



Distr.
GENERAL

A/53/331
3 September 1998
RUSSIAN
ORIGINAL: ENGLISH

Пятьдесят третья сессия
Пункт 94 (а) предварительной
повестки дня*

ВОПРОСЫ МАКРОЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ: ТОРГОВЛЯ И РАЗВИТИЕ

Транзитные транспортные системы в государствах Центральной Азии,
не имеющих выхода к морю, и соседних странах транзита

Записка Генерального секретаря

Генеральный секретарь имеет честь препроводить Генеральной Ассамблее во исполнение ее резолюции 51/168 от 16 декабря 1996 года доклад, подготовленный Конференцией Организации Объединенных Наций по торговле и развитию о транзитных транспортных системах в государствах Центральной Азии, не имеющих выхода к морю, и соседних странах транзита (см. приложение).

* A/53/150.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Доклад, подготовленный Конференцией Организации Объединенных Наций
по торговле и развитию о транзитных транспортных системах в
государствах Центральной Азии, не имеющих выхода к морю, и соседних
странах транзита

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
I. ВВЕДЕНИЕ	1 - 4	4
II. ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОДЪЕМ И ВОЗНИКАЮЩИЕ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ ТОРГОВЫЕ И ТРАНЗИТНЫЕ СВЯЗИ	5 - 31	5
A. Экономический подъем	5 - 8	5
B. Формирующиеся торговые связи	9 - 10	7
C. Альтернативные транзитные транспортные коридоры и трубопроводы	11 - 31	8
1. Предложения в отношении новых проектов создания трубопроводов	15 - 16	10
2. Железнодорожный, автомобильный и внутренний водный транспорт	17 - 31	11
a) Железнодорожные и автомобильные маршруты, проходящие через территорию Российской Федерации	21 - 22	14
b) Железнодорожные и автомобильные перевозки с использованием транскаспийского маршрута	23 - 24	14
c) Железнодорожные и автомобильные маршруты в Исламскую Республику Иран, к Персидскому заливу и в Турцию	25 - 26	17
d) Железнодорожные и автомобильные маршруты, ведущие в Китай	27 - 28	19
e) Другие железнодорожные и автомобильные маршруты	29 - 31	19

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
III. ОСУЩЕСТВЛЯЕМЫЕ МЕРЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ	32 - 55	20
А. Меры по устранению недостатков физической инфраструктуры	34 - 35	22
В. Меры, направленные на устранение препятствий нефизического характера	36 - 55	22
1. Меры, направленные на улучшение работы транспорта	37 - 42	23
а) Железнодорожные перевозки	37 - 40	23
б) Автодорожные перевозки	41 - 42	23
2. Правовые и административные меры по содействию транзитным перевозкам	43 - 48	24
3. Механизмы институциональной поддержки и развитие людских ресурсов	49 - 55	26
а) Роль правительств	50 - 51	26
б) Роль частного сектора	52	27
с) Роль развития людских ресурсов	53 - 55	27

І. ВВЕДЕНИЕ

1. В своей резолюции 51/168 от 16 декабря 1996 года Генеральная Ассамблея приняла к сведению доклад Генерального секретаря Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) о ходе выполнения мер, направленных на совершенствование системы транзитного транспорта в Центральной Азии (А/51/288). Она также приняла к сведению результаты Технического совещания по вопросам транзитных транспортных связей Центральной Азии с мировыми рынками (см. UNCTAD/LLDC/Misc.4), проходившего 7-9 декабря 1995 года в Анкаре под эгидой Программы развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) и ЮНКТАД.

2. На Техническом совещании были рассмотрены необходимые последующие меры, направленные на заключение рамочного соглашения о транзитных перевозках в Центральной Азии. Участники совещания обратились к участвующим в нем странам с настоятельным призывом присоединиться к транспортным и транзитным конвенциям и заключить двусторонние соглашения, направленные на укрепление систем транзитных перевозок. Они также заявили о необходимости создания эффективной региональной организационной структуры, которая способствовала бы обеспечению согласованного подхода к вопросам, касающимся транзитных перевозок, и настоятельно призвали международные организации оказать поддержку региональному сотрудничеству в области транзитных перевозок.

3. В своей резолюции 51/168 Генеральная Ассамблея также предложила Генеральному секретарю ЮНКТАД и соответствующим правительствам в сотрудничестве с ПРООН, Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), Европейской экономической комиссией (ЕЭК) и соответствующими региональными и международными организациями, действуя в соответствии с приоритетами, определенными в утвержденной программе, и в рамках имеющихся финансовых ресурсов, продолжать разрабатывать программу повышения эффективности существующей системы транзита в новых независимых и развивающихся государствах, не имеющих выхода к морю, в Центральной Азии и соседних развивающихся странах транзита и просила Генерального секретаря ЮНКТАД подготовить доклад о ходе осуществления этой деятельности для представления Генеральной Ассамблее на ее пятьдесят третьей сессии. Настоящий доклад подготовлен в ответ на эту просьбу.

4. В своем предшествующем докладе за 1996 год Генеральный секретарь изложил многочисленные трудности, с которыми сталкиваются страны Центральной Азии, не имеющие выхода к морю. Он, в частности, отметил, что под воздействием экономических изменений в странах Центральной Азии: а) значительно сократились масштабы экономической деятельности; б) были потеряны рынки сбыта как сырьевых, так и промышленных товаров из данного региона; в) резко (на 30-50 процентов) сократился объем реального валового внутреннего продукта (ВВП); г) произошла перегруппировка банков, многие из которых не смогли выжить в новых условиях или столкнулись с резким сокращением объема накоплений и инвестиций; е) практически распалась транспортная система; и ф) резко повысился уровень безработицы.

II. ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОДЪЕМ И ВОЗНИКАЮЩИЕ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ ТОРГОВЫЕ И ТРАНЗИТНЫЕ СВЯЗИ

A. Экономический подъем

5. С тех пор экономическое положение в странах Центральной Азии заметно улучшилось. И хотя эти страны все еще испытывают большие трудности, связанные с распадом системы централизованного планирования и по-прежнему сталкиваются с проблемами перехода к рыночной экономике, экономический рост, начавшийся в ряде этих стран в 1994 году, в целом сохраняется. Программы финансовой стабилизации и валютного контроля, осуществляющиеся с 1992 года, способствовали замедлению темпов инфляции, и в последние годы в этих странах отмечается рост ВВП и постепенное увеличение объема производства и торговли (см. таблицу 1).

Таблица 1. Реальный объем ВВП и уровень цен

(Среднегодовые изменения в процентах в сравнении с предшествующим годом)

Страна	ВВП		Цены	
	1993 год	1997 год	1993 год	1997 год
Казахстан	-9,2	2,0	1 660	20
Кыргызстан	-15,5	10,4	1 210	30
Таджикистан	-16,3	1,7	2 140	70
Туркменистан	1,5	0,1 ^a	1 630	^b
Узбекистан	-2,3	5,2	1 230	320 ^c

Источник: Расчеты ЮНКТАД, основанные на данных Межгосударственного статистического комитета СНГ.

^a 1996 год.

^b Данные отсутствуют.

^c 1995 год.

6. Однако темпы экономического роста в странах Центральной Азии были далеко не однозначными, как и темпы развития экономических секторов в каждой отдельно взятой стране. Согласно официальным данным Содружества Независимых Государств (СНГ), в трех центральноазиатских странах, в которых объем ВВП в период с 1990 по 1994 год сократился наполовину или более (Казахстан, Кыргызстан и Таджикистан), в последние два года темпы экономического роста заметно возросли. Так, об экономическом подъеме в Казахстане в 1997 году свидетельствовали темпы роста ВВП в размере 2 процентов, вдвое превысившие показатель 1996 года. В Кыргызстане были достигнуты еще более впечатляющие показатели - в 1997 году рост ВВП составил порядка 10 процентов. Экономика Таджикистана, которой пятилетняя гражданская война нанесла огромный ущерб, также стабилизировалась благодаря значительному вкладу сельскохозяйственного сектора, в котором после подписания в июне

/...

1997 году Мирного соглашения восстановилась нормальная деятельность. В Туркменистане и Узбекистане, где в период с 1990 по 1994 год наблюдался более умеренный экономический спад, в последние годы удавалось добиваться ощутимых успехов.

7. Хотя центральноазиатским странам удалось обратить вспять их экономический спад, долгосрочный рост и устойчивое развитие в этих странах будут зависеть от их способности создавать новые отрасли взамен тех, которые были созданы и существовали в силу специфических особенностей и искусственного характера системы централизованного планирования. В первую очередь этим странам необходимо найти новые рынки для своей традиционной продукции и новые источники сырья и других товаров взамен тех, связи с которыми были утрачены с распадом бывшего Союза Советских Социалистических Республик.

Таблица 2. Чистый объем прямых иностранных инвестиций в 1992-1996 годах

Страна	Общий объем (в млн. долл. США)	В расчете на душу населения (в долл. США)
Казахстан	2 536,0	29,8
Кыргызстан ^a	191,1	10,2
Таджикистан ^b	41,0	2,2
Туркменистан ^b	308,1	25,1
Узбекистан	310,0	2,8

Источник: ЮНКТАД, База данных по прямым иностранным инвестициям/
транснациональным корпорациям и данные МВФ, полученные в июне 1998 года.

^a 1993-1996 годы.

^b 1994-1996 годы.

8. С учетом огромных трудностей, с которыми сталкиваются страны Центральной Азии в том, что касается бюджета и платежного баланса, прямые иностранные инвестиции (ПИИ) должны, как представляется, сыграть важную роль в их усилиях по обеспечению развития. Принимаемые меры по созданию соответствующей регулирующей основы для функционирования рыночной экономики, включая либерализацию торговли и приватизацию, способствовали притоку прямых иностранных инвестиций и увеличению объема двусторонней и многосторонней помощи. Львиную долю прямых иностранных инвестиций получает сектор энергетики (нефтяная и газовая промышленность) и горнодобывающая промышленность, причем основной объем этих инвестиций приходится на Казахстан (см. таблицу 2).

В. Формирующиеся торговые связи

9. Для формирующихся в Центральной Азии торговых связей характерны новые направления товарных потоков и изменившийся ассортимент товаров. Вместо торговли продукцией тяжелой промышленности, которая ранее составляла основу экспорта Казахстана и ряда других стран этого региона, в настоящее время в их экспорте преобладает сельскохозяйственная продукция, металлы и продукция легкой промышленности, при этом изменились и направления торговых потоков, поскольку новые рынки, находящиеся за пределами СНГ, приобретают все более важное значение для внешней торговли стран Центральной Азии и особенно их экспорта (см. таблицу 3).

Таблица 3. Стоимость экспорта и импорта
(в млн. долл. США)

Страна	Вид	Экспорт			Импорт		
		1992	1996	1997	1992	1996	1997
Казахстан	Общий объем	^a	6 230	6 366	^a	4 261	4 275
	Внешний	1 398	2 758	3 515	469	1 297	1 969
	Внутренний	^a	3 472	2 851	^a	2 964	2 306
Кыргызстан	Общий объем	^a	506	580	^a	838	680
	Внешний	77	112	270	71	351	260
	Внутренний	^a	394	310	^a	487	420
Таджикистан	Общий объем	^a	770	780	^a	668	805
	Внешний	111	439	470	132	286	300
	Внутренний	^a	331	310	^a	382	505
Туркменистан	Общий объем	^a	1 693	750	^a	1 313	1 130
	Внешний	908	551	270	543	924	520
	Внутренний	^a	1 142	480	^a	389	610
Узбекистан	Общий объем	^a	4 211	^a	^a	4 712	^a
	Внешний	869	3 321	^a	929	3 195	^a
	Внутренний	^a	890	^a	^a	1 517	^a

Источник: Межгосударственный статистический комитет СНГ.

Примечание: Внешний: торговля со странами, не входящими в состав СНГ;
внутренний: торговля со странами - членами СНГ.

^a Данные отсутствуют.

