

**ПРОЕКТ ОТЧЕТА ПО
ТРАНСПОРТНОМУ СЕКТОРУ**

Для обсуждения: Сессия по транспортному сектору

**Подготовительная Встреча Высокопоставленных Должностных Лиц
13-14 сентября 2004
Алматы, Казахстан**

**ЦЕНТРАЛЬНОАЗИАТСКАЯ РЕГИОНАЛЬНАЯ ПРОГРАММА ЭКОНОМИЧЕСКОГО
СОТРУДНИЧЕСТВА
ВСТРЕЧА ВЫСОКОПОСТАВЛЕННЫХ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ
13–14 сентября 2004, Алматы, Казахстан**

ОТЧЕТ ПО ТРАНСПОРТНОМУ СЕКТОРУ

I. Производительность в 2003 и перспективы

1. Экономики государств-участников Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС)¹ в целом показали сильный рост в 2003 (Приложение 1). Не взирая на войну в Ираке и всплеск эпидемии тяжелого острого респираторного синдрома, ВВП вырос более чем на 9% в Азербайджане, Казахстане, Таджикистане и Китайской Народной Республике (КНР).² Рост ВВП в 2002 была также высоким в Кыргызской Республике, Монголии и Узбекистане. Гибкая интенсивность внешней торговли стала одной из движущих сил роста. Произошел значительный рост экспорта, благодаря высоким мировым ценам на продукты потребления и большим притокам прямых иностранных инвестиций в ориентированный на экспорт сектор. Импорт вырос на двузначный показатель, прежде всего благодаря растущему спросу на сырье в КНР и на капитал и предметы потребления в других государствах-участниках ЦАРЭС.

2. Сильный ВВП и рост торговли стимулировали интенсивность транспортного сектора государств-участников ЦАРЭС. В 2003 году увеличился объем грузового и пассажирского транспорта в Казахстане, Кыргызской Республике, Монголии, Узбекистане, и Синьцзян-Уйгурском Автономном Районе КНР (Приложение 2). Норма роста составила более 10% в Казахстане, Монголии и Синьцзяне КНР по грузовому транспорту, а в Узбекистане по пассажирскому транспорту. Увеличился объем железнодорожного транспорта, т.к. основная нагрузка экспорта и импорта лежит на железной дороге. Объем автомобильного транспорта вырос стремительно, благодаря резкому увеличению числа транспортных средств и улучшению состояния национальных и региональных дорожных сетей.

3. Среднесрочная перспектива транспортного сектора в государствах-участниках ЦАРЭС подает надежды. С учетом намеченного продолжающегося экономического роста в регионе и воодушевляющих перспектив большинства развитых стран на следующие 2-3 года, ожидается, что спрос на грузовой транспорт возрастет при той же норме, что и ВВП, а спрос на пассажирский транспорт возрастет более стремительно в среднесрочной перспективе. Ожидается, что норма ежегодного роста составит 2-3% по железнодорожному транспорту и 4–7% по автомобильному транспорту, соответственно.

II. Ход сотрудничества после 2-ой конференции министров

4. Резюме ключевых видов деятельности и прогресса, достигнутого в сфере сотрудничества по транспорту после 2-ой конференции министров в Ташкенте в ноябре 2003, приведено ниже.

¹ Государства-участники ЦАРЭС включают Азербайджан, Казахстан, Кыргызскую Республику, Монголию, Китайскую Народную Республику Китай (КНР), Таджикистан и Узбекистан.

² ВВП в Синьцзян-Уйгурском Автономном Районе КНР вырос на 10.8% в 2003.

5. Прежде всего, международные организации³ предоставили непрерывную помощь в виде займов правительствам государств-участников ЦАРЭС, чтобы поддержать инвестиции в модернизацию региональных транспортных сетей (Приложение 3). С ноября 2003 Азиатский Банк Развития (АБР) утвердил два займа на общую сумму \$52.1 миллиона по двум транспортным проектам: по восстановлению части дороги между Душанбе и Кыргызской границей (стадия 1) и по строительства оставшейся части Монгольского северо-южного дорожного коридора для соединения КНР и России через Монголию. АБР также оформляет заем на проект восстановления Кыргызской южного транспортного коридора дороги (Ош-Сары Таш-Иркештам), намеченный правлением АБР на четвертый квартал 2004. Кроме того, АБР одобрил грант технической помощи Азербайджану на изучение целесообразности проекта восстановления участка Евлах-Гянджа на дороге между Баку и Грузией с возможностью финансирования АБР. За этот период, Европейский Банк Реконструкции и Развития (ЕБРР) одобрил займы на сумму €128.1 миллионов по двум транспортным проектам: по усовершенствованию дороги между Актау и Атырау в Казахстане и по реконструкции отрезка Хасикабул-Курдамир на дороге Баку-Грузия в Азербайджане. Исламский Банк Развития (ИБР) одобрил заем Азербайджану на реконструкцию Ужар-Евлах отрезка дороги Баку-Грузия.

