторону принятия решения по этой теме.

Докладчики, эксперты и участники единодушно подчёркивали важность транспорта, роль, которую он играет в интенсификации торговли и, таким образом, экономическом росте, тот факт, что транспорт должен рассмариваться в числе первоочередных задач в политической повестке правительств, а также международных организаций. Они также говорили, что развитие эффективного и безопасного транспорта является нелёгкой задачей, поскольку требует всесторонних мер, сотрудничества, укрепления организаций, участия и партнёрства государственного и частного секторов, опыта, подготовки, финансирования и помощи. Мы слышали, что будет сложно выбирать между различными проектами, что интересы различных участников не всегда совпадают, что политические проблемы или нерешённые конфликты препятствуют транспорту и стесняют экономические отношения. Даже если это так, у ОБСЕ есть своя роль. Мы здесь не для того, чтобы решать лёгкие задачи. Мандат ОБСЕ – принимать вызовы, развивать сотрудничество, безопасность, экономический рост, применяя всесторонние подходы.

Тема транспорта была принята при одобрении 55-ью государствами – участниками ОБСЕ, и сейчас эти 55 странам предстоит работать вместе для определения наиболее подходящей роли, которую ОБСЕ может играть, и привести механизм в действие. Как правильно отметил Его Превосходительство, Г-н Премьер-Министр А. Акилов, на открытии заседания, индивидуальные усилия отдельных стран важны, но необходимы взаимные усилия всех участвующих государств для укрепления сотрудничества и развития эффективных и безопасных транспортных связей в нашем регионе.

Посол Андрей Бенедеджич, говоря от имени председателя, приветствовал тот факт, что ещё раз тема была найдена в экономическом и экологическом измерении, что представляет ценность для всех участвующих государств. Он отметил, что как раз подобно теме миграция-интеграция во время председательствования Словении в ОБСЕ, акцент на транспорте несёт схожий потенциал для эффективных связей в различных измерениях и действия. Г-н Фрэнк Гиркенс, представляющий предстоящее председательство Бельгии в ОБСЕ, сказал, что развитие и рост являются высокими приоритетами, но они имеют место посредством торговли, а торговля нуждается в эффективном и безопасном транспорте. ОБСЕ может возводить мосты между

лицами, определяющими политику – национальными правительствами и международными организациями – и развивать дорожные карты для сотрудничества между ними.

Дамы и Господа,

Позвольте мне вкратце остановиться на ряде идей и предложений, исходящих из наших дискуссий в течение последних двух дней. Я пытался сделать акцент на тех из них, которые подходят для ОБСЕ. Список ни в коей мере не исчерпывает всех тем и, пожалуйста, вносите предложения, не стесняйтесь, после моей презентации, и дополните этот список.

**Пленарное заседание I – Роль транспорта в региональном экономическом сотрудничестве и стабильности**, представило некоторые фундаментальные концепции и вопросы, и определило поле деятельности для всей конференции.

Профессор Старр поставил нас в известность о транспортном дефиците, который Таджикистан и другие центрально-азиатские страны унаследовали за полтора столетия, в течение которого они были отрезаны от их естественных торговых партнёров, расположенных к югу и востоку от них. Он призвал нас представить себе полное обновление большого сердца Азии, существовавшем в течение 15 веков, когда Великий Шёлковый Путь поддерживал торговлю, накопление благосостояния, доход для государств, развивающихся в этой области и выдающуюся культуру.

Основной акцент заседания был сделан на **связь между транспортом, торговлей и инвестициями**. Роберт Новак, из ЭКЕ ООН, показал нам воздействие транспорта на торговлю, инвестиции и экономическую интеграцию. Он, в частности, обратился к ситуации в странах, отдалённых от их рынков, и в странах, не имеющих выхода к морю. Торговля является наиболее важным двигателем экономического развития, но высокие транспортные издержки и большие времена доставки не способствуют торговле. В прошлом, более низкие транспортные издержки составляли 8% от роста экспорта, но выгоды сулят быть намного выше в будущем. Роберт Новак оценил, что удвоение времени доставки понижает объём торговли почти на 1/3, и что задержка в связи с таможенными формальностями, длящаяся от 5 до 7 дней, понижает уровень торговли на 40%. Касательно инвестиций он подтвердил, что региональная интеграция для создания расширенного рынка и наличие инфраструктуры и транспортных служб были факторами в решениях по вопросам, где вкладывать средства, особенно для больших фирм. Было подчёркнуто, что торговля является не только предметом физической инфраструктуры, но и организаций, поддерживающих рынки, что она требует наличия организационной инфраструктуры, со скоординированными пограничными и таможенными режимами, налогами и сборами, безопасностью, а также конкуренции, имеющей исключительное значение.

Более конкретно, что касается **Центральной Азии**, снижение «расстояния до рынков» необходимо вести параллельно с развитием инфраструктуры, улучшением деловой атмосферы и укреплением регионального сотрудничества и интеграции. Хорошее управление – ключ к улучшению деловой атмосферы; таможенная и нормативно-правовая база. Необходимы образование и новое мышление, которые близки к частному предпринимательству. С другой стороны, международным организациям и финансовым организациям необходимо представлять себе Центральную Азию как регион, выступающий от собственного имени, а не как чей-либо придаток.

Другим вопросом было положение **стран, не имеющих выхода к морю**, у которых есть свои специфические проблемы, требующие своего решения, поскольку эти страны сталкиваются с транспортными издержками, которые на 50% выше в сравнении со странами, имеющих доступ к морю. Вдобавок к этому, перевозка продукции сельского хозяйства и горно-добывающей промышленности обходится дороже, чем перевозка промышленных товаров, влияя на сравнительные преимущества таких стран (Очень показательный пример был приведён вчера вечером, на приёме Министра экономики и торговли РТ, который сказал, что его страна может экспортировать лишь 10% плодоовощной продукции). Для преодоления этой проблемы необходимо расширять региональное сотрудничество. ОБСЕ призвали изучить существующие материалы и, в случае отсутствия таковых, подготовить **независимый отчёт по оценке экономических издержек упущенных возможностей** и потенциальных выгод, которые можно получить от улучшения и большей координации транспортных и торговых режимов. Такого рода исследование может быть полезным средством в плане информационного обеспечения и указать возможные варианты выправления сегодняшнего положения. Вдобавок к этому, можно



рассмотреть возможность развития торгового потенциала при наличии связей между экономиками стран.

Развитие дальних транспортных маршрутов необходимо сопровождать организацией **сети вспомогательных дорог**, обеспечивающих связь с более отдалёнными областями страны. А также, необходимо принять меры для **решения и предотвращения возможных негативных последствий** открытия новых транспортных маршрутов, таких как расширение наркоторговли и распространение ВИЧ.

**Пленарное заседание II - Рассмотрение существующих инициатив по сотрудничеству в области транспорта и достигнутого прогресса** - привело к примерам эффективной политики и практики, и информацию о деятельности других международных организаций. В этом отношении, заседание сыграло важную роль в определении роли ОБСЕ, которая ни в коей мере не должна дублировать работу других международных организаций и двухсторонних механизмов сотрудничества.

Пол Хэнсен из транспортного отдела ЕЭК ООН помог определить барьеры на пути международного транспорта: недостаточно развитые или разрозненные сети; длительные, утомительные процедуры и проверки; угрозы безопасности; разнородные правила по перевозкам; озабоченность, связанная с безопасностью и окружающей средой. Он прояснил вклад ЕЭК ООН посредством 55 соглашений, конвенций, рекомендаций и резолюций в области транспорта, а именно в пяти областях: международные инфраструктурные сети; международные наземные перевозки, транспорт и безопасность; перевозка опасных и специальных грузов; содействие в пересечении границ; безопасные и экологически безвредные транспортные средства (Пан-Европейская программа для транспорта, окружающей среды и здоровья). Он сослался на работу по Евро-Азиатским связям, осуществляемую вместе с ЭСКАТО ООН, подчёркивая необходимость завершения базы данных ГИС (Глобальная Информационная Система) (требуется финансирование).

Было отмечено, что присоединение к соглашениям и нормам ЕЭК ООН способствовало развитию торговли, обеспечило доступ к рынкам и включение в процессы глобализации. Необходимо сделать акцент на выполнение, и это та область, где ОБСЕ может помочь в процессе мониторинга и в проектах, которые могут укрепить потенциал стран – участников этой организации, для выполнения конвенций и соглашений ЕЭК ООН, подписанных ими. Также было отмечено, что ОБСЕ необходимо добиваться более тесного сотрудничества с региональными организациями, такими как ЕврАзЭС.