10. Основными статьями экспорта в зарубежные страны, помимо стран СНГ, традиционно являлись хлопок и металлы (алюминий, очищенная медь и цинк), в то время как товары производственного назначения и потребительские товары являлись основными статьями импорта. Общая доля экспорта Кыргызстана, Таджикистана и Узбекистана в зарубежные страны в 1996 году составила около 60 процентов. Вместе с тем общий объем импорта из стран, не

/...

входящих в состав СНГ, рос относительно более умеренными темпами, при этом важными торговыми партнерами становятся Германия, Турция, Китай и страны - члены Европейского союза.

С. Альтернативные транзитные транспортные коридоры и трубопроводы

11. Важную роль в изменении направления товаропотоков сыграло увеличение числа альтернативных транзитных транспортных коридоров в Центральной Азии. Несмотря на наличие проблем инфраструктуры и иные трудности, они в значительной степени способствовали открытию стран Центральной Азии для торговли. Повышение их эффективности и сокращение транспортных расходов позволит им внести еще больший вклад в расширение торговли.

12. Стремление стран Центральной Азии создать благоприятные условия для развития торговли и инвестиций нашло соответствующую международную поддержку в плане предоставления кредитов на поддержание и дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры, при этом странам региона была оказана техническая помощь в целях повышения эффективности ее транзитных транспортных систем. Это новое партнерское сотрудничество основывается на уверенности в том, что страны Центральной Азии действительно предоставляют для инвесторов благоприятные условия в плане торговли и инвестиций.

13. Обладая территорией, равной по размеру территориям Индии и Пакистана вместе взятым, а также богатыми природными ресурсами, Центральная Азия располагает огромным торговым потенциалом. Помимо этого, находясь в центре евразийского материка, она соединяет Азию и Европу. Как регион, не имеющий выхода к морю, Центральная Азия нуждается в доступе к морским побережьям через территории стран транзита, однако ее географическое положение также позволяет ей стать важными воротами в Азию из Европы и Ближнего Востока (см. карту 1).

14. Однако сегодня торговлю со странами Центральной Азии или через этот регион затрудняют слишком высокие транспортные расходы. Во многих случаях они достигают 60 процентов от стоимости импортируемых промышленных товаров. Поэтому Центральная Азия и ее торговые партнеры глубоко заинтересованы в повышении эффективности основных транзитных транспортных коридоров, которые не только соединяют Центральную Азию со всем миром, но и облегчают транспортное сообщение между Азией и Европой.

Таблица 4. Основные данные: расстояние до моря, территория, численность населения и валовой национальный продукт (ВНП) на душу населения

Страна	Расстояние до моря ^a (в км)	Территория (в тыс. кв. км)	Население ^b (в млн. чел.)	ВНП на душу населения ^{b c} (в долл. США)
Казахстан	3 750	2 717	7,2	1 680
Кыргызстан	3 600	199	4,6	820
Таджикистан	3 100	143	5,9	490
Туркменистан	1 700	488	4,4	1 230
Узбекистан	2 950	450	22,7	850
Итого		3 997	54,8	

Источник: Секретариат ЮНКТАД.

^a Приблизительные данные о минимальной протяженности сухопутных маршрутов из столицы каждой страны через одну или более транзитных стран до ближайшего порта, пригодного для захода океанских судов.

^b По оценкам 1994 года.

^c По оценкам Всемирного банка за 1992 год.

1. Предложения в отношении новых проектов создания трубопроводов

15. Центральная Азия располагает огромными запасами нефти и газа. Объем потенциальных запасов только прикаспийских месторождений, согласно сообщениям, составляет 200 миллиардов баррелей - почти столько же, сколько и общий объем запасов Саудовской Аравии. Казахстан по своим запасам нефти и природного газа занимает шестое место в мире. Вместе с тем, поскольку единственной артерией для поставок нефти и газа из Центральной Азии на мировые рынки является российская сеть трубопроводов, страны Центральной Азии ведут активные поиски альтернативных маршрутов трубопроводов для укрепления своего потенциала экспортных поставок на мировые рынки (см. вставку 1).

Вставка 1. Перспективы быстрого развития прикаспийских нефтяных месторождений и конкурентная борьба за использование транзитных трубопроводов

Ряд проектов создания трубопроводов предполагается осуществить в недалеком будущем. Консорциум под названием "Центральноазиатский трубопровод" (Сент Газ), во главе которого стоит нефтяная и газовая компания Соединенных Штатов "Юникол", в 1995 году подписал контракт с Туркменистаном на строительство нефте- и газопроводов, идущих из Туркменистана в Пакистан через Афганистан. Однако этот проект вызвал правовые споры между некоторыми нефтяными компаниями. Кроме того, вызывает сомнения безопасность трубопровода в Афганистане до тех пор, пока в этой стране продолжаются гражданские беспорядки.

Начало строительных работ на трубопроводе консорциума "Каспийский трубопровод" (ККТ), соединяющем Тенгизское месторождение и российский порт Новороссийск, было отложено. В марте 1998 года ожидавшегося возобновления его строительства, по-видимому, не произойдет. Работа на трубопроводе, к которой первоначально должны были приступить к концу 1996 года, согласно источникам, имеющим отношение к нефтяной промышленности, до 1999 года, вероятно, не начнется. Основная проблема, как представляется, заключается в том, что руководство ККТ не смогло получить от Российской Федерации и региональных властей права на транзит, что имеет исключительно важное значение для проекта трубопровода.

К числу других проектов трубопроводов относятся трубопровод из Казахстана в Азербайджан через Каспийское море, так называемый трубопровод Баку-Сейхан; трубопроводы из Казахстана и Туркменистана в Исламскую Республику Иран и продление газопровода из Алматы в Урумчи.