6. Во-вторых, международные организации продолжили оказывать консультационную помощь государствам-участникам ЦАРЭС по вопросам, связанным с транспортом. АБР одобрил выделение гранта на оказание консультационной технической помощи Таджикистану для улучшенного содержания дорог в декабре 2003. В ответ на просьбу Казахстана от лица Центрально-Азиатской Организации по Сотрудничеству (ЦАОС)⁴ в сентябре 2003, международные организации предоставили поддержку по созданию транспортного консорциума ЦАОС. В тесном сотрудничестве с другими международными организациями, АБР играл ведущую роль в оказании такой поддержки, предоставляя свои комментарии по проекту концепции транспортного консорциума и подготовке предложения по его реализации. Всемирный Банк завершил исследование по оказанию содействия торговли и транспортному сектору Центральной Азии и планирует представить его результаты и рекомендации на Встрече Высокопоставленных Должностных Лиц в Алматы в сентябре 2004. В дополнение, АБР продолжил деятельность по укреплению транспортных связей и сотрудничеству между Центральной и Южной Азией, и провел 4-5 марта 2004 встречу рабочей группы по транспорту и торговле в Центральной и Южной Азии в Дубае, Объединенные Арабские Эмираты.⁵

7. В-третьих, на базе запросов различных государств-участников ЦАРЭС и решения, принятого на 2ой конференции министров в Ташкенте, был создан Координационный Комитет Транспортного Сектора (ККТС). Государства-участники назначили своих представителей в этом комитете. Инаугурационная встреча ККТС была проведена в Алматы с 30 июня по 1 июля 2004, под совместным председательством Казахстана и

³ К международным организациям относятся Азиатский Банк Развития, Европейский Банк Реконструкции и Развития, Международный Валютный Фонд, Исламский Банк Развития, Программа Развития Организации Объединенных Наций и Всемирный Банк.

⁴ Центрально-Азиатская Организация по Сотрудничеству включает Казахстан, Кыргызскую Республику, Таджикистан и Узбекистан.

⁵ Целями встречи стали (i) обзор вопросов, находящихся на рассмотрении, по созданию Центрально и Южно-Азиатского Транспортного и Торгового Форума, (ii) обзор фундаментальных исследований, подготовленных АБР по гармонизации таможи, приграничной инфраструктуре, правоприменению в области торговли наркотиками и людьми и отмыванию денег, и (iii) определение даты и места встречи и подготовка повестки Второй Конференции Министров по Торговле в Южной и Центральной Азии. Во встрече приняли участие высокопоставленные должностные лица из Афганистана, Ирана, Пакистана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана и представители Всемирного Банка.

АБР. На встрече делегации еще раз подтвердили приоритетность транспортной сферы для целей сотрудничества в Центральной Азии как средства для стимулирования продолжительного экономического роста и сокращения бедности. Делегациями были предложены следующие стратегические приоритеты для модернизированных транспортных систем в Центральной Азии: (i) развитие региональных транспортных коридоров, (ii) гармонизация законодательной базы, (iii) упрощение приграничных процедур, (iv) реструктуризация и модернизация, (v) маркетинг и определение тарифов на конкурентной основе, и (vi) улучшение в сфере финансирования и менеджмента. Повестка встречи находится на следующей стадии реализации.

- **Секторная дорожная карта.** Секретариат представил на рассмотрение всем государствам-участникам проект дорожной карты регионального транспортного сектора 12 августа 2004. Проект дорожной карты регионального транспортного сектора будет далее обсуждаться на ВДЛ в Алматы в сентябре 2004.
- **Анализ разрыва.** АБР рассматривает вопрос увеличения гранта на оказание технической помощи в транспортном секторе государствам-участникам ЦАРЭС.
- **Определение требований внешнего финансирования.** Казахстан представил 22 июля 2004 в Секретариат перечень инвестиционных проектов на 2004–2008 (Приложение 4).
- **Рабочая программа МФО.** Секретариат подготовил программу консолидированной помощи международных организаций в 2004–2006, которая будет предложена на обсуждение на ВДЛ в сентябре 2004.

Под руководством и при поддержке государств-участников, ККТС разрабатывает эффективные механизмы для координации и реализации действий по сотрудничеству в транспортном секторе.