Г-н Дирк Шубель из Европейской Комиссии остановился на сотрудничестве Европейского Сообщества со странами ОБСЕ в области транспорта, а также основных областях интереса для ЕК для каждого вида транспорта, и среди прочих: повышение эксплуатационной и иной безопасности согласно нормам международной организации гражданской авиации (ИКАО) и правил Европейского Союза, включая обучение в авиации; использование спутниковой связи Галилей как всемирной системы с непосредственным участием некоторых стран в программе; транспортный диалог ЕС – Россия и министерская Конференция по вопросам транспорта между ЕС и странами черноморского и каспийского бассейнов, состоявшаяся в Баку в ноябре 2004 года, и её продолжение посредством пяти рабочих групп. Он высказал также специальные предположения о том, где ОБСЕ может играть особенно полезную роль, основываясь на своём опыте и связях в регионе, посредством своей деятельности на местах. ОБСЕ может внести существенный вклад в таких областях, как безопасность на всех видах транспорта (в особенности, авиации, портах и городском транспорте); хорошее управление в транспортном секторе; предотвращение или разрешение конфликтов в областях, имеющих отношение к транспортному сектору.

**Экспертное совещание I – Оптимизация транспортных связей между Европой и Азией в поддержку регионального экономического развития, стабильности и безопасности**, включило презентации коридоров – Транссибирского, Север-Юг и ТРАСЕКА. Было очевидно, что эти коридоры имеют значительный потенциал. Они конкурируют между собой, но также дополняют друг друга в доставке грузов из Европы в Азию и обратно.

Тогда, как было трудно определить непосредственную роль ОБСЕ в реализации такого рода крупных инфраструктурных проектов, было сказано, что ОБСЕ может продолжать развивать диалог среди стран – участниц этой организации, в духе единства и сотрудничества.

Представитель Международной Дорожной Федерации, Г-н Энтони Пиэрс также подчеркнул во вступительной части важность обслуживания существующей транспортной инфраструктуры.

**Экспертное совещание II – Транспортные вопросы на субрегиональном, национальном и местном уровнях: вопросы стратегического планирования, в том числе в области экологической устойчивости,** обеспечило рамки для взаимодействия различных участников, представляющих министерства транспорта, министерства по охране окружающей среды, местные и региональные властные структуры, транспортные компании, НПО, включая тех, которые занимаются вопросами охраны окружающей среды.

В ходе обсуждений участники разработали ряд вопросов, представленных на предыдущих заседаниях, таких как связь между транспортом и торговлей, развитие и поддержание транспортной инфраструктуры, присоединение основных коридоров к местным рынкам, сотрудничество по вопросам пересечения границ, международная торговля и транспорт, координация между различными участниками и т. п. Они подчеркнули комплексный характер обсуждавшихся вопросов. Развитие транспорта на субрегиональном, национальном и местном уровнях требует эффективной нормативно-правовой базы, расстановки приоритетов, стратегических решений и координации, укрепления потенциала, мобилизации ресурсов, включая использование партнёрских отношений между государственным и частным секторами. Были приведены примеры, как решать эти вопросы, например, путём создания национальных или межрегиональных (включая трансграничные) руководящие комитеты. Такие инициативы могут в дальнейшем получить поддержку со стороны ОБСЕ. ОБСЕ имеет определённую роль в поддержке реформы национальной и местной транспортной администраций, в обеспечении прозрачности и единообразного характера процессов по принятию решений.

Касательно транспорта и окружающей среды, было отмечено, что эти две области изначально конфликтны друг с другом и, поэтому, необходимо включать вопросы окружающей среды в развитие транспорта. Назрела необходимость в регулировании транспортного законодательства, привести его в соответствие с международными экологическими нормами. Выполнение существующих международных конвенций по охране окружающей среды, таких как климатические изменения, может пойти на пользу как окружающей среды, так и транспорта, и экономическому развитию, и способствовать распространению новых технологий, как отметил Г-н Канат Байгарин из Казахстана. Информационные центры в области окружающей среды (Орхусские Центры), поддерживаемые ОБСЕ в различных странах-участниках этой организации, могут использоваться для повышения информированности в вопросах транспорта и экологии, развития диалога по ним, а также для подготовки исследований воздействия транспортных проектов на окружающую среду экспертами этих двух областей знаний. С другой стороны, природные бедствия, в частности, оползни и наводнения, влияют отрицательно на транспортную инфраструктуру. Когда природных бедствий избежать не удаётся, должны приводиться в действие местные и региональные планы на случай возникновения чрезвычайных ситуаций. При поддержке ОБСЕ, должны приниматься адекватные меры против наводнений и оползней и, таким образом, предотвращающие природные бедствия. По существу, с помощью инициативы ENVSEC (экологическая безопасность), партнёром которой является ОБСЕ, такие вопросы уже решались ПРООН в Ферганской долине. Необходимо проводить лесопосадочные мероприятия, чтобы придать гибкость экосистемам, которые могут поглощать выбросы газов и стабилизировать почвенную структуру для предотвращения оползней и опустынивания.

На этом совещании участники отмечали, что рост международных экономических обменов стран Европы и Азии должен идти параллельно с ростом значения экономически эффективного наземного транспорта и транзитных транспортных связей между этими двумя континентами. Чтобы практически приспособиться к будущему росту евразийской торговли, представляется, что надо провести тщательный анализ транзитного потенциала стран Центральной Азии и предложить меры международного уровня, нацеленные на его оптимальное развитие и использование. К тому же, в недавнем прошлом регион стал свидетелем всплеск международных диверсий и терроризма, и продолжающихся попыток наркодельцов использовать транспортные маршруты Центральной Азии в своих собственных целях. Эта деятельность представляет вызов и угрозу стабильности стран региона. Чтобы принять этот новый вызов, странам приходится использовать ресурсы, предназначенных для целей развития. В этих обстоятельствах, мировое сообщество призвано оказать поддержку усилиям стран региона по нейтрализации вышеупомянутых угроз.

В этом контексте делегация принимающей страны – Республики Таджикистан, сделала предложение ОБСЕ организовать, вместе с МДС, ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН, в Душанбе,

желательно в 2006 году, международную конференцию по транзитным перевозкам и наземным транспортным транзитным маршрутам через страны Центральной Азии. Темой конференции может быть: «Перспективы для развития транс-Азиатских и Евразийских транзитных перевозок через Центральную Азию на период до 2015 года». Одной из главных целей конференции была бы разработка, с помощью специалистов по международным транзитным перевозкам и в консультации с международными финансовыми организациями, ряда рекомендаций по стратегии развития транзитного транспортного потенциала центрально-азиатских государств до 2015 года. Эти рекомендации помогли бы странам региона выработать их национальные стратегии по развитию транзитных перевозок.

**Пленарное заседание III - Рассмотрение нефизических барьеров для транспорта. Значение эффективного управления как необходимого условия для безопасной и эффективной торговли и транспорта,** началось с презентаций сопутствующей деятельности и документов других организаций, таких как программ Всемирного Банка по содействию торговле и транспорту и конвенций ЕЭК ООН по оказанию помощи при пересечении границ, а также примеры национальной деятельности. Исходя из этих примеров, была определена возможная роль ОБСЕ.

В частности, ОБСЕ и ЕЭК ООН необходимо углубить их партнёрские отношения, поскольку совместные действия могли бы сыграть ведущую роль в поддержке выполнения соответствующих конвенций ЕЭК ООН, которые способствуют торговле, транспорту и пересечению границ, стимулированию политической воли и мобилизации технической помощи. Также было отмечено, что в некоторых случаях процесс выполнения может начинаться с пилотных проектов и развиваться поэтапно, с учётом ситуации в отдельно взятой стране. В более конкретном плане, ЕЭК ООН полагает, что ОБСЕ обладает важным потенциалом в следующих четырёх областях:

- Контроль выполнения путём присутствия ОБСЕ в отдельно взятой стране (а иногда прикомандирование в страну сотрудника организации) и отчётность по невыполнению и нормативно-правовым вопросам
- Обучение на национальном и региональном уровнях
- Создание партнёрских связей между старыми и новыми странами, ставших участниками Конвенции TIR
- Визовые вопросы

В то время, как ЕЭК ООН представляет глобальный зонтик, могут разрабатываться специальные проекты (включая те, которые имеют дело с пересечением границ), решающие те или иные конкретные задачи стран. Налаживание хорошего управления и борьба против коррупции должны также оставаться одним из приоритетов ОБСЕ.

**Экспертное совещание III - Транспортные вопросы в странах, не имеющих выхода к морю: как региональное сотрудничество может сократить затраты, связанные с отсутствием выхода к морю и внести вклад в укрепление стабильности,** началось с презентации Алма-Атинской Декларации и Алма-Атинской Программы Действий по странам, не имеющих выхода к морю, и продолжалось с комментариями представителей ряда стран.

