

Мнения, приведенные в настоящей презентации, отражают мнение автора и не обязательно отражают мнение или политику Азиатского банка развития (АБР), или его Совета директоров, или правительств, которые они представляют. АБР не гарантирует точность данных, отраженных в презентации, и не возлагает на себя ответственности за последствия при их использовании. Использованная терминология не обязательно соответствует официальной терминологии АБР.

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

**Совместное заседание Координационного комитета транспортного сектора и
Комитета по содействию торговле и таможенному сотрудничеству
11–12 июня 2008 года
Баку, Азербайджан**

**Сессия 1: Отчет по Стратегии по транспорту
и содействию торговле**



**Асил Гезен
Консультант/Руководитель
Секретариат Координационного комитета транспортного сектора ЦАРЭС
Азиатский банк развития**

СОДЕРЖАНИЕ ОТЧЕТА О СТРАТЕГИИ

- **ЧАСТЬ 1: ВВЕДЕНИЕ**
 - 1.1 ОБЩЕЕ ВИДЕНИЕ
 - 1.2 КОНТЕКСТ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ И СОЦИАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ
 - 1.3 ПРЕОДОЛЕНИЕ ПРОБЛЕМ В ТРАНСПОРТЕ И ТОРГОВЛЕ
 - 1.4 ШИРОКИЙ ПОДХОД С УСТОЙЧИВОЙ ОСНОВОЙ
- **ЧАСТЬ 2: СТРАТЕГИЯ ПО ТРАНСПОРТУ И СОДЕЙСТВИЮ ТОРГОВЛЕ 2008-2018**
 - 2.1 ИСТОКИ И ОСНОВНЫЕ ЦЕЛИ
 - 2.2 ВОЗДЕЙСТВИЕ И ОСНОВНЫЕ ИТОГИ
 - 2.3 КОНКУРЕНТНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ И ТОРГОВЫЕ КОРИДОРЫ
 - 2.4 ЭФФЕКТИВНЫЙ ТРАНСГРАНИЧНЫЙ ТРАНСПОРТ И ТОРГОВЛЯ
 - 2.5 УСТОЙЧИВЫЕ, БЕЗОПАСНЫЕ И УДОБНЫЕ ДЛЯ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ
ТРАНСПОРТНЫЕ И ТОРГОВЫЕ СЕТИ
 - 2.6 ВСЕОБЩИЕ ВЫГОДЫ



СОДЕРЖАНИЕ ОТЧЕТА О СТРАТЕГИИ

- **ЧАТЬ 3: ПЛАН ДЕЙСТВИЙ**
 - 3.1 ОБОСНОВАНИЕ
 - 3.2 СВЯЗИ С РЕГИОНАЛЬНОЙ И ГЛОБАЛЬНОЙ ТОРГОВЛЕЙ
 - 3.3 БЕСПРЕПЯТСТВЕННЫЕ ТРАНСГРАНИЧНЫЕ ОПЕРАЦИИ
 - 3.4 ВОЗДУШНЫЙ И МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ
 - 3.5 ТЕХНОЛОГИИ И ГЛОБАЛЬНАЯ ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ЦЕПЬ
 - 3.6 ЗАЩИТНЫЕ МЕРЫ
 - 3.7 ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПРОЕКТОВ
- **ЧАСТЬ 4: МЕХАНИЗМЫ РЕАЛИЗАЦИИ**
 - 4.1 ВВЕДЕНИЕ
 - 4.2 РЕАЛИЗАЦИЯ: РОЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВ, МНОГОСТОРОННИХ ОРГАНИЗАЦИЙ И ЧАСТНОГО СЕКТОРА
 - 4.3 ИЗМЕРЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ И МОНИТОРИНГ
 - 4.4 ПРОЕКТЫ В БЛИЖАЙШЕМ БУДУЩЕМ
 - 4.5 ГРАФИК ВЫПОЛНЕНИЯ НА 2008-2018 гг.
- **ЧАСТЬ 5: ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПРИМЕЧАНИЯ – ПОСТРОЕНИЕ ЛУЧШЕГО БУДУЩЕГО**

ЧАСТЬ 1: ВВЕДЕНИЕ

1.1 ОБЩЕЕ ВИДЕНИЕ

- СТСТ отвечает долгосрочному видению ЦАРЭС «Хорошие соседи, хорошие партнеры и хорошие перспективы».
- Хотя каждая отдельно взятая страна ЦАРЭС не имеет выхода к морю, в рамках региона они связаны между собой сетью дорог и могут обеспечить выход на другие регионы, т.е. становятся странами, имеющими выход к морю по земле.
- В прошлом упор делался на техническую сторону развития транспорта и торговли, а не на программную сторону.