8. В-четвертых, международные организации предприняли дальнейшие усилия по укреплению сотрудничества в области поддержки регионального сотрудничества в транспортной сфере. Основная деятельность включает:

- Активную подготовку на ВДЛ 15-16 апреля 2004 и инаугурационную встречу ККТС с 30 июня по 1 июля 2004.
- Совместную подготовку Отчета по транспортному сектору для ВДЛ, проводимой в Алматы в сентябре 2004, и для 3-ей Конференции Министров, которая состоится в Астане с 31 октября по 1 ноября 2004.
- Совместная подготовка рабочей программы с указанием кредитной и не-кредитной видов деятельности в 2004–2006 для обсуждения на ВДЛ в Алматы в сентябре 2004.
- Совместное участие в трех встречах с участием глав рабочих групп ЦАОС с оказанием поддержки в создании транспортного консорциума.

III. Проблемы транспортной сферы и предложенные действия

A. Развитие региональных транспортных коридоров

9. Развитие региональных транспортных коридоров является решающим условием для стимулирования экономического роста и сокращения бедности в Центральной Азии и интеграции региона с остальными странами мира. Несмотря на последние улучшения, существующие транспортные сети в Центральной Азии не отвечают полностью потребностям оживающих региональных экономик. Отсутствуют прямые дорожные соединения со столицами стран, производственными центрами, рынками и портами. Дислокации, вызванные разбивкой железных дорог на национальные единицы, привели к появлению многочисленных операционных препятствий на границе. Состояние многих региональных автомобильных и железных дорог плохое из-за не удовлетворяющего потребностям обслуживания дорог, которое ограничивает распространение торговых и транспортных услуг. Существуют потребность в дальнейших инвестициях с целью улучшения транспортной инфраструктуры и развития региональных транспортных коридоров с хорошими соединениями.

10. Признавая это, государства-участники ЦАРЭС планируют выделение больших инвестиций на модернизацию транспортной инфраструктуры. Казахстан предложил выделение около \$5 миллиардов на строительство транспортных коридоров в течение среднесрочного периода (Приложение 4).

11. Международные организации продолжают оказывать поддержку развитию региональных транспортных коридоров, предоставляя кредиты государственному сектору и помогая мобилизовать ресурсы совместного финансирования. Консолидированная программа поддержки международных организаций по кредитным и не-кредитным продуктам в 2004–2006 представлена в таблицах 1 и 2, соответственно, Приложения 5. В программе показаны 23 кредитных проекта на сумму \$546.9 миллиона по развитию восточно-западных и северно-южных транспортных коридоров в государствах-участниках ЦАРЭС в 2004–2006 (Приложение 4, Таблица 1). Основными проектами, которым, скорее всего, будет оказана поддержка в дорожном секторе, являются Кыргызский южный транспортный коридор, восточно-западный и северо-южный коридоры в Азербайджане, коридоры Актау-Атырау и Боровое-Петропавловск в Казахстане, и Душанбе-Кыргызский коридор в Таджикистане. Из железнодорожного сектора в программу включены проект восстановления региональной железной дороги для усиления ветки Узбекистан-Афганистан и проект модернизации северного направления таджикской железной дороги. Кроме того, был предложен проект увеличения объема регионального транспорта. АБР планирует выделить кредиты на сумму \$334.9 миллион, в то время как займы ИБР составят \$212 миллион. АБР и ИБР изучают возможность совместного финансирования с ОПЕК и Саудовским Фондом по проектам в Азербайджане, Кыргызской Республике и Таджикистане. В дополнение, ЕБРР предлагает займ на сумму \$7.4 миллиона на проект усовершенствования воздушного флота в Таджикистане.

В. Гармонизация законодательной базы

12. Гармонизированная законодательная база является жизненно важным элементом для создания однородной конкурентной среды поля для транспортных компаний с целью установления эффективных транспортных и транзитных систем в регионе. Отсутствие гармонизированных положений, регулирующих транспортную деятельность, приводит к появлению неоконченной и непрозрачной законодательной базы, отсутствию общих стандартов (например, по техническим аспектам, тарифам, безопасности движения, и контролю загрузки транспортного средства) в региональных странах, несоответствию лучшим международным практикам, наличию квот на дорожный пропуск для иностранных автомобилей, ограничивающие конкуренцию, искаженные правила оказания

транспортных услуг, пошлины с пользователя дорог, не относящиеся к стоимости использования дорог, дискреционное установление тарифов, дискриминационные тарифные пошлины. Очень важно, чтобы государства-участники ЦАРЭС прилагали усилия по гармонизации законодательной базы для стимулирования эффективного и рационального использования коридоров для транзита и транспорта.

13. Недавно ЦАОС разработала концепцию по созданию транспортного консорциума, одной из целей которой станет гармонизация положений, регулирующих деятельность транспортного сектора, и стратегии среди членов ЦАОС (т.е. Казахстана, Кыргызской Республики, Таджикистана и Узбекистана). Международные организации поддержали эту инициативу и уже готовы оказать помощь в реализации этого начинания. На основе полученного опыта они помогут гармонизовать транспортную законодательную базу с включением всех государств-участников ЦАРЭС.