Было отмечено, что в своей сфере, ОБСЕ может играть ведущую роль в продвижении Программы, поскольку она имеет схожие цели, принципы и подходы, в частности, развитие партнёрских отношений на национальном, двухстороннем, суб-региональном, региональном и глобальном уровнях, между странами, не имеющих выхода к морю, и транзитными странами, между последними двумя и их партнёрами по развитию, между частным и государственным секторами; содействие разработке упорядоченных административных процедур, упрощение пограничных процедур, выполнение международных конвенций и т. п. Чтобы определить возможные конкретные действия, ОБСЕ необходимо продолжать свои контакты с Верховным Представителем ООН для наименее развитых стран, развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и малых островных развивающихся государств.

**Пленарное заседание IV – Роль международных финансовых институтов и двухсторонних доноров в поддержке развития транспорта,** представляло презентации Всемирного Банка, Азиатского Банка Развития (посредством его Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества – инициативы CAREC), Исламского Банка

Развития и Европейского Банка по Реконструкции и Развитию, и пришло к мысли о важности координации и вспомогательной роли, которую может играть ОБСЕ. Другим более частным вопросом, который обсуждался на заседании, была либерализация авиационного сектора в Центральной Азии. В ходе обсуждения было сделано предложение поддержать автотранспортные компании в Таджикистане и других центрально-азиатских странах путём создания региональной лизинговой компании.

Дамы и Господа,

На следующей встрече Подкомитета по вопросам экономики и окружающей среды, намеченной через две или три недели, и затем на 14-ом экономическом форуме мы будем обсуждать предложения, сделанных на конференции в Душанбе.

Перед закрытием, я хотел бы ещё раз выразить мою горячую благодарность Правительству Таджикистана за его тёплое радушие и гостеприимство, и передать мою благодарность **Его Превосходительству Акил Акилову**, Премьер-Министру, **Его Превосходительству Абдурахиму Ашурову**, Министру Транспорта, и **Его Превосходительству Хакиму Солиеву**, Министру Экономики и Торговли Республики Таджикистан, и через них – всем, кто способствовал успешной организации конференции.

Я хотел бы также поблагодарить Председательство Словении в ОБСЕ и вступающее Бельгийское Председательство за слаженное взаимодействие в подготовке к конференции. Особые слова благодарности выражаю также в адрес всех председателей, спикеров, экспертов и докладчиков. Особая благодарность переводчикам и группе материально-технического снабжения, а также группе из нашего ОБСЕ Центра в Душанбе под руководством Его Превосходительства Посла Алена Куанона, Саулиусу Смалису и Мухаббат Камаровой, Бесс Браун и Бахриддину Шерматову. Здесь же, я хочу упомянуть о всех усилиях, предпринятых сотрудниками моего офиса, тех, кто присутствует здесь – Г-на Алексея Стукало, Г-жу Андреа Гредлер, Г-на Габриэля Леонте и Г-на Филиппа Реухлина, а также коллег в Вене.

Наши обсуждения вряд ли были бы возможны без всех участников этого события, и я хотел бы поблагодарить всех Вас за Вашу поддержку и содействие – все участвующие делегации ОБСЕ, международные организации, НПО, академики, представители деловых кругов, сотрудники ОБСЕ по экономическим вопросам, большое Вам спасибо.

Ваши Превосходительства,  
Дамы и Господа,

Для меня было большой честью и удовольствием быть с Вами в Душанбе эти два дня. Я ожидаю с удовольствием продолжения нашего сотрудничества. Мы будем ждать Вас в Вене, 23-24 января, на первой части 14-го экономического форума ОБСЕ.

Я желаю Вам всем счастливого возвращения домой.



## Организация по Безопасности и Сотрудничеству в Европе

Офис Координатора экономической  
и экологической деятельности ОБСЕ

Вена, 4 ноября 2005 года

**Первая Подготовительная Конференция к Четырнадцатому  
Экономическому Форуму ОБСЕ  
“Роль транспорта в расширении регионального экономического  
сотрудничества и укреплении стабильности”  
Душанбе, Таджикистан, 7-8 ноября 2005 года**

Место проведения Конференции:  
Государственный Комплекс «Кохи Вахдат»  
Проспект Рудаки 107, Душанбе

### **ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ АННОТИРОВАННАЯ ПОВЕСТКА ДНЯ**

#### **Воскресенье, 6 ноября 2005 года**

17.00 - 19.00      **Регистрация** на месте проведения конференции в  
Государственном Комплексе «Кохи Вахдат»

#### **Понедельник, 7 ноября 2005 года**

08.00 – 09.00      **Регистрация** на месте проведения конференции в  
Государственном Комплексе «Кохи Вахдат»

09.00 - 10.00      **Открытие** (свободный вход для Прессы)

**Модератор: Е.П. Хаким Солиев**, Министр экономики и торговли Республики  
Таджикистан

Приветственные выступления:

- **Е.П. Акила Акилова**, Премьер-Министра Республики Таджикистан
- **Е.П. Абдурахима Ашурова**, Министра транспорта Республики Таджикистан
- **Посла Андрея Бенедеджич**, Посла Словении в Российской Федерации,  
представителя Председательства ОБСЕ
- **Г-на Фрэнка Гиркенс**, Главы Отдела Председательства ОБСЕ, Министра  
иностраных дел Бельгии, Бельгийское Председательство ОБСЕ в 2006 году
- **Посла Алена Куанон**, Главы Центра ОБСЕ в Душанбе
- **Г-на Бернара Снуа**, Координатора экономической и экологической деятельности  
ОБСЕ

10.00 – 10.30 Кофе-брейк

10.30 - 11.30 **Пленарное заседание I – роль транспорта в региональном экономическом сотрудничестве и стабильности**

**Модератор:** **Е.П. Абдурахим Ашуров**, Министр транспорта Республики Таджикистан

**Секретарь:** **Г-жа Бесс Браун**, Старший Советник по экономическим вопросам, Центр ОБСЕ в Душанбе

Презентации:

- **Г-н Фредерик Старр**, Председатель Центральноазиатско-Кавказского Института, Университет Джонса Хопкинса: *Расширение Центральной Азии и будущее континентальной торговли*
- **Г-н Роберт Новак**, Отдел Экономического Анализа Экономической Комиссии ООН по Европе (UNECE): *влияние транспортных связей на торговлю, инвестиции и экономическую интеграцию в пространстве ОБСЕ и с ее Средиземноморскими и Азиатскими Партнерами по Сотрудничеству.*

Обсуждение

11.30 – 13.00 **Пленарное заседание II– Рассмотрение существующих инициатив по сотрудничеству в области транспорта и достигнутого прогресса – примеры эффективной стратегии и практики.**

**Модератор:** **Г-н Фрэнк Гиркенс**, Глава Отдела Председательства ОБСЕ, Министр иностранных дел Бельгии, Бельгийское Председательство ОБСЕ в 2006 году

**Секретарь:** **Г-н Уильям Хэнлон**, Советник по экономическим и экономическим вопросам, Миссия ОБСЕ в Грузии

Презентации:

- **Г-н Паул Хансен**, Советник по экономическим вопросам Транспортного Отдела Экономической Комиссии ООН по Европе (UNECE): *работа UNECE в области транспорта*
- **Г-н Дирк Шубел**, Администратор Отдела по международным отношениям, Генерального Правления по Энергетике и Транспорту Европейской Комиссии: *двухстороннее и многостороннее сотрудничество в транспортном секторе между Европейским Союзом и государствами-участниками ОБСЕ*
- **Г-н Гумар Касымов**, Советник и Заместитель Главы Отдела развития инфраструктур, Евразийское Экономическое Сообщество: *работа Евразийского Экономического Сообщества по поддержке регионального сотрудничества в сфере транспорта*

Обсуждение

13.00 - 14.30 Перерыв на обед

14.30 - 16.00 **Экспертное совещание I – Оптимизация транспортных связей между Европой и Азией в поддержку стабильности и безопасности регионального экономического развития**

**Модератор:** Г-н **Фредерик Старр**, Председатель Центральноазиатско-Кавказского Института, Университет Джонса Хопкинса

**Секретарь:** Г-н **Даниэлис Пивориунас**, Советник по экономическим и экологическим вопросам Миссии ОБСЕ в Боснии и Герцеговине

Участники группового обсуждения:

- Г-н **Федор Пехтерев**, Директор Института Технических и Экономических Исследований и Проектирования Железнодорожного Транспорта, Москва, Российская Федерация: *Транс-Сибирская Железнодорожная Магистраль*
- Г-н **Карл Нелс**, Координатор TRACECA по Центральной Азии и г-жа **Юлия Усатова**, Эксперт по международным связям и связям с общественностью, Постоянный Секретариат Межправительственной Комиссии TRACECA
- Г-жа **Ирина Душина**, Старший Советник, Правовой департамент Министерства транспорта Российской Федерации
- Г-н **Энтони Пиэрс**, Генеральный Директор офисов Международной Дорожной Федерации в Женеве/Брюсселе,
- Г-н **К. Муминов**, Глава Железнодорожного Отдела, Министерство транспорта Республики Таджикистан

Обсуждение

16.00 - 16.30 Кофе-брейк

16.30 - 18.00 **Экспертное совещание II - Транспортные вопросы на субрегиональном, национальном и местном уровнях: вопросы стратегического планирования, в том числе в области экологической устойчивости**

**Модератор:** Г-н **Алексей Стукало**, Заместитель Координатора экономической и экологической деятельности ОБСЕ

**Секретарь:** Г-н **Филип Реухлин**, Ассистент по экономическим и экологическим вопросам Офиса Координатора экономической и экологической деятельности ОБСЕ

Участники группового обсуждения:

- Г-н **Айбек Акбаров**, Первый Заместитель Губернатора Джалалабадской Области, Кыргызстан
- Г-н **Боймамад Алибахшов**, Руководитель НПО «Милал Интер», Хорог, Бадахшанская область, Таджикистан
- Г-н **Менсур Ходжич**, Старший ассоциированный эксперт, Отдел Транспортной инфраструктуры – отдел разработки и выполнения проектов, Министерство связи и транспорта, Босния и Герцеговина
- Г-н **Джалил Бузуруков**, Советник Председателя Государственного Комитета по охране окружающей среды и лесного хозяйства, Таджикистан
- Г-н **Канат Байгарин**, Руководитель Координационного Центра по климатическим изменениям, Казахстан

- **Г-н Фарман Сафаров**, Заместитель Начальника Отдела транспортной политики, Азербайджан
- **Г-н М. Шокиров**, Президент Международной Ассоциации Перевозчиков, Член Международной Дорожной Федерации, Таджикистан

Обсуждение

19.00 Прием по приглашению Министерства Иностранных Дел Республики Таджикистан – Чайхана Рохат

**Вторник, 8 ноября 2005 года**

09.00 - 11.00 **Пленарное заседание III – рассмотрение нефизических барьеров для транспорта. Значение эффективного руководства как необходимого условия для безопасной и эффективной торговли и транспорта**

**Модератор:** Г-н Роберт Новак, Отдел Экономического Анализа, ЕЭК ООН)

**Секретарь:** Г-н Габриэл Леонте, Советник по экономическим и экологическим вопросам, ОКЭЭД

Презентации:

- **Г-жа Моту Кониши**, Руководитель Отдела инфраструктуры и энергетики для Европы и Центральной Азии Всемирного Банка: *Работа Всемирного Банка в области содействия торговле и транспорту в Центральной Азии*
- **Г-н Паул Хансен**, Советник по экономическим вопросам, Управление Содействия Пересечению Границы, Транспортное Подразделение Экономической Комиссии ООН для Европы (ЕЭК ООН-UNECE): *Роль Конвенции TIR и других конвенций ЭКЕ ООН в содействии пересечению границ.*
- **Давид Нармания**, Заместитель Председателя Правления, Ассоциация молодых экономистов (АМЭ) Грузии: *нефизические пограничные барьеры, другие препятствия и планируемые реформы*
- **Г-н Бахтияр Мамаджанов**, Ассоциация юридических лиц и частных предпринимателей, Кыргызстан

Реакция заинтересованных сторон: Правительств региона, таможенного руководства, ассоциаций малого и среднего предпринимательства (МСП), транспортных операторов, иностранных инвесторов

Обсуждение

11.00 - 11.30 Кофе-брейк

11:30 - 13.00 **Экспертное совещание III – транспортные вопросы в странах, не имеющих выхода к морю: как региональное сотрудничество может сократить затраты, связанные с отсутствием выхода к морю и внести вклад в укрепление стабильности:**

**Модератор:** Посол Андрей Бенедеджич, Посол Словении в Российской Федерации, представитель Председательства ОБСЕ



**Секретарь:** Г-жа Карла Бассельер, Отдел Председательства ОБСЕ, Министерство иностранных дел, Бельгия

- **Представитель Г-на Сандагдордж Эрденилег**, Первый Советник, Офис Верховного Представителя по слаборазвитым странам, развивающимся странам не имеющим выхода к морю и островным развивающимся государствам:  
*Алматинская Декларация и Алматинская Программа Действий*
- **Г-н Ваган Бадалян**, Заместитель Начальника Отдела международного сотрудничества Министерства транспорта и коммуникаций Республики Армения
- **Г-н Хамроев Фируз Халилович**, Глава Отдела воздушного флота при Правительстве Таджикистан
- **Г-н Ахмедов Султонмурод**, Начальник Отдела автомобильного транспорта, Министерство транспорта, Таджикистан

Обсуждение

13.00 - 14.30 Перерыв на обед

14.30 - 16.30 **Пленарное заседание IV – Роль международных финансовых институтов и двухсторонних доноров в поддержке развития транспорта**

**Модератор:** Г-н Бернар Снуа, Координатор экономической и экологической Деятельности ОБСЕ

**Секретарь:** Г-н Шалва Пипиа, Национальный Советник по экономическим и экологическим вопросам, Миссия ОБСЕ в Грузии

Презентации:

- **Г-жа Моту Кониши**, Руководитель Отдела инфраструктуры и энергетики для Европы и Центральной Азии Всемирного Банка: *поддержка Всемирным Банком развития транспорта в Центральной Азии, в том числе презентация отчета Всемирного Банка о либерализации авиационного сектора*
- **Г-жа Оксана Назмиева**, Миссия Азиатского Банка по Развитию в Таджикистане: *Центральноазиатское Региональное Экономическое Сотрудничество (CAREC) и другая деятельность АБР в Центральной Азии*
- **Г-жа Альма Исабаева**, Советник по Финансовым Операциям, Региональный Офис Исламского Банка по Развитию: *Деятельность ИБР в сфере транспорта и регионального сотрудничества в Центральной Азии.*
- **Г-н Фернан Пиллонел**, Глава Офиса Европейского Банка Реконструкции и Развития, Душанбе, Таджикистан

Обсуждение

16.30 - 17.00 Кофе-брейк

17.00 - 18.00 **Заключительное заседание** – Роль ОБСЕ в содействии совершенствованию транспортной политики, направленной на региональное экономическое сотрудничество, стабильность и прогресс.

19.00 **Прием по приглашению Координатора Экономической и Экологической Деятельности ОБСЕ**

## СПИСОК УЧАСТНИКОВ

### ГОСУДАРСТВА УЧАСТНИКИ ОБСЕ

#### АЛБАНИЯ

Г-жа Бронильда КАРЕКО	Специалист Департамента интеграции и иностранных дел Министерства общественных работ, транспорта и телекоммуникаций
Г-н Маренглен ПОРЕЧИ	Директор Директората дорог Министерства общественных работ, транспорта и телекоммуникаций

#### ГЕРМАНИЯ

Г-н Хьюберт КЛИНК	Советник, Посольство Федеративной Республики Германия в Таджикистане
-------------------	--

#### СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ АМЕРИКИ

ПОСОЛ Ричард ХОУГЛЕНД	Посол, Посольство Соединенных Штатов Америки в Таджикистане
Г-жа Дайана БРАУН	Заместитель Политического Советника, Делегация Соединенных Штатов Америки в ОБСЕ

#### АРМЕНИЯ

Г-н Рафик ГРИГОРЯН	Член Парламента, Национальное Собрание Республики Армения
Г-н Варужжан НЕРСЕСЯН	Глава Отдела, Министерство иностранных дел, Департамент по Европе, Отдел по ОБСЕ
Г-н Ваган БАДАЛЯН	Заместитель Главы, Министерство транспорта, Отдел международного сотрудничества
Г-н Мушей ЕКМАЛЯН	Исполнительный директор, Группа по исследованию международной политики Армении, НПО

#### АВСТРИЯ

Г-жа Ирен САДИ	Ассистент, Венский Университет Экономики и Управления Бизнесом, Институт Транспортной Экономики и Логистики
----------------	---

#### АЗЕРБАЙДЖАН

Г-н Фарман САФАРОВ	Заместитель Начальника Отдела транспортной политики и экономического Отдела Министерства транспорта
Г-н Рашад АЛИЕВ	Главный Инспектор, Государственный Таможенный Комитет Азербайджана