ЧАСТЬ 1: ВВЕДЕНИЕ

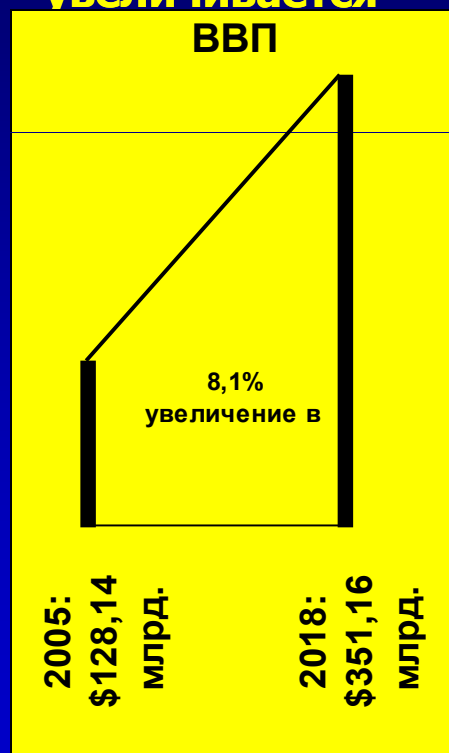
1.2 КОНТЕКСТ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ И СОЦИАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ

- В рамках миссии ЦАРЭС увеличение всеобщего экономического роста, сокращение бедности и содействие торговле через региональное сотрудничество по транспорту и торговле.
- Высокий темп роста ВВП (примерно 7% в год).
- Наращивание реформы политики нужно продолжать, чтобы полностью реализовать потенциал экономик Центральной Азии.
- Нынешнее и будущее экономическое развитие
- Нынешние и будущие потребности транспортного движения

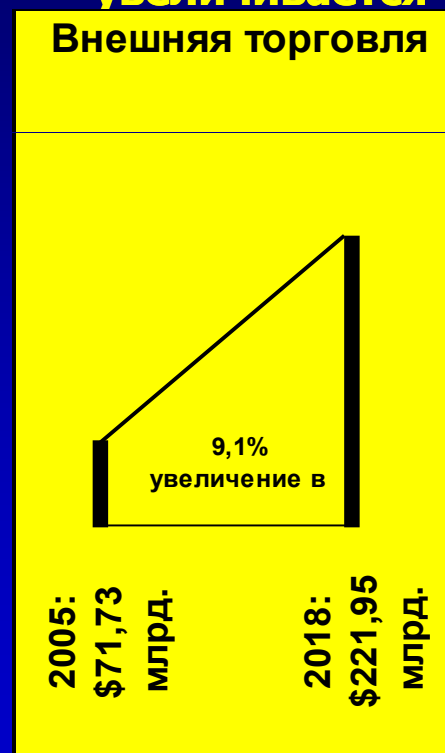


Возможность

ВВП
увеличивается



**Внешняя
торговля**
увеличивается



ЧАСТЬ 1: ВВЕДЕНИЕ

1.3 ПРЕОДОЛЕНИЕ ПРОБЛЕМ В ТОРГОВЛЕ И ТРАНСПОРТЕ

- Транзитное движение через ЦАРЭС увеличивается, но пока регион охватил всего лишь малую часть потенциальных потоков между Европой и Азией.
- Регион обладает развитой сетью линейной инфраструктуры. Однако на некоторых участках коридоров первичные условия строительства не соответствуют текущим и будущим потребностям.