C. Упрощение приграничных процедур

14. Упрощенные приграничные процедуры являются существенными для проведения эффективных региональных транспортных операций. При изучении транспортного сектора Центральной Азии на первый план был выдвинут вопрос нерациональных и чрезмерных бюрократических требований на границе, не основанных на лучших международных практиках или международных конвенциях. Эти процедуры, в основном относящиеся к таможене, визам, карантину и другим приграничным формальностям, усложнены и дорогостоящи. Это приводит к задержке транспорта на границе и увеличивает транспортные расходы. Для внедрения упрощенных приграничных процедур и ускорения приграничного движения необходимы согласованные действия государств-участников ЦАРЭС.

15. В этом отношении государства-участники ЦАРЭС предприняли шаги. При поддержке Конференции ООН по Торговле и Развитию, Монголия, КНР и Российская Федерация ведут переговоры по проекту Рамочного Соглашения по Транзитному Движению (РСТД). ЦАОС также планирует упростить приграничные процедуры среди своих членов в рамках предложенного транспортного консорциума. АБР будет оказывать содействие Монголии и КНР в разработке упрощенных приграничных процедур в рамках Проекта Строительства Региональных Дорог, одобренного в июле 2004. АБР принял участие в текущих переговорах по проекту РСТД, и рассматривает возможность оказания помощи Монголии и КНР в реализации РСТД. Кроме того, АБР разработал программу технической помощи на 2006 для содействия гармонизации приграничных инициатив по транспортному сектору Центральной Азии. Будет проведен анализ текущего состояния приграничных процедур в Центральной Азии в разрезе технической помощи и оказана поддержка в подготовке плана действия для разработки общих минимальных стандартов и процедур по пересечению границ. Всемирный Банк также планирует оказать ТП по проведению семинара, посвященному фасилитации транспорту и торговле в Центральной Азии в 2005.

D. Реструктуризация и модернизация

16. Реструктуризация и модернизация транспортного сектора является важным компонентом стратегических приоритетов для модернизации транспортных систем Центральной Азии. Однако монолитная и монополистическая природа организаций железнодорожного сектора привела к отсутствию конкуренции в сфере предоставления железнодорожных услуг, отсутствию открытой региональной практики закупок, появлению

нечетких основ коммерческого менеджмента и инвестиций, отсутствию информационных инструментов менеджмента, устаревшему подвижному составу, и старомодной внутренней телекоммуникационной технологии. В дополнение, тарифы устанавливаются не на конкурентной основе, а пошлины за движение и хранение в терминале не отделены. Учитывая, что большая часть внешней торговли в Центральной Азии осуществляется через железную дорогу, реструктуризация и модернизация железнодорожного сектора являются жизненно важными аспектами развития эффективных региональных транспортных услуг.

17. Международные организации продолжают поддерживать государства-участников ЦАРЭС в деле реструктуризации и модернизации железнодорожного сектора. АБР и ИБР планируют выделить три займа на общую сумму \$70 миллионов на железнодорожный сектор в Таджикистане, Туркменистане и Узбекистане в 2004–2006. Кроме того, техническая поддержка АБР также предложена Казахстану и Узбекистану на 2005 для поддержки политических, институциональных и корпоративных реформ, и содействия в подготовке инвестиционного плана железнодорожного сектора. Будет рассмотрен вопрос о предоставлении дальнейшей поддержки для стимулирования развития конкурентного железнодорожного сектора в регионе.

Г. Улучшения в области финансирования и менеджмента

18. Улучшение финансирования и менеджмента транспортного сектора составляет самую большую трудность для Центральной Азии. Дорожный сектор большинства государств-участников ЦАРЭС не получает финансирования, достаточного для покрытия эксплуатационных расходов. Это приводит к тому, что пока инвестиции крутятся в дорожном секторе, состояние существующей дорожной сети ухудшается. В этих странах ремонт дорог откладывался неоднократно. Это ставит под угрозу развитие дорожного сектора и эффективное региональное сотрудничество в сфере транспорта. Более того, институциональный потенциал государственных учреждений в транспортном секторе большинства государств-участников ЦАРЭС остается ограниченным. Это приводит к отсутствию разумного планирования инвестиций в транспортный сектор, стандартов к дизайну дорог, которые не соответствуют основным экономическим требованиям, и к отсутствию мер безопасности, придорожных услуг, телекоммуникационных установок, слабому финансовому менеджменту, неадекватному потенциалу по управлению реализацией проекта, и отсутствию эффективного механизма и показателей мониторинга. Увеличение финансирования в транспортный сектор, в частности на содержание дорог, и улучшенный менеджмент транспортным сектором может внести существенный вклад в развитие эффективной региональной транспортной системы в Центральной Азии