**БЕЛАРУСЬ**

Г-н Владимир СОЛОВЬЕВ	Третий Секретарь, Министерство иностранных дел, Отдел ОБСЕ и Совета Европы
-----------------------	--

**БЕЛЬГИЯ**

ПОСОЛ Фрэнк ГИРКЕНС	Рабочая группа Председательства ОБСЕ, Министерство иностранных дел
Г-жа Бригит ВАЙНЕН	Атташе, Постоянная Миссия Бельгии в ОБСЕ
Г-жа Карла БАССЕЛЬЕР	Рабочая группа Председательства ОБСЕ, Экономическое и Экологическое Измерение, Министерство иностранных дел

**БОСНИЯ И ГЕРЦЕГОВИНА**

Г-н Менсур ХОДЖИЧ	Старший ассоциированный эксперт, Отдел Транспортной инфраструктуры, Министерство транспорта и связи
Г-жа Зейна НАМЕТАК	Эксперт по охране окружающей среды и транспорту, Отдел Транспортной инфраструктуры, Министерство транспорта и связи

**БОЛГАРИЯ**

Г-жа Стоянка РУЗИНОВА	Временный Поверенный, Посольство Болгарии в Узбекистане
-----------------------	---

**ФРАНЦИЯ**

Г-н Оливье БАДЕ	1 <sup>й</sup> Секретарь, Посольство Франции в Таджикистане
-----------------	---

**ГРУЗИЯ**

Г-н Лаше ХМИАДАШВИЛИ	Начальник подразделения по развитию международных транзитных и транспортных систем, Министерство экономического развития, транспортный Отдел
Г-н Михаил ПААТАШВИЛИ	Главный Эксперт, Министерство экономического развития, Отдела развития наземного транспорта и инфраструктуры, Транспортный Департамент
Г-н Давид НАРМАНИЯ	Заместитель Председателя Правления, Ассоциация Молодых Экономистов

**ГРЕЦИЯ**

Г-н Николаос ДУКАС	Атташе по делам экономики и коммерции, Министерство иностранных дел
--------------------	---

**КАЗАХСТАН**

Д-р Канат БАЙГАРИН	Директор, Центр координации климатических изменений
Г-Н Мурат БЕКМАГАМБЕТОВ	Президент, Исследовательский Институт Транспорта и Коммуникаций
Г-жа Елена ВАСИЛЕВСКАЯ	Заместитель Исполнительного Директора по разработке проектов, Транспортно-Экспедиторская Ассоциация Казахстана

**КЫРГЫЗСТАН**

Г-н Абдреим КУЛБАЕВ	Первый Заместитель Министра, Министерство транспорта и коммуникаций
Г-н Бектур АДАНОВ	Полномочный представитель в южном регионе, Министерство иностранных дел
Айбек АКБАРОВ	1 <sup>й</sup> Заместитель Губернатора, Джалалабадская Областная Администрация
Г-н Кушбак ТЕСЕКБАЕВ	1 <sup>й</sup> Заместитель Губернатора, Ошская Областная Администрация
Г-н Мухиддин МАМАСОДИКОВ	Вице Мэр Оша, Ошская Городская Администрация
Г-н Адилбек ШАДИМАНОВ	Начальник Аппарата, Баткенская Областная Администрация
Г-н М.НИЯЗОВ	Посольство Кыргызстана в Таджикистане
Г-н Нурлан АТАКАНОВ	Менеджер, НПО «Лизинг малимаат», Кыргызская Республика
Г-н Иван ГЕТЕЛЮК	Генеральный Менеджер, «СВТС-Брокер», Логистическая Компания
Г-н Адил ЛОЛОБАЕВ	Зместитель Начальника, Ошское таможенное Агентство
Г-н Бахтияр МАМАДЖАНОВ	Руководитель, НПО, Ассоциация юридических лиц и частных предпринимателей
Г-жа Гулгаки МАМАСОЛИЕВА	Руководитель, НПО «Интербилим»

**НОРВЕГИЯ**

Г-н Джон МИРАНЕТ	Исполнительный Советник, Постоянная Делегация Норвегии в ОБСЕ
------------------	---

**РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ**

Г-н Валерий ОКНЯНСКИЙ	Советник, Министерство иностранных дел, Департамент экономического сотрудничества
Г-н Андрей КИСЕЛЕВ	Советник, Постпредство Российской Федерации при ОБСЕ
Гжа Ирина ДУШИНА	Старший Советник, Правовой департамент Министерство транспорта
Г-н василий БЕЛУГИН	1 <sup>й</sup> Секретарь, Посольство Российской Федерации в Республике Таджикистан
Г-н Федор ПЕХТЕРЕВ	Директор, Институт технических и экономических исследований и проектирования железнодорожного транспорта
Г-н Виктор ЖУКОВ	Заместитель директора, Трансконтейнер, ОАО

	«Российские железные дороги»
--	------------------------------

### СЛОВЕНИЯ

ПОСОЛ Андрей БЕНЕДЕДЖИЧ	Председатель Словенского Председательства ОБСЕ, Посольство Словении в Москве
-------------------------	--

### ШВЕЙЦАРИЯ

Г-н Даниел ЦЮЙСТ	Швейцарский Офис по Сотрудничеству в Таджикистане
------------------	---

### ТАДЖИКИСТАН

Е.П. Акил АКИЛОВ	Премьер-Министр
Е.П. А. ГУЛОМОВ	Заместитель Премьер-Министра РТ
Е.П. Абдурахим АШУРОВ	Министр транспорта
Е.П. Хаким СОЛИЕВ	Министр экономики и торговли
Е.П. Сироджиддин АСЛОВ	Первый Замеситетль Министра иностранных дел
Г-н С.САИДОВ	Начальник Отдела связи с зарубежными странами Аппарата Президента
Г-н М. ХАБИБОВ	Начальник Отдела транспорта и коммуникаций Аппарата Президента РТ
Г-н И.МАХМУДОВ	Заместитель Министра экономики и торговли РТ
Г-н М. САЙФИЕВ	Заместитель Министра экономики и торговли РТ
Г-н Ш.МИРЗОАЛИМОВ	Заместитель Министра транспорта РТ
Г-н Х.ХУДОЕРОВ	Заместитель Министра транспорта РТ
Г-н С. НАСРИДДИНОВ	Заместитель Министра иностранных дел РТ
Г-н Хикмат НЕЪМАТ	Министерство транспорта
Г-н С. АКБАРОВ	Заместитель Министра транспорта РТ
Г-н Б.ЗУХУРОВ	Заместитель Министра коммуникаций
Г-н А.ШАРИФОВ	Замеситетль Начальника Отдела экономических реформ и инвестиций Аппарата Президента
Г-н А. ТОХИРОВ	Главный Эксперт Отдела транспорта и коммуникаций Аппарата Президента РТ
Г-жа Н. АБДУЛЛОЕВА	Главный Эксперт Отдела связи с зарубежными странами Аппарата Президента РТ
Г-н С. ОЛИМОВ	Главный Эксперт Отдела связи с зарубежными странами Аппарата Президента РТ
Г-н О. САНГОВ	Первый Заместитель Председателя Торговой и Промышленной Палаты
Г-н Ф. СУЛТОНОВ	Заместитель Генерального Менеджера Унитарного Государственного Авиапредприятия «Тоджикистон» по экономическим вопросам
Г-н Абдугаффор РАУФИ	Директор Института экономики Академии Наук РТ
Г-н И.ДЖОБИРОВ	Заместителя Начальника Отдела Аэрофлота при Правительстве РТ