ЧАСТЬ 1: ВВЕДЕНИЕ

1.3 ПРЕОДОЛЕНИЕ ПРОБЛЕМ В ТРАНСПОРТЕ И ТОРГОВЛЕ

Проблемы и возможности их решения

Проблемы	Возможности решения
Нет выхода к морю	Сети с выходом к морю, прилегающие к странам с развивающейся рыночной экономикой с востока и с запада
Глобализация	Региональная традиция, которую нужно возобновить
Слабое проникновение новейших передовых технологий	Молодое население с высоким уровнем образования, способное и имеющие желание принять их
Недостаточная инфраструктура	Существует основная маршрутная схема
Несоответствующие системы управления и правовые структуры	Имеются испытанные глобальные модели для копирования и усовершенствования
Экономический спад	Снизился, и материальный бум нарастает

ЧАСТЬ 1: ВВЕДЕНИЕ

1.4 ШИРОКИЙ ПОДХОД С УСТОЙЧИВОЙ ОСНОВОЙ

Три столпа успешной работы коридора



ЧАСТЬ 2: СТРАТЕГИЯ ПО ТРАНСПОРТУ И СОДЕЙСТВИЮ ТОРГОВЛЕ 2008-2018

2.1 ИСТОКИ И ОСНОВНЫЕ ЦЕЛИ

- Стратегия поддерживает общее видение ЦАРЭС путем укрепления трех столпов (инфраструктура-управление-технология) в развивающихся транспортно-торговых связях ЦАРЭС.
- Делает упор на содействие безопасным, надежным, эффективным, результативным и полностью интегрированным транспортным и торговым операциям и инфраструктуре .
- Конечной целью СТСТ является поддержка социально-экономического развития в регионе ЦАРЭС.



ЧАСТЬ 2: СТРАТЕГИЯ ЦАРЭС ПО ТРАНСПОРТУ СОДЕЙСТВИЮ ТОРГОВЛЕ НА 2008-2018ГГ.

2.1 ИСТОКИ И ОСНОВНЫЕ ЦЕЛИ

Стратегия направлена на выполнение трех основных целей:

- Создание конкурентоспособных коридоров по всему региону, охваченному ЦАРЭС (развитие конкурентоспособного коридора);
- Содействие эффективному передвижению через границы (содействие торговле); и
- Развитие устойчивых, безопасных и удобных для пользователей транспортных и торговых сетей (повышение устойчивости).



ЧАСТЬ 2: СТРАТЕГИЯ ЦАРЭС ПО ТРАНСПОРТУ И СОДЕЙСТВИЮ ТОРГОВЛЕ НА 2008-2018ГГ.

2.3: Конкуренентоспособные транспортные и торговые коридоры

Цель 1: Создание конкурентоспособных коридоров по всему региону, охваченному ЦАРЭС

- Инвестирование в недостающую инфраструктуру транспорта и содействие торговле
- Обеспечение эффективности и устойчивости с экономической и финансовой точки зрения любых новых проектов по инфраструктуре и ее улучшению
- Обеспечение хорошего состояния инфраструктуры коридора путем надлежащего содержания с достаточным финансированием



Цель 1: Создание конкурентоспособных коридоров по всему региону, охваченному ЦАРЭС (продолжение)

- Постепенное введение принципов, предусматривающих взимание оплаты с пользователей
- Политика и правовая основа, способствующие вливанию инвестиций частного сектора
- Региональное и межрегиональное сотрудничество правительств



ЧАСТЬ 2: СТРАТЕГИЯ ЦАРЭС ПО ТРАНСПОРТУ И СОДЕЙСТВИЮ ТОРГОВЛЕ НА 2008-2018ГГ.

2.4: Эффективное перемещение через границы и торговля

Цель 2 – Содействие эффективному передвижению через границы

- Реформа и модернизация таможи
- Совместное содействие передвижению и торговле (особенно со стороны национальных комитетов по транспорту и торговле или аналогичных организаций)
- Региональные услуги по логистике
- Гармонизация соглашений по транспорту;
- Снижение задержек на границах.



ЧАСТЬ 2: СТРАТЕГИЯ ЦАРЭС ПО ТРАНСПОРТУ И СОДЕЙСТВИЮ ТОРГОВЛЕ НА 2008-2018ГГ.

2.5: Устойчивые, безопасные и удобные для пользователей транспортные и торговые сети

Цель 3 - Развитие устойчивых, безопасных и удобных для пользователей транспортных и торговых сетей

- Развитие и поддержание надежных транспортных и торговых сетей;
- Развитие удобных для пользователей транспортных и торговых сетей;
- Развитие и поддержание экологически безопасных транспортных и торговых сетей

ЧАСТЬ 3: ПЛАН ДЕЙСТВИЙ

Коридор отбирался по следующим критериям:

- (i) Нынешний объем трафика;
- (ii) Перспективы экономического роста и увеличения трафика;
- (iii) Способность укреплять связи между региональными экономическими и населенными центрами;
- (iv) Перспективы снижения задержек и других препятствий, как например, количество пропускных пунктов на границах, числа перевалочных баз и т. д.; а также
- (v) Экономическая и финансовая устойчивость инфраструктуры, управление И технологические достижения.