19. Международные организации продолжают работу по улучшению финансирования и менеджмента транспортного сектора государств-участников ЦАРЭС. Займы государственного сектора будут предоставлены различным государствам-участникам в 2004–2006 для финансирования транспортных инвестиционных проектов и для продолжения стратегического диалога на предмет увеличенного субсидирования на содержание дорог, и увеличения потенциала улучшенных методов управления в транспортном секторе. Такая помощь будет направлена на покрытие финансовых трудностей заинтересованных правительств и на привлечение инвестиций из частного сектора. Более того, восемь грантов ТП от АБР, ИБР и Всемирного Банка предложены для (i) проведения нового аудита торговли и транспорта; (ii) создания потенциала регионального дорожного планирования, субсидирования содержания дорог, и эффективного менеджмента по реализации проектов в этих странах.

**Таблица: ВВП и показатели эффективности торговли государств-участников
ЦАРЭС, 2003**
(% изменения за 2002)

Государства	ВВП	Экспорт	Импорт
Азербайджан	11.2	13.9	49.3
Казахстан	9.2	26.0	14.1
Кыргызская Республика	6.7	18.5	21.9
Монголия	5.5	11.1	7.1
Таджикистан ^a	10.2	14.2	23.2
Узбекистан	4.4	29.1	10.0
Китайская Народная Республика	9.1	34.6	41.0
Из которой Синьцзян-Уйгурский Автономный Район	10.8	94.3	61.2

^a Предварительные показатели.

Источники: Правительства государств-участников ЦАРЭС.

Таблица: Рост объема транспорта государств-участников ЦАРЭС, 2003
 (% изменения за 2002)

	Грузовой транспорт	Пассажирский транспорт
Азербайджан	нет	нет
Казахстан	11.6	2.3
Кыргызская Республика	5.7	0.5
Монголия	13.6	6.5
Таджикистан	нет	нет
Узбекистан	4.4	12.1
Китайская Народная Республика		
Из которой Синьцзян-Уйгурский Автономный Район	10.2	3.4

Источник: Правительства государств-участников ЦАРЭС.

Таблица: займы, одобренные международными организациями с октября 2003

Название проекта	Государство	Сумма займа (миллион)	Дата утверждения	Краткое описание проекта
Азиатский Банк Развития				
Восстановление приграничной Душанбе-Кыргызской дороги (стадия I) (займ 2062)	Региональный ТАJ	США \$15.0	18 дек 2003	Восстановление 140 км отрезка Душанбе-Нуробод дороги, связывающей Таджикистан с Кыргызской Республикой и оттуда в КНР.
Модернизация региональной дороги (займ 2087)	Региональный MON	США\$37. 1	22 июля 2004	Строительство оставшегося отрезка дороги, связывающей КНР с Россией через Монголию.
Европейский Банк Реконструкции и Развития				
Реструктуризация дорожного сектора	Региональный KAZ	€94.6	2003	Модернизация 900 км дороги между Актау и Атырау.
Шелковый путь	Региональный AZE	€33.5 (США\$41. 0)	Июнь 2004	Реконструкция 85 км Хасикабул-Курдамирского отрезка дороги между Баку и Грузией.
Исламский Банк Развития				
Реконструкция дороги Уджары-Евлах	Региональный AZE	\$22.0	22 окт 2003	Реконструкция 53 км отрезка Уджары-Евлах дороги между Баку и Грузией.

AZE = Азербайджан, KAZ = Казахстан, MON= Монголия, TAJ = Таджикистан.

Источник: веб-сайты Азиатского Банка Развития, Европейского Банка Реконструкции и Развития и Исламского Банка Развития.

Перечень проектов, нуждающихся в иностранных инвестициях в транспортной и коммуникационных сферах