Г-н М. МАШХУЛОВ	Начальник Отдела внешнеэкономической и торговой политики Министерства экономики и торговли РТ
Г-н К.МУМИНОВ	Начальник железнодорожного Отдела, Министерство транспорта РТ
Г-н С. НАИМОВ	Заместитель Директора Агентства по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства при РТ
Г-н Х.МУХАББАТОВ	Начальник Отдела региональной экономики, Доктор географических наук, Профессор экономических исследований при Правительстве РТ
Г-н М. ШОКИРОВ	Президент по Грузоперевозкам
Г-н Т. МИРЗОЕВ	Начальник «Таджикгипротрансстрой»
Г-н У. ЮЛДОШЕВ	Главный Инженер «Таджикгипротрансстрой»
Г-н О.БОБОЕВ	Ректор транспортного Института «Наклиет»
Г-н А.ХОДЖИБЕКОВ	Начальник Отдела транспортной политики
Г-жа Светлана ЕЛЕЕВА	Начальник Отдела внешних отношений
Г-н С. АХМЕДОВ	Начальник транспортного Отдела
Г-жа Р. ЗАКИЕВА	Начальник Отдела дорожной экономики
Г-жа Светлана МАСАИДОВА	Отдел Прессы и Информации при Министерстве экономики и торговли РТ
Г-н Б. НУРУЛЛОЕВ	Начальник Хатлонского Транспортного Управления
Г-н Б.ХАЕТОВ	Начальник Кулябского Транспортного Управления
Г-н А.ЭГАМБЕРДИЕВ	Начальник Худжандского Транспортного Управления
Г-н Ш.ШОБУЛБУЛОВ	Начальник Памирского Транспортного Управления
Г-н А.ШАРИФОВ	Начальник Душанбинского Транспортного Управления
Г-н Н. НАЗАРОВ	Начальник Государственного Унитарного Предприятия «Рохи Охани Тоджикистон»
Г-н Н. ПИРМАТОВ	Заместитель Начальника «Рохи Охани Тоджикистон»
Г-жа Д. БЕРАНОВА	Сотрудник Института экономики
Г-н К. УСМАНОВ	Начальник отдела транспорта, связи и дорожного хозяйства Хукумата Сугдской области
Г-н М. САФАРАЛИБЕКОВ	Представитель Хукумата Горно-Бадахшанской Автономной области
Г-н А. КАРИМОВ	Заместитель Начальника Управления организации таможенного контроля Таможенного Департамента
Г-н А. МАКСУМОВ	Начальник Управления транспорта «Душанбепастрас»
Г-н А. КУРБОНОВ	Заместитель Председателя Хукумата г. Душанбе
Г-н А. АБДУЛОВ	Начальник отдела транспорта Исполнительного Аппарата Хукумата г. Душанбе
Г-н Ф. ЛАФИЗОВ	Заместитель Начальника Управления международных организаций Министерства иностранных дел Республики Таджикистан

Г-н Д. ШАРИПОВ	Начальник Управления по связям со странами дальнего зарубежья Министерства экономики и торговли Республики Таджикистан
Г-н А. ШОЕВ	Начальник отдела развития производственной инфраструктуры
Г-н С. БЕРДИЕВ	Главный специалист отдела развития производственной инфраструктуры Министерства экономики и торговли РТ
Г-жа З. АБДУЛЛОЕВА	Главный специалист Управления по связям со странами дальнего зарубежья Министерства экономики и торговли РТ
Г-н А. ИБРАГИМОВ	Начальник сектора по взаимодействию с ВТО
Г-н Т. ХАБИБОВ	Главный специалист Управления по связям со странами дальнего зарубежья Министерства экономики и торговли РТ
Г-жа Д. УМАРОВА	Ведущий специалист Управления по связям со странами дальнего зарубежья Министерства экономики и торговли РТ
Г-н Х. ГУЛОМОВ	Специалист сектора по взаимодействию с ВТО
Г-н Джалил БУЗРУКОВ	Советник Председателя Комитета по охране окружающей среды и лесного хозяйства РТ
Г-н Боймамад АЛИБАХШОВ	Руководитель НПО Милал-Интер, Хорог, ГБАО
Г-н ХАМРОЕВ Фируз Халилович	Начальник Отдела аэрофлота при Правительстве РТ
Г-н Кодир БОТУРОВ	Начальник Отдела международных отношений Комитета по охране окружающей среды и лесного хозяйства РТ /Координатор по Орхусской Конвенции
Г-н У. САЙДАЛИЕВ	Министерство иностранных дел, Заместитель Начальника Отдела анализа и стратегических исследований
Г-н Умаров НЕМАТ	Агентство независимых перевозчиков
Г-жа Светлана БЛАГОВЕЩЕНСКАЯ	НПО

#### ТУРЦИЯ

Г-н Екта НОЙАН	Третий Секретарь, Посольство Турции в Таджикистане
----------------	--

#### ТУРКМЕНИСТАН

ПОСОЛ Ата ГУНДОГДЫЕВ	Посольство Туркменистана в Таджикистане
----------------------	---

#### УКРАИНА

Г-жа Олена ИВАНОВА	Посольство Украины в Таджикистане
--------------------	-----------------------------------

#### УЗБЕКИСТАН

Г-н Муродали АБДУРАЗОКОВ	Заместитель Посла, Посольство Узбекистана в Таджикистане
--------------------------	--

## МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ

Г-жа Оксана НАЗМИЕВА	<b>Азиатский Банк развития</b> , Миссия в Таджикистане
Г-н Фернан ПИЛЛОНЕЛ	Глава Офиса <b>ЕБРР</b> в Таджикистане
Г-н Гумар КАСЫМОВ	Советник и Заместитель Начальника Отдела по инфраструктурному развитию, <b>Секретариат Евразийского Экономического Сообщества</b>
Г-н Сергей САМОЛИС	Консультант, Департамент экономической политики, <b>Секретариат Евразийского Экономического Сообщества</b>
Г-н Сергей СОЛОГУБОВ	Советник, Департамент экономической политики, <b>Секретариат Евразийского Экономического Сообщества</b>
Г-н Дирк ШУБЕЛЬ	Генеральный Директор по Транспорту и Энергетике, <b>Европейская Комиссия</b>
Г-жа Барбара ПЛИНКЕРТ	Временный Поверенный, Делегация <b>Европейской Комиссии</b> в Таджикистане
Г-н Бекмурад ЭБЕРДЫЕВ	<b>Межгосударственный Центральноеазиатский Комитет по Устойчивому Развитию</b>
Г-жа Альма ИСАБАЕВА	Советник по финансовым операциям, <b>Исламский Банк развития</b> , Региональный Офис
Г-н Акиф МУСТАФАЕВ	Национальный Секретарь в Азербайджане, Межправительственная Комиссия <b>ТРАСЕКА</b>
Г-жа Юлия УСАТОВА	Эксперт по международным и общественным связям, Постоянный Секретариат МПК <b>ТРАСЕКА</b>
Г-н Пол ХЭНСЕН	Советник по экономическим вопросам, транспортный отдел, <b>ЕЖ ООН</b>
Г-н Роберт НОВАК	Экономист, Отдел экономического анализа, <b>ЕЖ ООН</b>

## ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЕ СООБЩЕСТВО

Г-н Энтони ПИАРС	Генеральный Директор, Международная Дорожная Федерация
Г-н Рустам МИРЗАЕВ	Председатель, Группа Шелкового Пути
Г-н Гайрат УМАРОВ	Заместитель Председателя, Союз Частных Международных Автомобильных Грузоперевозчиков «Джайхун Транс»

## НАУЧНОЕ СООБЩЕСТВО

Профессор Фредерик СТАРР	Председатель Центральноазиатско-Кавказского Института, Университет Джона Хопкинса
--------------------------	---

## ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА ОБСЕ В РАЗЛИЧНЫХ СТРАНАХ

Г-н Маркку ВИСАПАА	Советник по экономическим и экологическим вопросам, <b>Центр ОБСЕ в Ашгабате</b>
Г-жа Наргис КАРИМОВА	Старший Ассистент Советника по экономическим и экологическим вопросам,



	<b>Офис ОБСЕ в Баку</b>
Г-н Талай АСИБЕКОВ	Старший Ассистент по проектам, <b>Центр ОБСЕ в Бишкеке, Ошский Полевой Офис</b>
Г-н Даниэлиус ПИВОРИУНАС	Советник по экономическим и экологическим вопросам, <b>Миссия ОБСЕ в Боснии и Герцеговине</b>
Посол Ален КУАНОН	Глава Центра, <b>Центр ОБСЕ в Душанбе</b>
Г-жа Бесс Браун	Советник по экономическим вопросам, <b>Центр ОБСЕ в Душанбе</b>
Г-н Саулиус СМАЛИС	Советник по экологическим вопросам, <b>Центр ОБСЕ в Душанбе</b>
Г-жа Мухаббат КАМАРОВА	Ассистент Советника по экологическим вопросам, <b>Центр ОБСЕ в Душанбе</b>
Г-н Бахриддин ШЕРМАТОВ	Ассистент Советника по экономическим вопросам, <b>Центр ОБСЕ в Душанбе</b>
Г-н Вильям ХЭНЛОН	Советник по экономическим и экологическим вопросам, <b>Миссия ОБСЕ в Грузии</b>
Г-н Шалва ПИПИА	Национальный Советник по экономическим и экологическим вопросам, <b>Миссия ОБСЕ в Боснии и Герцеговине</b>
Г-н Улугбек РУЗИЕВ	<b>Центр ОБСЕ в Ташкенте</b>
Г-н Тигран СУКИАСЯН	Старший Ассистент по экономическим вопросам, <b>Офис ОБСЕ в Ереване</b>