16. До строительства альтернативных трубопроводов нефть перевозится по железной дороге. Нефть из Тенгизского месторождения в Казахстане, например, перевозится танкерами через Каспийское море, а оттуда - железнодорожным транспортом до Батумского порта в Грузии для последующей поставки на мировые рынки. В 1997 году железнодорожным транспортом было перевезено 3 миллиона тонн. Предполагается, что объем экспорта возрастет до 4-5 миллионов тонн в 1998 году. Сырая нефть из Туркменистана также доставляется по Каспийскому морю. Однако, поскольку транспортировка нефти по железной дороге не является ни эффективным с точки зрения затрат, ни безопасным способом, серьезная коммерческая эксплуатация центральноазиатских нефтяных и газовых месторождений начнется только после создания новых трубопроводов.

2. Железнодорожный, автомобильный и внутренний водный транспорт

17. В результате осуществления в последние годы различных инициатив в странах Центральной Азии увеличивается число альтернативных транзитных маршрутов. Строительство двух новых участков железной дороги, первый из которых соединил центральноазиатскую сеть с китайской сетью в 1992 году, а второй - Центральную Азию с Исламской Республикой Иран в 1996 году, сделало возможным трансконтинентальное железнодорожное движение от тихоокеанских портов Китая на востоке до Индийского океана и Европы. Вследствие различий в ширине рельсовой колеи на обоих концах, на китайской границе в Дружбе и на туркменской границе в Серахсе, необходимо осуществлять смену вагонных тележек или перевалку грузов (см. карту 2).

18. Строительство железной дороги Бафк-Машад в Исламской Республике Иран сократит расстояние от Туркменистана до морского порта Бандар-Абас на 1600 км. Строительство железной дороги от Кермана до Захедана в Исламской Республике Иран свяжет Центральную Азию с Пакистаном.

19. Однако, несмотря на выгоды с точки зрения затрат, связанные с транспортировкой дешевых навалочных грузов на большие расстояния, на железнодорожном транспорте в Центральной Азии с 1991 года отмечается снижение объема перевозок. Распад бывшей советской железнодорожной системы и создание отдельных национальных железных дорог негативным образом отразились на эффективности услуг железнодорожного транспорта во всем регионе.

20. Вследствие этих проблем возросла конкуренция со стороны автомобильного транспорта. Вместе с тем увеличение объема международных автомобильных перевозок повлекло за собой возникновение новых проблем, а именно: ускоренный износ дорог, дорожно-транспортные происшествия, загрязнение и уклонение от уплаты налогов.

а) Железнодорожные и автомобильные маршруты, проходящие через территорию Российской Федерации

21. Наличие трех альтернативных железнодорожных линий через Казахстан в Москву, Балтийский регион и Западную Европу делает железнодорожный транспорт наиболее удобным средством перевозок из Центральной Азии в восточно-западном направлении (см. карту 3).

22. Однако ряд факторов, включая высокие тарифы, неэффективное функционирование железных дорог и изменение структуры торговли и соответствующих потребностей, влечет за собой завоевание автомобильным транспортом все большей доли на рынке грузоперевозок. По проходящим через Российскую Федерацию дорогам в восточном и западном направлениях осуществляется транзитная торговля из Казахстана, Кыргызстана и ряда районов Узбекистана. Дорожная сеть развита достаточно хорошо. Однако она рассчитана на гораздо меньшие осевые нагрузки и валовой вес автомобилей по сравнению с тяжелыми автотранспортными средствами, которые в настоящее время курсируют по дорогам. В результате этого увеличение объема международных автомобильных перевозок сопровождалось быстрым ухудшением состояния сети автомобильных дорог.

б) Железнодорожные и автомобильные перевозки с использованием транскаспийского маршрута

23. Транскаспийский маршрут перевозок железнодорожным или автомобильным транспортом обеспечивает самый короткий путь из Центральной Азии к ведущему к океану морскому порту (см. карту 2). Этот маршрут проходит по территории Туркменистана к Каспийскому морскому порту Туркменбаши (в прошлом Красноводск), затем грузы на железнодорожном пароме следуют в порт Баку в Азербайджане и, наконец, по железной или автомобильной дороге они доставляются до черноморских портов Батуми или Поти в Грузии.

24. Вместе с тем транспортные расходы на этом связанном с использованием различных видов транспорта маршруте являются высокими, а обслуживание - ненадежным. Паромные перевозки через Каспийское море неэффективны, расписание таких перевозок не составляется. Результатом этого является длительный простой железнодорожных вагонов и автотранспортных средств; периодически отмечаемые проявления политической вражды на Кавказе также являются фактором, препятствующим использованию перевозчиками этого маршрута. Через порты Баку и Батуми в 1997 году было перевезено порядка 3 миллионов тонн грузов, главным образом сырой нефти, по

сравнению с грузопотоком в 5 миллионов тонн до 1991 года. Вследствие ограничений, связанных с этим маршрутом, недавно создан маршрут перевозок в юго-северном направлении на восточном побережье Каспийского моря (см. карту 3).

с) Железнодорожные и автомобильные маршруты в Исламскую Республику
Иран, к Персидскому заливу и в Турцию

25. Завершение в мае 1996 года сооружения участка железнодорожного пути между Исламской Республикой Иран и Туркменистаном было названо в прессе историческим событием, свидетельствующим о возрождении имеющего вековую историю "Шелкового пути", который в свое время связывал Европу и Персидский залив с Китаем. Благодаря строительству этого участка железнодорожного пути был также обеспечен дополнительный альтернативный маршрут для железнодорожного сообщения между Европой и Азией (см. карту 4).