No	Наименование проекта	Цель проекта	Резюме проекта	Период реализации	Стоимость проекта, млн	Дополнительная информация
<i>В области водного транспорта</i>						
1	Реконструкция мола и дамбы в Актауском торговом порту	- увеличение пропускной нефтяной способности порта; - улучшение рабочих операций нефтяных терминалов 9/10; - повышение надежности средств пожаротушения; - повышение стабильности мола; - снижение его проницаемости и, как результат, сокращение волнового перемешивания и снижение ежегодного простоя судов, поставленных на якорь; - защита опоры трубопровода, основанной на подводящей дамбе к нефтяным портовым терминалам 9/10, во избежание волнового воздействия (на уровне моря +1,5)		2005-2006	\$20	Время демерреджа танкеров и сухогрузного транспорта при неблагоприятных погодных условиях будет сокращено после завершения реконструкции мола. Сейчас демерредж судна занимает 35% времени погрузки. Реконструкция дамбы даст возможность усилить основание трубопроводов, проходящих через дамбу. Иначе эрозия дамб и трубопроводов приведет к нефтяному разливу в море, который может сравниться с экологической катастрофой.
<i>В области железнодорожного транспорта</i>						
2	Строительство железной дороги Кызылорда-Жезказган	Реализация этого проекта сократит расстояние грузовой транспортировки на запад и восток из других регионов Казахстана и даст возможность сократить время выхода из центральных регионов в порт Актау, что приведет к развитию международных отношений с азиатскими и европейскими странами.	Приблизительное расширение железной дороги составляет 419 км	Пока не определен	\$165	Компенсационный период стоимости проекта составляет 11,5 лет

3	Строительство железной дороги Шубарколь-Аркалык	Реализация этого проекта сократит расстояние грузовой транспортировки из Центрального Казахстана на север и запад Республики и далее на Урал и в Европу, и даст возможность построить в будущем железнодорожный маршрут, скомбинированный с перспективной железной дорогой Кызылорда-Жезказган. Этот маршрут свяжет Центральный Казахстан с югом и севером Республики.	Приблизительное расширение железной дороги составляет 186 км	Пока не определен	\$89,9	
4	Строительство новой железной дороги Чарская-Усть-Каменогорск	В этом проекте предусмотрен кратчайший выход из Восточного Казахстана в другие регионы республики и сокращение провозного расстояния из Южного Казахстана по направлению к порту Актау	Приблизительное расширение железной дороги составляет 152 км	Пока не определен	\$136,5	Компенсационный период стоимости проекта составляет 9 лет
5	Строительство новой железной дороги Бейнеу-Саксаульская	Реализация этого проекта сократит расстояние грузовой транспортировки из Южного Казахстана по направлению к порту Актау	Приблизительное расширение железной дороги составляет 504 км	Пока не определен	\$625	
6	Строительство Транс-Казахстанской железнодорожной магистрали	Увеличение транзитного потенциала трансконтинентальных транспортных коридоров	Приблизительное расширение железной дороги составляет 3083 км. Ширина колеи составляет 1,435 км. Магистраль соединит КНР и страны азиатского тихоокеанского региона с Западной Европой через Казахстан.	Предполагаемый период строительства -10 лет	\$3.5 млрд.	
<i>В области автомобильных дорог</i>						
7	Восстановление дороги Астана-Боровое (переход в техническую категорию 1)	Обеспечение беспрепятственного, безопасного и удобного соединения между Центральным и Северным Казахстаном	Длина – 223 км	2005-2008	\$175,4	Текущая техническая категория дороги: 3
8	Восстановление дороги «Боровое-Кокшетау-Петропавловск» - граница Российской Федерации (до г. Курган) 0-147 км	Развитие эффективных и безопасных межрегиональных железнодорожных телекоммуникаций	Длина – 147 км	2005-2008	\$92,98	
9	Восстановление дороги Атырау-Актау 515-802 км	Обеспечение беспрепятственного транспортного соединения между Актау и Атырау	Длина – 287 км	2006-2008	\$96,9	
<i>В области гражданской авиации</i>						
10	Модернизация грузового транспортного потенциала аэропорта Актау	Приведение инфраструктуры аэропорта к международному уровню	Строительство нового здания аэропорта, грузового терминала, восстановление платформы, установка технических сооружений	2007-2008	\$19,4	