#### СЕКРЕТАРИАТ ОБСЕ

#### Офис Координатора экономической и экологической деятельности ОБСЕ

Г-н Бернар СНУА	Координатор экономической и экологической деятельности ОБСЕ
Г-н Алексей СТУКАЛО	Заместитель Координатора экономической и экологической деятельности ОБСЕ
Г-н Габриэл ЛЕОНТЕ	Советник по экономическим и экологическим вопросам
Г-н Филипп РЕУХЛИН	Ассистент по экономическим и экологическим вопросам
Г-жа Андреа ГРЕДЛЕР	Административный Ассистент

## СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ

### Первой Подготовительной Конференции к Четырнадцатому Экономическому Форуму ОБСЕ: Роль транспорта в расширении регионального экономического сотрудничества и укреплении стабильности

Душанбе, Таджикистан, 7-8 ноября 2005 года

Шифр документа	Дата	Страна/ Организация	Название /Организация	Язык
<b>Открытие</b>				
1PC14EF Opening/1e/r	07.11.05	Таджикистан	Приветственное выступление <b>Акила Акилова</b> , Премьер-Министра	А/Р
1PC14EF Opening/2 e/r	07.11.05	Таджикистан	Приветственное выступление <b>Хакима Солиева</b> , Министра экономики и торговли	А/Р
1PC14EF Opening/3 e/r	07.11.05	Таджикистан	Приветственное выступление <b>Шодимада Мирзоалимова</b> , Заместителя Министра транспорта	А/Р
1PC14EF Opening/4	07.11.05	Председательство Словении в ОБСЕ	Приветственное выступление <b>Посла Андрея Бенедджича</b> , Посольство Словении в Российской Федерации, представителя Председательства ОБСЕ	А/Р
1PC14EF Opening/5	07.11.05	Вступающее Председательство Бельгии в ОБСЕ	Приветственное выступление Посла <b>Фрэнка Гиркенса</b> , Главы Отдела Председательства в ОБСЕ, МИД Бельгии	А/Р
1PC14EF Opening/6 e/r	07.11.05	Центр ОБСЕ в Душанбе	<b>Посол Ален Куанон</b> , Глава Центра ОБСЕ в Душанбе	А/Р
1PC14EF Opening/7	07.11.05	ОКЭЭД ОБСЕ	<b>Г-н Бернар Снуа</b> , Координатор экономической и экологической деятельности ОБСЕ	А/Р
<b>Закрытие</b>				
1PC14EF Closing/1		ОКЭЭД ОБСЕ	Заключительное выступление <b>Бернара Снуа</b> , Координатора экономической и экологической деятельности ОБСЕ	А/Р
<b>Пленарное заседание I – Роль транспорта в региональном экономическом сотрудничестве и стабильности</b>				
1PC14EF Plenary I/1	07.11.05	США	Презентация <i>Расширение Центральной Азии и будущее континентальной торговли</i> , <b>С. Фредерик Старр</b> , Центральноазиатско-Кавказский Институт, Университет Джона Хопкинса, США	А
1PC14EF Plenary I/2	07.11.05	Экономическая Комиссия ООН по Европе	Презентация <i>Влияние транспортных связей на торговлю, инвестиции и экономику</i> , <b>Роберт Новак</b> , Экономический Отдел	А
1PC14EF Plenary I/3 e/r	07.11.05	Таджикистан	Презентация <i>Исторические прецеденты в области транспорта в Центральной Азии</i> , <b>Абдугаффор Рауфи</b> , директор Института экономики Академии наук Республики Таджикистан,	Р/А
<b>Пленарное заседание II – Рассмотрение существующих инициатив по сотрудничеству в области</b>				

<b>транспорта и достигнутого прогресса – примеры эффективной стратегии и практики.</b>				
1PC14EF Plenary II/1	07.11.05	ЭКЕ ООН	Презентация <i>Работа ЭКЕ ООН в области транспорта</i> , <b>Пол Хэнсон</b> , Советник по экономическим вопросам транспортного Отдела	Е
1PC14EF Plenary II/2	07.11.05	Европейская Комиссия	Презентация <i>Роль транспорта в расширении регионального экономического сотрудничества и укреплении стабильности</i> , <b>Дирк Шубел</b> , Отдел по международным отношениям, Генеральное Правление по энергии и транспорту	Е
1PC14EF Plenary II/3 e/r	07.11.05	ЕврАзЭС	Презентация <i>Работа ЕврАзЭС по поддержке регионального сотрудничества в сфере транспорта</i> , <b>Гумар Касымов</b> , Советник и Заместитель Начальника Отдела по инфраструктурному развитию	P/A
<b>Экспертное совещание I – Оптимизация транспортных связей между Европой и Азией в поддержку стабильности и безопасности регионального экономического развития</b>				
1PC14EF Panel I/1 e/r	07.11.05	Российская Федерация	Презентация <i>Использование Евразийского транзитного потенциала России в интересах государств участников ОБСЕ</i> , <b>Федор Пехтерев</b> , Директор Института технических и экономических исследований и проектирования железнодорожного транспорта – филиал Общественной Корпорации «Российские железные дороги», Москва	P/A
1PC14EF Panel I/2	07.11.05	Российская Федерация	Презентация <i>Транс-Сибирская Железнодорожная Магистраль</i> , <b>Федор Пехтерев</b> , Директор Института технических и экономических исследований и проектирования железнодорожного транспорта – филиал Общественной Корпорации «Российские железные дороги», Москва	P
1PC14EF Panel I/3 r/e	07.11.05	ТРАСЕКА/ Азербайджан	Презентация <i>Роль Республики Азербайджан в эффективном функционировании Транспортного Коридора Европа-Кавказ-Азия</i> , <b>Акиф Мустафаев</b> , Национальный Секретарь Азербайджана в Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА	P/A
1PC14EF Panel I /4	07.11.05	ТРАСЕКА/ Азербайджан	Презентация текущей деятельности ТРАСЕКА, <b>Акиф Мустафаев</b> , Национальный Секретарь Азербайджана в Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА	P
1PC14EF Panel I /5	07.11.05	ТРАСЕКА	<i>Коротко о ТРАСЕКА</i> , <b>Г-жа Юлия Усатова</b> , Эксперт по международным связям и связям с общественностью, Постоянный Секретариат Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА	A
1PC14EF Panel I /6	07.11.05	ТРАСЕКА	Замечания и рекомендации Постоянного Секретариата Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА	A
1PC14EF Panel I /7 r/e	07.11.05	ТРАСЕКА	<i>Роль транспорта в расширении регионального экономического сотрудничества и укреплении стабильности</i> – ТРАСЕКА, вспомогательная информация	P/A

IPC14EF Panel I/8	07.11.05	Российская Федерация	Презентация <i>Транспортный Коридор Север-Юг</i> , <b>Ирина Душина</b> , Старший Советник, Юридический Отдел Министерства транспорта Российской Федерации, Москва	Р
IPC14EF Panel I/9	07.11.05	Международная Дорожная Федерация	Презентация <i>Оптимизация транспортных связей между Европой и Азией в поддержку стабильности и безопасности регионального экономического развития</i> , <b>Энтони Пиэрс</b> , Генеральный Директор офисов Международной Дорожной Федерации в Женеве/Брюсселе	А
IPC14EF Panel I/10	07.11.05	Таджикистан	Презентация <i>Сотрудничество Таджикистана в области международных железнодорожных перевозок</i> , <b>К. Муминов</b> , Глава Железнодорожного Отдела, Министерство транспорта Республики Таджикистан	Р
<b>Экспертное совещание II – Транспортные вопросы на субрегиональном, национальном и местном уровнях: вопросы стратегического планирования, в том числе в области экологической устойчивости</b>				
IPC14EF Panel II/1	07.11.05	Кыргызстан	Презентация <b>Айбека Акбарова</b> , первого Заместителя Губернатора Джалалабадской Областной Администрации	Р
IPC14EF Panel II/2a,b	07.11.05	Босния и Герцеговина	<b>Презентация: Роль Коридора Vc в местном и региональном экономическом сотрудничестве и стабильности (абстрактная и Power Point презентация)</b> , <b>Менсур Ходжич</b> , Старший ассоциированный эксперт, Отдел Транспортной инфраструктуры – отдел разработки и выполнения проектов, Министерство связи и транспорта, Босния и Герцеговина	А
IPC14EF Panel II/3 e/r	07.11.05	Казахстан	Презентация <i>Роль транспорта в расширении регионального экономического сотрудничества и укреплении стабильности</i> <b>Канат Байгарин</b> , Руководитель Координационного Центра по климатическим изменениям, Казахстан	А/Р
IPC14EF Panel II/4 e/r	07.11.05	Азербайджан	Выступление <b>Фармана Сафарова</b> , Заместителя Начальника Отдела транспортной политики, представителя Министерства транспорта	А/Р
IPC14EF Panel II/5	07.11.05	Таджикистан	Презентация <i>Развитие автомобильного транспорта в Таджикистане в контексте регионального экономического сотрудничества, безопасности и стабильности</i> <b>М. Шокиров</b> , Президент Международной Ассоциации Перевозчиков, Член Международной Дорожной Федерации, Таджикистан (АББАТ)	Р
<b>Пленарное заседание III – рассмотрение нефизических барьеров для транспорта. Значение эффективного руководства как необходимого условия для безопасной и эффективной торговли и транспорта</b>				
IPC14EF Plenary III/1	4.11.05	Всемирный Банк	Презентация <i>Содействие торговле и транспорту: значение эффективного управления</i> , <b>Моту Кониши</b> , Руководитель	А