26. Вместе с тем вследствие разной ширины рельсовой колеи в международных железнодорожных перевозках на границах между Исламской Республикой Иран и Туркменистаном и между Казахстаном и Китаем имеют место перерывы в движении. Перевалка грузов или смена вагонных тележек на пограничных станциях занимает четыре и более часов. При перевозке грузов из центральноазиатских стран в Турцию возникает другое "узкое место" с точки зрения инфраструктуры -

96-километровая железнодорожная паромная переправа через озеро Ван в восточной части Турции. Два парома грузоподъемностью 16 железнодорожных вагонов каждый ежедневно совершают по три рейса туда и обратно, перевозя в общей сложности 500 000-600 000 тонн грузов в год. В стадии рассмотрения находится вопрос о строительстве 250-километрового обездного железнодорожного пути через горы по северному берегу озера, в результате чего грузооборот может возрасти до 4 миллионов тонн в год. Задержки, связанные с перевалкой и согласованием времени отправления паромов, стимулируют конкуренцию со стороны автомобильного транспорта, которая может даже обостриться, если будут упрощены и согласованы процедуры транзитной перевозки грузов.

d) Железнодорожные и автомобильные маршруты, ведущие в Китай

27. Объем контейнерных перевозок на участке железной дороги, связывающей Казахстан (Дружба) и Китай (Урумчи), увеличился с нескольких десятков единиц, эквивалентных 20-футовому контейнеру, в 1992 году, когда этот участок вступил в строй, до более чем 3000 единиц, эквивалентных 20-футовому контейнеру, в 1997 году. Перевалка или замена вагонных тележек в соответствующих пунктах, обусловленная различиями в ширине рельсовой колеи, влечет за собой значительные задержки. Рассматриваемые в настоящее время планы предусматривают расширение терминала в Дружке и модернизацию железнодорожных путей на участке от Актогая до Дружки (см. карту 2).

28. Основное автомобильное шоссе направления с востока на запад, связывающее Ташкент (Узбекистан) и Алматы (Казахстан) и ведущее далее к казахско-китайской границе в Хоргосе и Урумчи, на многих участках требует ремонта. Некоторые участки в Китае были отремонтированы, но многие другие по-прежнему находятся в неудовлетворительном состоянии.

e) Другие железнодорожные и автомобильные маршруты

29. Один из важных осуществляемых в настоящее время проектов предусматривает строительство железной дороги, соединяющей Исламскую Республику Иран с Пакистаном. Ведутся работы по сооружению последнего участка между Захеданом и Керманом на территории Исламской Республики Иран. Когда проводимые работы будут завершены, железнодорожное сообщение свяжет Центральную Азию с Карачи через Исламскую Республику Иран с дополнительным изменением ширины колеи (см. карту 2).

30. Автомобильная дорога из Душанбе в Таджикистане, ведущая через Термез в Узбекистане в Афганистан через Кабул с ответвлением в Кандагар или Пешавар в Пакистане и далее в Карачи, является одним из самых коротких маршрутов, соединяющих Индийский океан и южную часть Центральной Азии. Однако нынешние гражданские беспорядки в Афганистане препятствуют нормальным транзитным перевозкам.

31. Стремление к улучшению транспортной сети, связывающей Центральную Азию и Китай, обусловило подписание в апреле 1997 года тремя соседними странами - Китаем, Кыргызстаном и Узбекистаном - соглашения о реконструкции дороги, связывающей Ташкент в Узбекистане с Кашгаром в Китае через город Ош в Кыргызстане. Эта дорога соединяется с Каракорумским

шоссе, которое связывает Центральную Азию с Китаем на востоке и Пакистаном и Индией на юге.

III. ОСУЩЕСТВЛЯЕМЫЕ МЕРЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

32. С момента обретения независимости в 1991 году центральноазиатские страны осуществляют меры по присоединению к сообществу наций путем вступления в члены Организации Объединенных Наций и связанных с нею учреждений, а также ряда организаций в своем регионе.

33. Благодаря членству в международных и региональных организациях и признанию основных международных соглашений и норм центральноазиатские страны расширили масштабы своей торговли и улучшили свои возможности с точки зрения привлечения инвестиций. Генеральная Ассамблея и организации системы Организации Объединенных Наций, в частности ПРООН, ЭСКАТО, ЕЭК и ЮНКТАД, оказывали им техническую помощь по широкому кругу направлений и играли важную роль в мобилизации финансовой поддержки со стороны международного сообщества. Бреттон-вудские учреждения, а также региональные банки, в частности Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) и Азиатский банк развития, предоставляли кредиты на цели совершенствования существующей транспортной инфраструктуры и развития альтернативных транспортных маршрутов. Отдельные страны-доноры, в частности Япония, Китай и Соединенные Штаты Америки, а также такие группы стран, как Европейский союз, также оказывали им значительную финансовую и техническую помощь (см. вставку 2).

Вставка 2. Селективная выборка основных проектов повышения эффективности транзитных перевозок

Япония

*	Строительство нового аэропорта в Акмоле, заем Японии Казахстану	180 млн. долл. США
*	Строительство цеха пассажирских вагонов в Ташкенте, заем Японии Узбекистану	6 102 млрд. иен
*	Три проекта модернизации местных аэропортов, заем Японии	15 526 млрд. иен
*	Модернизация международного аэропорта Манас в Кыргызстане	5 454 млрд. иен

Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР)

*	Модернизация транспортной инфраструктуры в Туркменистане, заем ЕБРР	50 млн. долл. США
*	Строительство в Туркменбаши, заем ЕБРР Туркменистану	30 млн. долл. США
*	Реконструкция порта Актау, Казахстан	54 млн. долл. США
*	Строительство дороги Алматы - Караганда - Акмола	52 млн. долл. США

Азиатский банк развития (АзБР)

- | | | |
|---|---|-------------------|
| * | Реконструкция дороги Фулшад - Аксытау в коридоре Алматы - Акмола на средства АзБР | 50 млн. долл. США |
| * | Реконструкция 135-километрового участка дороги Бишкек - Ош в Кыргызстане на средства АзБР | 50 млн. долл. США |

Предложения в рамках проектов Транспортного коридора Европа - Кавказ - Азия (ТРАКЕКА), 1998/99 год