			и телекоммуникаций			
11	Модернизация грузового транспортного потенциала аэропорта Актобе	Приведение инфраструктуры аэропорта к международному уровню	Реконструкция пассажирского терминала, платформы, установка технических сооружений и коммуникаций и строительство грузового терминала	2006-2007	\$13,3	
12	Модернизация грузового аэропорта в Шымкенте	Приведение инфраструктуры аэропорта к международному уровню	Строительство нового здания аэропорта, грузового терминала, восстановление платформы, установка технических сооружений и телекоммуникаций	2006-2007	\$18,7	
<i>В области транспорта автомобильных дорог</i>						
13	Создание Центра Сертификации дорожных транспортных устройств для перевозки скоропортящихся товаров в рамках СМП (Соглашения по международной перевозке скоропортящихся продуктов питания и по специальному оборудованию, используемому для такой перевозки)	Организационное техническое осуществление безопасной перевозки скоропортящихся товаров	- доставка специального оборудования для тренинг центра - проведение организационных мероприятий по созданию тренинг центров - подготовка материалов тренинга и их перевод на русский язык - тренинг менеджеров и специалистов в Казахстане и Европе - проведение мероприятий по получению авторизации на преподавание	1,5-2 года	€1,825	Приложение представлено в TRACECA
14	Организация трех тренинг центров подготовки водителей и специалистов по перевозке опасных товаров в рамках СМП	Организационное техническое обеспечение безопасной перевозки скоропортящихся товаров	- доставка специального оборудования для тренинг центра - проведение организационных мероприятий по созданию тренинг центров - подготовка материалов тренинга и их перевод на русский язык - тренинг менеджеров и специалистов в Казахстане и Европе - проведение мероприятий по получению авторизации на преподавание	1,5-2 года	€1	В качестве гранта
15	Определение дорожного грузового транспорта в международных, транзитных и внутренних коммуникациях Республики Казахстан	Определение условий предоставления услуг по грузовым перевозкам для анализа и составления рекомендаций по модернизации дорожного транспорта	- выбор различных методов исследования пассажирского транспорта - формирования команд для получения данных в республики и обучение команд - изучение пассажирского транспорта - анализ исследования	1,5-2 года	€1	В качестве гранта
16	Определение дорожного пассажирского транспорта в международный, междугородних, сельских,	Определение условий пассажирского транспорта для анализа и составления рекомендаций по модернизации	- выбор различных методов исследования пассажирского транспорта - формирования команд для	1,5-2 года	€1	В качестве гранта

	местных и городских коммуникациях Республики Казахстан	дорожного транспорта	получения данных в республики и обучение команд - изучение пассажирского транспорта - анализ исследования			
17	Подготовка рекомендаций по созданию системы первичных данных дорожного транспорта. Разработка информационной системы в сфере дорожного транспорта на этой основе	Определение пакета (законодательного, исполнительного, технического, организационного) для создания систему учета дорожных транспортных операций	- анализ первичных данных - изучение международного опыта - разработка рекомендаций по системе учета дорожных транспортных операций	1,5-2 года	€0,2	В качестве гранта
18	Разработка методологии определения тарифов по пассажирскому транспорту в Республике Казахстан	Разработка проекта нормативного акта	- анализ существующей системы определения тарифов в СНГ и иностранных государствах - разработка принципов и методов определения тарифов	1,5-2 года	€0,1	В качестве гранта
19	Изучение определений принципов транспортировки и системы перевозки громоздких и тяжелых грузов	Разработка проекта нормативного акта	- анализ данных, изучение международного опыта - разработка методов калькуляции платежей за прохождение громоздких или тяжелых грузов - разработка системы транспортировки громоздких и тяжелых грузов	1,5-2 года	€0,1	В качестве гранта

Структура содействия международных организаций по транспортному сектору, 2004–2006

Таблица 1: Структура содействия по кредитным продуктам

Название проекта		Участвующее государство	Донорское агентство	Стоимость (US\$'000)	Предполагаемый год утверждения
<u>2004 займы</u>					
1.	Модернизация региональной дороги	MON/PRC	ADB	37.1	2004 (Approved on 22 July)
2.	Восстановление дороги Актау-Атырау	KAZ	ADB	55.0	2004
3.	Восстановление транспортного коридора Кыргызской южной дороги (Ош-Сары Таш-Иркештам) (стадия I)	KGZ	ADB	32.8	2004
4.	Реконструкция дороги Боровое-Петропавловск	KAZ	IsDB	30.0	2004
5.	Дорога Анджроби-Пойонг	TAJ/PRC	IsDB	9.5	2004
6.	Дорог Туркменбаши-Бекдаш	TKM	IsDB	67.0	2004
7.	Восстановление железнодорожных сетей	UZB	IsDB	6.0	2004
Промежуточный итог на 2004				237.4	
2005 займы					
1.	Восстановление дороги Евлах-Гянджа	AZE	ADB	22.0	2005
2.	Восстановление дороги Боровое-Петропавловск	KAZ	ADB	40.0	2005
3.	Восстановление приграничной Душанбе-Кыргызской дороги (стадия II)	TAJ	ADB	23.0	2005
4.	Восстановление региональных железных дорог	UZB	ADB	20.0	2005
5.	Модернизация воздушного флота TSA	TAJ	EBRD	7.4	2005
6.	Модернизация аэропортов Актобе и Шымкент	KAZ	IsDB	40.0	2005
7.	Восстановление дороги Ош-Иркештам (стадия I)	KGZ	IsDB	10.0	2005
8.	Дорога Шагон-Зигар (стадия II)	TAJ	IsDB	9.5	2005
9.	Телекоммуникация железных дорог Ашхабад-Фараб и Туркменбаши-Ашхабад	TKM	IsDB	30.0	2005
10.	Дорога Шымкент-Самара	KAZ	WB		2005
11.	Дорога Ош-Исфана	KGZ	WB		2005
Промежуточный итог на 2005				194.5	
2006 займы					
1.	Увеличение объема регионального транспорта	Региональный	ADB	50.0	2006
2.	Модернизация коридора центральной дороги (Казах-грузинской границы)	AZE	ADB	15.0	2006
3.	Восстановление транспортного коридора Кыргызской южной дороги (Ош-Сары Таш-Иркештам) (стадия II)	KGZ	ADB	20.0	2006
4.	Модернизация и улучшение Таджикской северной железной дороги	TAJ/UZB	ADB	20.0	2006
5.	Реконструкция дороги Тараз-Талас-Суусамыр (стадия II)	KGZ	IsDB	10.0	2006
Промежуточный итог на 2006				115.0	
ВСЕГО (2004–2006)				546.9	