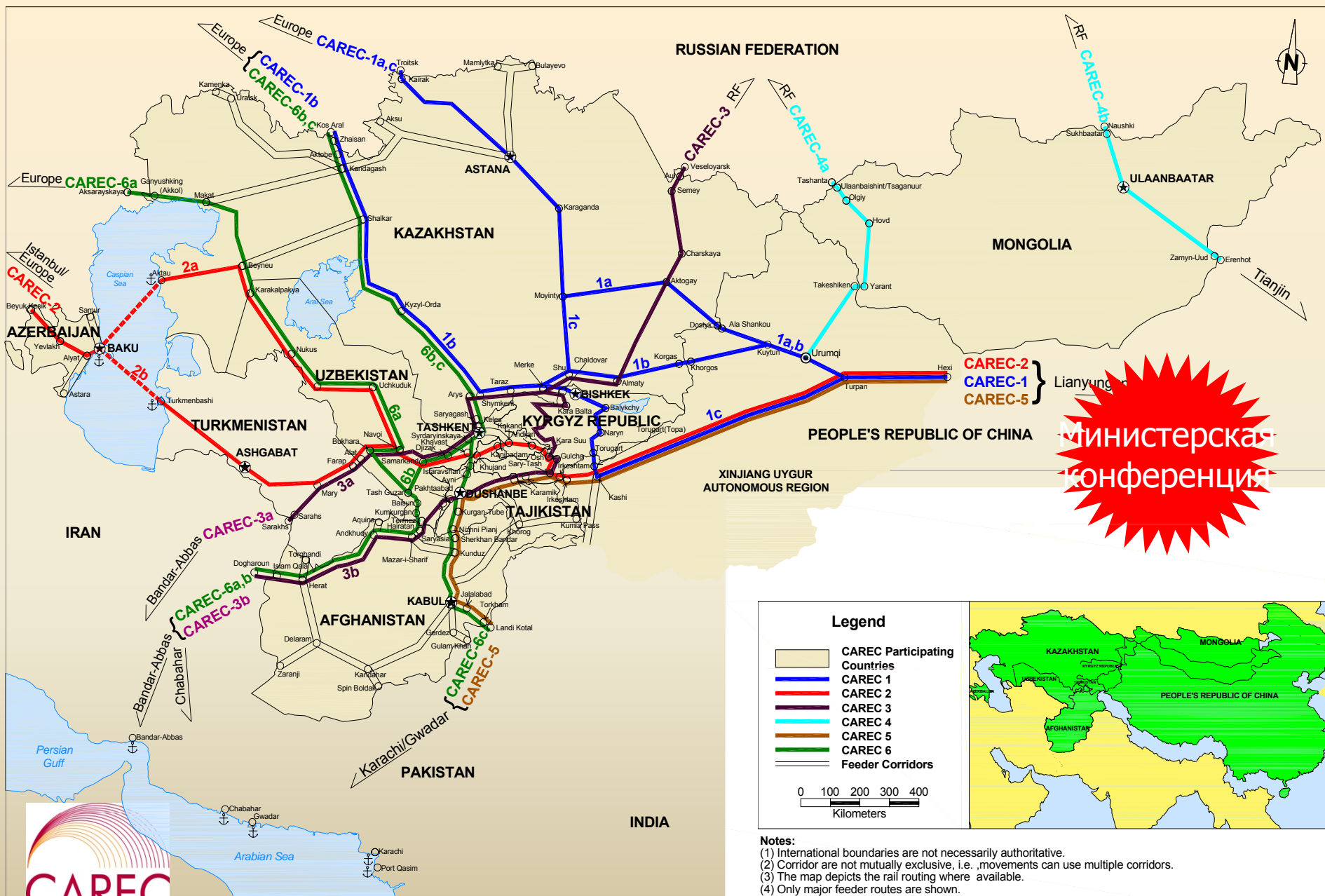
Для того, чтобы быть отобранным, коридор должен соответствовать следующим критериям:

- (1) одному из вышеуказанных критериев (i) или (ii) или обоим критериям и**
- (2) хотя бы одному из оставшихся трех критериев.**