- | | | |
|---|--|--------------------------|
| * | Дорожная инфраструктура в Центральной Азии | 250 000 экю ^a |
| * | Подготовка технико-экономического обоснования работ по модернизации портов Поти и Батуми | 15 млн. экю |
| * | Развитие железнодорожной сети в Центральной Азии | 11 млн. экю |
| * | Компания по аренде транспортного оборудования и предприятия, действующие в регионе | 800 000 экю |
| * | Перевозки по Каспийскому морю и портовые сооружения | |
| | - Новые судоходные линии в Каспийском море | 200 000 экю |
| | - Реконструкция паромного терминала для обслуживания Баку | 250 000 экю |
| | - Навигационный канал для порта Туркменбаши | 100 000 экю |
| | - Прогнозирование перевозок - предыдущий ТРАКЕКА | 700 000 экю |
| * | Дорожные работы | |
| | - Учебные центры | 2 млн. экю |
| | - Планирование дорожных работ | 500 000 экю |
| * | Оказание помощи и подготовка кадров по вопросам управления портовыми сооружениями | 1 млн. экю |
| * | Мост в Чарджоу | 500 000 экю |
| * | Подготовка технико-экономического обоснования связей между ТРАКЕКА и Китаем | 600 000 экю |
| * | Межправительственная совместная комиссия по выполнению многостороннего соглашения | 11 млн. экю |
| * | Развитие международных автотранспортных транзитных перевозок | |
| | - Подготовка операторов и развитие международных автотранспортных транзитных перевозок | 25 млн. экю |
| | - Поставки вычислительной техники для операции САФЕТИР (соглашение о безопасности международного автодорожного транспорта) | 500 000 экю |
| * | Инвестиции в порт Актау | 2 млн. экю |

*	Оборудование для смешанных перевозок/терминалов	25 млн. экю
*	Центры подготовки экспертов Международной федерации ассоциаций экспертов (ФИАТА)	2 млн. экю
*	Промывочные котлы для железнодорожных цистерн, Баку	5 млн. экю
Проекты ПРООН		
*	Центральноазиатская внешняя инициатива в области транзитных перевозок: восстановление "Шелкового пути"	450 000 долл. США
*	Программа развития района "Шелкового пути" (СРАДП)	300 000 долл. США

^a Европейская валютная единица.

А. Меры по устранению недостатков физической инфраструктуры

34. С учетом фактического наличия в Центральной Азии основных транспортных маршрутов основное внимание на втором этапе было сосредоточено на решении задач восстановления, эксплуатации и модернизации. Что касается железнодорожной инфраструктуры, то внимание в первую очередь уделяется ремонту станций, на которых происходит смена вагонных тележек, модернизации и реконструкции путей и мостов и электрификации.

35. Первоочередное по сравнению со строительством новых дорог внимание уделяется эксплуатации и ремонту дорог с целью недопущения ускоренного ухудшения их состояния. Плохие дорожные условия влекут за собой целую цепь негативных последствий, выражающихся в ускоренном износе автотранспортных средств и их частой поломке, что ведет к задержкам с поставками и росту транспортных расходов и требует к себе безотлагательного внимания. В настоящее время разрабатывается ряд проектов по реконструкции шоссейных дорог, соединяющих крупные города Центральной Азии (см. вставку 2). К числу основных проектов относится реконструкция шоссе Алматы - Караганда - Астана - Боровое, которую планируется завершить к 2000 году.

В. Меры, направленные на устранение препятствий нефизического характера

36. К негативным последствиям, вызывающим ухудшение физического состояния железнодорожного, автодорожного и внутреннего водного транспорта, добавляются препятствия нефизического характера. Все шире признается, что наибольшей отдачей с точки зрения повышения эффективности работы транспорта и снижения транспортных расходов в Центральной Азии можно добиться, предпринимая решительные усилия по совершенствованию всего диапазона оперативных, институциональных и нормативно-правовых мер в области транзитных перевозок.

1. Меры, направленные на улучшение работы транспорта

а) Железнодорожные перевозки

37. В настоящее время железнодорожный транспорт в Центральной Азии находится на сложном этапе перестройки. Руководству железных дорог приходится не только решать задачи, возникающие в середине процесса консолидации после распада централизованной железнодорожной системы

/...

бывшего СССР, но и конкурировать с широко известными иностранными международными автодорожными перевозчиками.

38. Железным дорогам в Центральной Азии оказывают поддержку Совет по железнодорожному транспорту СНГ и Организация по сотрудничеству между железными дорогами (ОСЖД). Совет координирует железнодорожное сообщение на территории СНГ и между СНГ и третьими странами. ОСЖД следит за выполнением Соглашения о международном грузовом сообщении (СМГС), призванного облегчить согласование тарифов и документации. Недавно в ОСЖД вступила Исламская Республика Иран.

39. Хотя Совет и ОСЖД предпринимают достойные похвалы усилия по развитию сотрудничества между железными дорогами, работа железнодорожного транспорта по-прежнему сопряжена с многочисленными проблемами, в частности с проблемой снижения объема грузовых перевозок и сокращения доходов, с трудностями, связанными с поздним возвращением вагонов на внутренние линии и с взаиморасчетами, которые теперь производятся в твердой валюте.

40. Будущее железнодорожного транспорта лежит в плоскости тесного сотрудничества и повышения качества обслуживания. Для того чтобы железнодорожный транспорт мог конкурировать с автодорожным транспортом, необходимо активизировать работу по обеспечению соблюдения действующих соглашений между железными дорогами, с тем чтобы они были в состоянии предложить непрерывное обслуживание и за пределами национальных границ. В этой связи руководству железных дорог необходимо, в частности, рассмотреть вопрос о системе смешанных перевозок. По мере расширения участия частного сектора в торговых операциях от центральноазиатских железных дорог ожидают более чуткого реагирования на нужды и запросы потребителей, включая оперативное урегулирование претензий и выплату соразмерной суммы компенсации в случае потерь и повреждения транзитных грузов или задержки с их доставкой.

b) Автодорожные перевозки

41. Автодорожный транспорт в центральноазиатских странах так же, как и его конкурент - железнодорожный транспорт, находится в процессе перестройки. Приватизация государственных автодорожных корпораций и программ, начатая в ряде стран с целью преобразования некоторых из них в поставщиков международных автотранспортных услуг, полностью не завершена. Тем временем в международных автомобильных перевозках доминируют иностранные компании. Ряд стран отреагировали на это введением у себя ограничений на перевозку стратегических грузов, таких, как хлопок, иностранными компаниями, создав тем самым для последних трудности с получением попутных грузов. Центральноазиатские автопредприятия в свою очередь при выполнении редких заграничных рейсов тоже не имеют возможности брать попутные грузы по причине отсутствия международных экспедиторских агентств. В результате этого в обоих направлениях автомобили следуют порожняком, что увеличивает транспортные расходы.