			Отдела инфраструктуры и энергетики для Европы и Центральной Азии	
1PC14EF Plenary III/2	Проект 04.05.04	Всемирный Банк	<i>Содействие торговле и транспорту в Центральной Азии (СТЦА): сокращение экономического расстояния до рынков;</i> Проект стратегического документа Отдела инфраструктуры и энергетики для Европы и Центральной Азии	А
1PC14EF Plenary III/3	08.11.05	ЭКЕ ООН	Презентация <i>Роль Конвенции TIR и других конвенций ЭКЕ ООН в содействии пересечению границ,</i> <b>Паул Хансен</b> , Советник по экономическим вопросам, Управление содействия пересечению границ, транспортное подразделение	А
1PC14EF Plenary III/4	08.11.05	Грузия	Презентация <i>Нефизические пограничные барьеры, другие препятствия и планируемые реформы,</i> <b>Давид Нармания</b> , Заместитель Председателя Правления, Ассоциация молодых экономистов (АМЭ)	Р
<b>Экспертное совещание III – транспортные вопросы в странах, не имеющих выхода к морю: как региональное сотрудничество может сократить затраты, связанные с отсутствием выхода к морю и внести вклад в укрепление стабильности</b>				
1PC14EF Panel III/1	07.11.05	Офис Верховного Представителя ООН по слаборазвитым странам	Презентация <i>Алматинская Декларация и Алматинская Программа Действий,</i> <b>Игорь Боск</b> , Заместитель Представителя в Таджикистане, ПРООН, Таджикистан, от имени Верховного Представителя ООН по слаборазвитым странам, развивающимся странам не имеющим выхода к морю и островным развивающимся государствам	А
1PC14EF Panel III/2 e/r	07.11.0	Таджикистан	<i>Деятельность авиационной администрации по развитию сотрудничества в области воздушного сообщения,</i> <b>Хамроев Фируз Халилович</b> , Начальник Отдела гражданской авиации Республики Таджикистан	А/Р
<b>Пленарное заседание IV - Роль международных финансовых институтов и двухсторонних доноров в поддержке развития транспорта</b>				
1PC14EF Plenary IV/1	08.11.05	Всемирный Банк	Презентация <i>Поддержка Всемирным Банком развития транспорта в Центральной Азии, в том числе презентация отчета Всемирного Банка о либерализации авиационного сектора,</i> <b>Моту Кониши</b> , Руководитель Отдела инфраструктуры и энергетики для Европы и Центральной Азии	А
1PC14EF Plenary IV/2	08.11.05	Азиатский Банк по Развитию	Презентация <i>Центральноазиатское Региональное Экономическое Сотрудничество (CAREC) и другая деятельность АБР в Центральной Азии,</i> <b>Оксана Назмиева</b> , Миссия Азиатского Банка по Развитию в Таджикистане	А
1PC14EF Plenary IV/3	08.11.05	Исламский Банк по Развитию	Презентация <i>Роль транспорта в расширении регионального экономического сотрудничества и укреплении стабильности,</i> <b>Альма Исабаева</b> , Советник по Финансовым Операциям, региональный офис	А
1PC14EF Plenary IV/4	08.11.05	ЕБРР	Презентация <b>Фернана Пиллонел</b> , Главы Офиса Европейского Банка Реконструкции и Развития, Душанбе, Таджикистан	А

ОБЩИЕ МАТЕРИАЛЫ				
PC.DEC/684	07.07.05	ОБСЕ	Решение № 684 Тема, формат и организационные детали Четырнадцатого Экономического Форума, 23 и 24 января 2006 года и 562 Пленарной Встречи 22-24 мая 2006 года	А
CIO.GAL/136 /05	23.09.05	Вступающее Председательство Бельгии в ОБСЕ	<b>Вводный Коментарий</b> «Транспорт в пространстве ОБСЕ: безопасные транспортные сети и развитие транспорта для расширения регионального сотрудничества и укрепления стабильности» к 49 <sup>й</sup> EESC 7 октября 2005 года	А
IPC14EF General/ 1e/r	07.11.05	ОКЭЭД ОБСЕ	Аннотированная Повестка Дня	А/Р
IPC14EF General/2	07.11.05	ОКЭЭД ОБСЕ	Предварительный Список участников	А/Р
SEC.GAL/21 7/05 e/r	28.10.05	ОКЭЭД ОБСЕ	Вспомогательный Документ	А/Р
IPC14EF General/3	04.11.05	Казахстан	Презентация <i>Транзитный потенциал Кзкхстана и его использование</i> , <b>Мурат Бекмагамбетов</b> , Президент Исследовательского Института транспорта и коммуникаций	Р
IPC14EF General/4	04.11.05	Казахстан	Презентация <i>Директива по основным реформам железных дорог в Казахстане</i> , <b>Елена Василевская</b> , Заместитель Исполнительного Директора по разработке проектов, Транспортно-Экспедиторской Ассоциации	Р
IPC14EF General/5	04.11.05	Казахстан	Презентация <b>Елены Василевской</b> , Заместителя Исполнительного Директора по разработке проектов, Транспортно-Экспедиторской Ассоциации	Р
IPC14EF General/6	24.03.05	СПЕКА ООН	<i>Отчет на 10<sup>й</sup> Сессии Рабочей Группы Проекта по транспорту и пересечению границ – Иссыккуль, Кыргызстан, Специальная Программа ООН для экономик Центральной Азии (СПЕКА)</i>	А
IPC14EF General/7	05.07.05	Всемирный Бизнес Совет по Устойчивому Развитию (ВБСУР)	Сообщение для прессы: <i>Глобальное действие, необходимое для устойчивости транспорта: семь целей для решения вопроса устойчивой мобильности</i> , <b>Всемирный Бизнес Совет по Устойчивому Развитию</b>	А
IPC14EF General/8	июнь 05	ОКЭЭД ОБСЕ	Бюллетень ОБСЕ: <i>Модель Орхусского Центра – поддержка прав человека в вопросах охраны окружающей среды</i> , <b>Офис Координатора Экономической и Экологической Деятельности ОБСЕ</b>	А/Р
IPC14EF General/9	ноябрь 05	Казахстан	Презентация <i>Транзитный потенциал Центральноазиатского транспортного комплекса, Центральноазиатские Новости, 3 нояб</i> <b>Л.Гусева</b> , Отдел геоглобальных исследований и экономической безопасности, Казахского Института Стратегических Исследований при Президенте Республики	А

			Казахстан.	
1PC14EF General/10	март 05	ЭКЕ ООН и UNCCD	Презентация <i>Содействие общественному землеустройству и укреплению потенциала по борьбе с деградацией земли и содействие устойчивому развитию – SECURITREE (ДЕРЕВО БЕЗОПАСНОСТИ): НАПРАВИТЬ УСИЛИЯ 'Rio-Synergies' на укрепление безопасности</i>	A
1PC14EF General/11	07.11.05	Всемирный Банк	<i>Обзор транспортного сектора – Всемирный Банк - Таджикистан.</i> Извлечение из <a href="http://www.worldbank.org">www.worldbank.org</a>	A
1PC14EF General/12	07.11.05	ОКЭЭД ОБСЕ	Повестка дня ознакомительного визита в Хатлонскую Область – посещение Проектов ОБСЕ в местных представительствах.	A
1 PC14EF General/13	08.11.05	Армения	Выступление делегации Армении.	A
1PC14EF General/14	08.11.05	Болгария	<i>Доклад Болгарской Делегации Значение транспорта в расширении Европейского регионального сотрудничества и стабильности</i>	A
1PC14EF General/15	Sept. 05	Всемирный Банк.	Презентация <i>Потенциал для либерализации авиационного сектора в Центральноазиатском регионе - Предпосылки, Генри Кирейли и Саймон Кенни</i>	A
General/16	08.11.05	Греция	<b>Выступление Делегации Греции – Роль транспорта</b>	A
General/17	08.11.05	Греция	<b>Выступление Делегации Греции: Основные принципы Греческой морской политики</b>	A