В следующей презентации будет представлен План действий

ШЕСТЬ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ ЦАРЭС



Министерская конференция



ХАРАКТЕРИСТИКИ КОРИДОРА

Коридор/характеристики		Расстояние по дороге	Расстояние (км) ж/д	Дорога ААДТ	% ж/д в ж/д коридоре	Главные города в коридоре	Кол-во ККП в коридоре	перегрузочные пункты (кол-во)
ЦАРЭС 1 Европа - Восточная Азия	ЦАРЭС 1а КАЗ, СУАР	4 196	3 140	4 979	100	Астана, Урумчи	1	1 (смена колеи)
	ЦАРЭС 1b КАЗ, СУАР	4 635	4 842	4 913	100	Алматы, Урумчи	1	1 (смена колеи)
	ЦАРЭС 1c КАЗ, КГЗ, СУАР	4 875	4 528	4 989	88	Астана, Бишкек, Урумчи	2	2, ж/д-а/д, а/д- ж/д
ЦАРЭС 2 Средиземноморье - Восточная Азия	ЦАРЭС 2a КАЗ, УЗБ, КГЗ, СУАР	5 641	5 802	5 389	89	Баку	6	4, ж/д-морск., морск.-ж/д, ж/д-а/д, а/д-
	ЦАРЭС 2b ТКМ, УЗБ, КГЗ, СУАР	5 208	5 448	8 237	95	Баку, Ашгабат	6	4, ж/д-морск., морск.-ж/д, ж/д-а/д, а/д-
ЦАРЭС 3 Россия - Персидский залив, Южная Азия	ЦАРЭС 3a КАЗ, УЗБ, АфГ	2 667	2 884	4 963	100	Алматы, Ташкент	2	1 (замена колеи)
	ЦАРЭС 3b КАЗ, КГЗ, ТАДЖ, УЗБ,	4 206	3 828	2 474	30	Алматы, Душанбе	4	2 ж/д-а/д, а/д- ж/д
ЦАРЭС 4 Россия - Восточная Азия	ЦАРЭС 4-а МОН, СУАР	1 334	0	1 812	0	Урумчи	1	без перегрузки
	ЦАРЭС 4-б МОН, СУАР	1 041	1 111	450	100	Улан-Батор	1	1 (смена колеи)
ЦАРЭС 5 Южная Азия -	ЦАРЭС 5 АфГ, ТАДЖ, КГЗ, СУАР	2 960	2 828	5 685	51	Кабул, Душанбе	3	2, ж/д-а/д, а/д- ж/д
ЦАРЭС 6 Европа - Персидский залив, Южная Азия	ЦАРЭС 6a КАЗ, УЗБ, АфГ	3 256	2 433	2 445	59	В коридоре нет столиц	2	1, ж/д-а/д
	ЦАРЭС 6b КАЗ, УЗБ, АфГ	3 907	3 695	2 976	72	Ташкент	2	2, ж/д-а/д, а/д- ж/д
	ЦАРЭС 6c КАЗ, УЗБ, ТАДЖ, АфГ	3 419	3 156	2 687	65	Ташкент, Душанбе, Кабул	3	2, ж/д-а/д, а/д- ж/д

Часть 4: МЕХАНИЗМЫ РЕАЛИЗАЦИИ

- **Общие механизмы реализации будут описаны вкратце**

Механизмы включают:

- **Ежегодный обзор**
- **Среднесрочный обзор**
- **Мониторинг результатов работы и т.д.**



В следующей презентации будет представлена данная тема

ЧАСТЬ 5: ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПРИМЕЧАНИЯ — ПОСТРОЕНИЕ ЛУЧШЕГО БУДУЩЕГО

- **Стратегия = важный шаг на пути к:**
 - **Использованию возможностей существующих и будущих глобальных рынках и**
 - **Преодоление проблем, связанных с транспортом и торговлей.**
- **Это требует сотрудничества между странами-членами ЦАРЭС и их партнерами по развитию.**
- **Очень важен переход от существующего «обычного ведения дел» к более «динамичному глобальному видению».**