42. Очевидно, следует разрешить иностранным компаниям перевозку стратегических грузов постольку, поскольку это позволит уменьшить внешние расходы на перевозку. Однако было бы справедливо в этой связи рассчитывать на принятие ответных мер в поддержку местных фирм. Одной из таких мер является создание совместных с иностранными фирмами предприятий для улучшения работы местных фирм посредством развития их профессиональных и управленческих навыков. Все шире признается, что введение справедливого и стабильного нормативно-правового регулирования стимулировало бы развитие упорядоченных, экономически выгодных и эффективных транзитных перевозок в Центральной Азии.

2. Правовые и административные меры по содействию

/...

транзитным перевозкам

43. Ценную основу для урегулирования различных проблем, связанных с осуществлением транзитных перевозок, представляет собой ряд международных конвенций. Центральнoазиатские страны присоединились к некоторым из этих международно-правовых документов и продолжают рассматривать возможность присоединения к более широкому их числу. Центральнoазиатские страны также подписали региональные и двусторонние соглашения с целью согласования своих транспортного законодательства и процедур.

44. Однако с учетом многообразия и сложности проблем транзита введение справедливого и стабильного нормативно-правового регулирования потребует значительно более активных усилий по согласованию и упрощению широкого круга институциональных, процедурных, документационных и нормативно-правовых аспектов, имеющих жизненно важное значение для фактического движения товаров. Для этого страны должны присоединиться к широкому кругу международных конвенций и заключить региональные и двусторонние соглашения.

45. В настоящее время развитие транзитных перевозок в Центральной Азии сопряжено со многими трудностями. Из-за отсутствия в субрегионе общей нормативно-правовой базы с согласованными законами и положениями в области перевозок транспортным организациям приходится приспосабливаться к разным законам и нормам, действующим в каждой стране транзита, что создает много сложностей и оборачивается штрафами или задержками.

46. При пересечении границы в каждом направлении много времени отнимает пограничный контроль, на прохождение которого нередко уходит до четырех суток. Одна из проблем состоит в том, что внутренние границы СНГ не оборудованы для приема нынешних транспортных потоков и что в пунктах пересечения границы нет разделительных полос для направления разных транспортных потоков на прохождение контроля, поэтому даже следующему порожняком транспорту для пересечения границы требуется столько же времени, сколько и груженому транспорту (см. документ о нефизических препятствиях на пути развития транспорта, представленный членом Международной дорожной федерации (МДФ) Энтони Бейли на дорожной конференции МДФ, состоявшейся в Ашгабате, Туркменистан, в апреле 1998 года, документ TRANS/SC.1/1998/8 - TRANS/WP.30/1998/10).

47. Таможенные процедуры громоздки. На каждом пункте пересечения границы от перевозчиков обычно требуют представить полный набор документов на двух языках. При этом нередко вскрываются пломбы и таможенники сопровождают перевозимые грузы по территории каждой страны транзита. Транзитные сборы, особенно с иностранных перевозчиков, высоки, и их сумма может неожиданно изменяться без предупреждения. Эти трудности усугубляются еще и тем, что европейские страховые компании обычно отказываются страховать грузы, предназначенные для центральноазиатских стран, поскольку эти страны не присоединились к соответствующим международным конвенциям, таким, как Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) 1956 года^a.

48. Транзитные перевозки не могут быть эффективными в отсутствие предсказуемой и благоприятной нормативно-правовой базы. Опыт стран, принимающих совместные меры по согласованию своей транспортной политики и принятию общих технических стандартов и правовых документов, свидетельствует о значительном общем сокращении транспортных расходов. Центральнoазиатские страны приветствовали последние инициативы, направленные на приведение их законов и процедур в области транзитной торговли в соответствие с международными принципами и нормами. Инициативы, с которыми выступили ПРООН/ЮНКТАД, Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия (ТРАКЕКА) и Организация экономического сотрудничества (ОЭС),

предполагают создание нормативно-правовой базы регулирования транзитных перевозок в Центральной Азии. Общие положения этих инициатив приводятся во вставке 3 ниже.

Вставка 3. Некоторые возможные элементы Рамочного соглашения о транзитных перевозках между центральноазиатскими странами и соседними с ними странами транзита

Рамочное соглашение могло бы содержать: а) положения о свободе транзита, включая недискриминацию в отношении товаров любого происхождения или назначения, о недопущении неоправданных задержек и освобождении от сборов, за исключением сборов, предназначенных для покрытия административных расходов по транзиту; б) определение транзитных транспортных коридоров, включая пути железнодорожного и автотранспортного сообщения и внутренние водные пути, и в том числе включая положение о надлежащем оборудовании пограничных районов и оказании соответствующих услуг (терминалы, пограничные пункты, пункты по перевалке/смене вагонных тележек, порты и навигационное оборудование для железнодорожных паромов), а также положения, направленные на ускорение очистки товаров, обеспечение безопасности транзитных перевозок, предоставление транспортным компаниям разрешения открывать отделения в странах транзита и получать многократные въездные визы; с) данные о морских портах и других объектах инфраструктуры, которые будут использоваться для транзитных перевозок; d) общие условия дорожных перевозок, включая применение соответствующих правил дорожного движения, свободу выбора оптимальных средств транспорта, требование разрешений любых перевозок во внутреннем сообщении в течение любого времени, которое может понадобиться, положения, регулирующие выдачу пропусков на автотранспортные средства, требования, предъявляемые к техническим характеристикам автотранспортных средств, обеспечение горюче-смазочными материалами, взаимное признание водительских удостоверений и свидетельств о годности к эксплуатации, положения о страховании ответственности за эксплуатацию автотранспортных средств перед третьей стороной и требования о предоставлении национальным и транзитным компаниям одинакового режима в отношении сборов и финансовых обязательств; е) общие условия перевозок железнодорожным транспортом, включая определение пересадочных/перевалочных станций на границах и установление порядка проведения технических инспекций; f) общие условия транспортных перевозок по внутренним водным путям, включая навигационное оборудование, размеры максимальной загрузки, судовую документацию, порядок регистрации судов и выдачи свидетельств о годности к плаванию; g) контракт на перевозку транзитных грузов, включая транспортные накладные, пассажирские билеты, регистрацию багажа, ответственность за утерю или повреждение багажа, компенсацию за утерянные товары, солидарную ответственность перевозчиков и компенсацию за нанесение ущерба здоровью или гибель людей; h) положения о таможенном контроле, в том числе о сведении такого контроля к минимуму, о совместных инспекциях и о создании таможенной транзитной системы; i) документацию и процедуры, в том числе ограничение документации и приведение предъявляемых к ней требований в соответствие с международными стандартами; j) прочие положения, в том числе соглашение о создании "Органа по координации транзитных перевозок", которому будут предоставлены полномочия в отношении урегулирования споров и формирования предложений о внесении поправок в это соглашение, а также в отношении мер по урегулированию споров в арбитражном порядке.