Таблица 2: Структура содействия по не-кредитным продуктам

Название проекта		Участвующее государство	Донорское агентство	Стоимость (US\$'000)	Предполагаемый год утверждения
<u>2004 техническая поддержка</u>					
1.	Восстановление дороги Евлах-Гянджа (PPTA)	AZE	ADB	150.0	2004 (одобрено 12 авг) 2004
2.	Создание управляющего органа по транспортному коридору (ADTA приложено к Проекту Восстановления Кыргызского южного транспортного коридора, стадия I)	KGZ	ADB	600.0	
3.	Восстановление приграничной Душанбе-Кыргызской дороги (стадия II) (PPTA)	TAJ	ADB	500.0	2004
4.	Дорога Джиргтал-Карамик	TAJ	IsDB	200.0	2004
5.	Технико-экономическое обоснование по аэровокзалу Душанбе	TAJ	IsDB	250.0	2004
6.	Технико-экономическое обоснование по Проекту Восстановления Туркменбаши-Карабогаз	TKM	IsDB	275.0	2004
7.	Стратегия транспортного сектора	KAZ	WB	390.0	2004
8.	Обновленные версии торгового и транспортного аудитов	KGZ/TAJ	WB	390.0	2004
Промежуточный итог на 2004				2,755.0	
<u>2005 техническая поддержка</u>					
1.	Модернизация региональной дороги (стадия I) (RETA)	Региональный	ADB	600.0	2005
2.	Проект увеличения регионального транспорта (RETA)	Региональный	ADB	600.0	2005
3.	Модернизация коридора центральной дороги (PPTA)	AZE	ADB	500.0	2005
4.	Усиление финансового менеджмента и осуществление содержания дорог (ADTA приложено к Проекту Восстановления Дороги Евлах-Гянджа)	AZE	ADB	400.0	2005
5.	Создание потенциала транспортного сектора (ADTA приложено к Проекту Восстановления Дороги Боровое-Петропавловск)	KAZ	ADB	300.0	2005
6.	Расширение потенциала железнодорожной станции по границе через КНР (ADTA)	KAZ	ADB	150.0	2005
7.	Восстановление транспортного коридора Кыргызской южной дороги (Ош-Сары Таш-Иркештам) (стадия II) (PPTA)	KGZ	ADB	300.0	2005
8.	Алтайский транспортный коридор (ADTA)	MON/PRC	ADB	150.0	2005
9.	Дальнейшие стратегические реформы железнодорожного сектора (ADTA приложено к Проекту Восстановления Региональных Железных Дорог)	UZB	ADB	500.0	2005
10.	Семинар по фасилитации транспорта и торговли	Региональный	WB	110.0	2005
Промежуточный итог на 2005				3,610.0	
<u>2006 техническая поддержка</u>					
1.	Развитие региональной железной дороги (стадия I) (RETA)	Региональный	ADB	850.0	2006
2.	Гармонизация приграничных инициатив по транспорту (RETA)	Региональный	ADB	850.0	2006
3.	Улучшение коридора северо-южной дороги (PPTA)	AZE	ADB	600.0	2006
4.	Восстановление Душанбе-Кыргызской приграничной дороги (стадия III)	TAJ	ADB	400.0	2006

(РРТА)

Промежуточный итог на 2006

2,700.0

ВСЕГО (2004–2006)

9,065.0

ADB = Азиатский Банк Развития, ADTA = консультационная техническая поддержка, AZE = Азербайджан, EBRD = Европейский Банк Реконструкции и Развития, IsDB = Исламский Банк Развития, KAZ = Казахстан, KGZ = Кыргызская Республика, MON = Монголия, РРТА = проектная подготовительная техническая поддержка, PRC = Народная Республика Китая, RETA = региональная техническая поддержка, TAJ = Таджикистан, TKM = Туркменистан, UZE = Узбекистан, WB = Всемирный Банк.

Источники: международные организации.