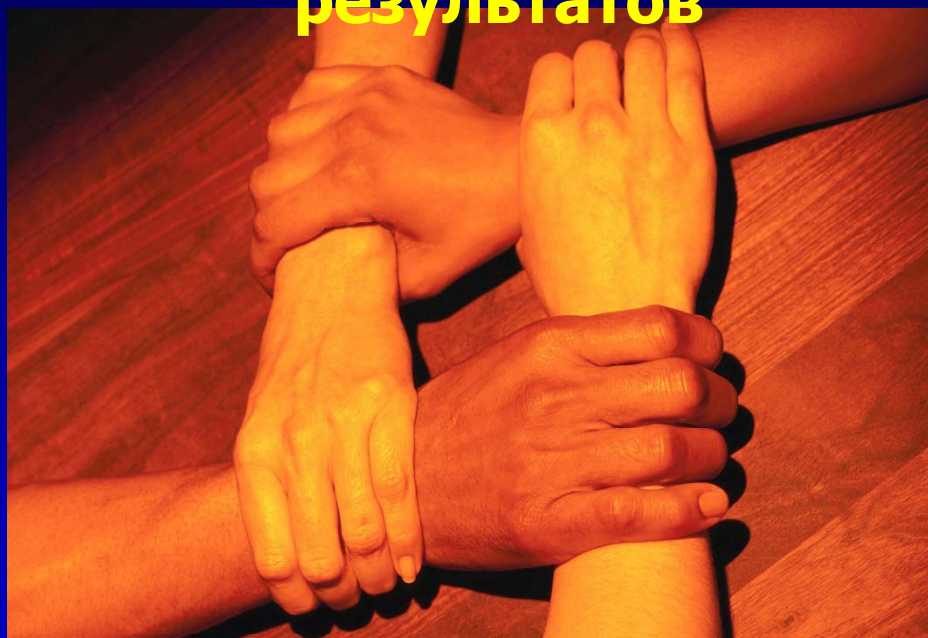
ЧАСТЬ 5: ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПРИМЕЧАНИЯ — ПОСТРОЕНИЕ ЛУЧШЕГО БУДУЩЕГО

- **Стратегия направлена на развитие транспортных и торговых коридоров, которые:**
 - Будут обслуживать весь регион, а также
 - Предоставят дополнительные возможности и доход:
 - **Посредством привлечения транзитного трафика между главными соседствующими рынками.**
- **Кроме того, транспортные и торговые коридоры могут:**
 - Стать экономическими коридорами, частью глобальной цепи, которая повышает ценность продуктов по мере продвижения товаров к внешним рынкам и
 - **Стать двигателем роста региона, охваченного ЦАРЭС.**



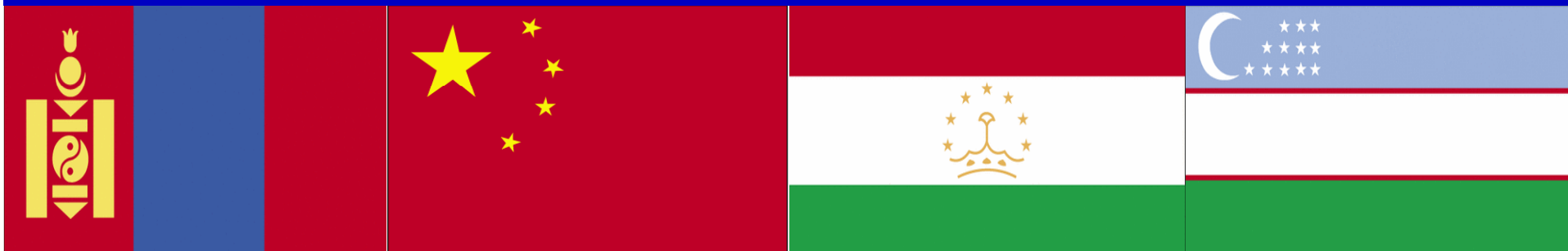


**Совместная работа для достижения
результатов**



и во имя лучшего будущего

Спасибо



За дополнительной информацией

Обращайтесь к:

г-ну Харуя Койде

Главному специалисту по инфраструктуре и финансам,

Управление инфраструктуры,

Департамент центральной и западной Азии,

Азиатский банк развития

Электронная почта: hkoide@adb.org

Телефон: 63-2-632-6124

Факс: 63-2-636-2428

или

Д-ру. Асил Гезен

Руководителю / Специалисту по

транспортному планированию

Международная группа ТЕРА, Инк.

Электронная почта: agezen@teraint.com

Телефон: 86-10-5100-0900

Факс: 86-10-5100-0901