3. Механизмы институциональной поддержки и развитие людских ресурсов

/...

49. Механизмы институциональной поддержки и развитие людских ресурсов имеют важное значение для повышения эффективности транзитных перевозок. Эффективное региональное сотрудничество в области транзитных перевозок нередко требует новых подходов и структур. Учет происходящих изменений обуславливает необходимость правильной организации работы и неукоснительного следования курсу на проведение согласованных реформ и достижение общих целей. Полномасштабные усилия по реформированию нормативно-правовой, процедурной и управленческой систем на региональном или субрегиональном уровнях требуют создания эффективно функционирующих механизмов институциональной поддержки и подготовки квалифицированных специалистов как на правительственном уровне, так и на уровне частного сектора.

а) Роль правительств

50. Даже с учетом того, что многие правительства отказываются от участия в деятельности коммерческих транспортных предприятий, они продолжают играть важную роль в финансировании инфраструктуры транспорта, ее эксплуатации и управлении ею, равно как и в разработке и обеспечении соблюдения норм, регулирующих работу транспорта. Поскольку организация транзитных перевозок и контроль за ними имеют межотраслевой характер, ответственность за такие перевозки несут различные государственные ведомства. В задачу полиции входит обеспечение соблюдения правил дорожного движения водителями всех транспортных средств, в том числе иностранцами, следующими транзитом. Товары и транспорт, пересекающие территорию страны, контролируются таможенными органами. Строительство и эксплуатация физической инфраструктуры и объектов, используемых для целей транзита, относятся к сфере ответственности одного или нескольких министерств. Формальностями, связанными с оформлением и выдачей виз, может заниматься еще одно министерство, при этом министерство иностранных дел также играет определенную роль в решении всего круга этих вопросов.

51. Несмотря на более глубокое сознание того, что для оказания правительствам помощи в выработке правильной политики в области транзитных перевозок необходимы регулярные предметные межминистерские консультации, на практике ответственные за транспорт министерства не всегда достаточно регулярно консультируются друг с другом, прежде чем принять важные решения, сказывающиеся на транзитных перевозках. Необходимо подчеркнуть, что регулярные и предметные межминистерские консультации помогают правительствам правильно проводить свою политику и выполнять взятые ими обязательства в области транзитных перевозок.

б) Роль частного сектора

52. Изменения в структуре транспорта и торговли в центральноазиатских странах привели к повышению роли частного сектора. Как поставщику транспортных услуг или их пользователю частному сектору больше, чем кому бы то ни было, известно о проблемах и препятствиях, с которыми приходится сталкиваться в повседневной деятельности, поэтому он, как правило, находится в лучшем положении, чтобы предложить жизнеспособные и практические решения. Частный сектор глубоко заинтересован в развитии транзитных перевозок, потому что этот сектор извлекает прямую выгоду из мер, направленных на согласование межгосударственных нормативно-правовых документов и упрощение административных и таможенных процедур. Участие частного сектора в разработке политики будет не только способствовать проведению необходимых мер, но и позволит заручиться сотрудничеством этого сектора в осуществлении новых мер, принимаемых на основе межправительственных решений.

с) Роль развития людских ресурсов

53. Решение многих проблем, связанных с транзитными перевозками, требует повышения уровня знаний и квалификации как руководства, так и непосредственных исполнителей. Поэтому налицо явная необходимость включения мероприятий по развитию людских ресурсов во все программы содействия транзитным перевозкам. Эта необходимость ощущается особенно остро в странах с переходной экономикой, поскольку предлагаемые изменения не всегда позитивно воспринимаются населением, привыкшим к жизни в других экономических условиях.

54. Правительства будут более чутко реагировать на проблемы в области транзитных перевозок и проявлять большую заинтересованность в разработке и претворении в жизнь соответствующих положений, если они будут обеспечиваться данными и информацией, четко разъясняющими как характер таких проблем, так и преимущества принятия соответствующего нормативного акта. Информация такого рода будет распространяться в форме документации, на официальных семинарах и по другим соответствующим каналам.

55. Для работников управленческого и оперативного звена необходимо будет организовать учебу по вопросам практического претворения в жизнь мер по содействию развитию торговли и транспорта, особенно с учетом того, что многие из этих мер обуславливают необходимость применения новых и постоянно изменяющихся технологий. Речь прежде всего идет о таких вопросах, как работа таможи, очистка и экспедиция грузов, банковские расчеты и страхование и информация о грузах. С учетом связи между этими функциями на оперативном уровне необходимо будет разработать эффективную программу подготовки кадров, с тем чтобы обеспечить координацию между различными ведомствами в том, что касается содержания обучения. В оказании технической помощи центральноазиатским странам важную роль играют и по-прежнему будут играть Организация Объединенных Наций, в частности ПРООН/ЮНКТАД, ЕЭК и ЭСКАТО.

Примечание

^a United Nations, Treaty Series, vol. 399, No. 5742.
