



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
24 August 2000
Russian
Original: English

Пятьдесят пятая 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 53/171 от 15 декабря 1998 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.

* A/55/150.

** Настоящий документ был представлен с небольшой задержкой из-за большой рабочей нагрузки, связанной с подготовкой третьей Конференции Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам.

**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

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Введение	1–3	3
II. Экономический подъем и формирующиеся торговые и транзитные связи в Центральной Азии	4–9	4
A. Основные экономические показатели и перспективы роста	4–8	4
B. Основные альтернативные транзитные транспортные коридоры в Центральной Азии	9	5
III. Недостатки физической инфраструктуры: решение краткосрочных проблем и адаптация к более долгосрочным тенденциям	10–15	5
A. Параметры долгосрочного развития	10	5
B. Нынешние мероприятия, направленные на совершенствование физической инфраструктуры	11–15	6
IV. Меры по устранению препятствий неструктурного характера, затрудняющих перевозки по имеющимся транзитным транспортным коридорам	16–32	8
A. Создание благоприятного юридического режима для транзитных операций	16–28	8
B. Издержки, связанные с выполнением международных соглашений	29–30	12
C. Укрепление национальных управленческих и институциональных систем	31	13
D. Техническая помощь	32	13
V. Создание основ для более эффективного сотрудничества и координации	33–40	15
A. Финансовое и техническое сотрудничество	33–34	15
B. Координация помощи	35	15
C. Органичный процесс перехода к рыночной экономике	36–37	15
D. Межправительственные соглашения по вопросам институциональной поддержки	38–40	16
 Приложение		
Соглашения и конвенции Европейской экономической комиссии в области транспорта по состоянию на 9 февраля 2000 года		18

I. Введение

1. Генеральная Ассамблея в пункте 6 своей резолюции 53/171 от 15 декабря 1998 года о системе транзита в государствах, не имеющих выхода к морю, в Центральной Азии и соседних развивающихся странах транзита просила Генерального секретаря Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) подготовить доклад об осуществлении этой резолюции для представления Генеральной Ассамблее на ее пятьдесят пятой сессии. Настоящий доклад был подготовлен в ответ на эту просьбу, и в нем охватываются события, касающиеся следующих пунктов 2–5 резолюции:

а) разработка программы повышения эффективности существующей системы транзита в новых независимых и развивающихся государствах, не имеющих выхода к морю, в Центральной Азии и соседних развивающихся странах транзита;

б) оказание технической помощи и консультационных услуг новым независимым государствам, не имеющим выхода к морю, в Центральной Азии и соседним развивающимся странам транзита, учитывая при этом соответствующие соглашения о транзитных перевозках;

с) оказание новым независимым и развивающимся государствам, не имеющим выхода к морю, в Центральной Азии и соседним развивающимся странам транзита соответствующей финансовой и технической помощи в целях совершенствования системы транзита, включая строительство, обслуживание и модернизацию их транспортных, складских и других объектов, связанных с транзитными перевозками, и совершенствование коммуникаций;

д) изучение возможных путей развития механизмов более тесного сотрудничества между государствами, не имеющими выхода к морю, в Центральной Азии и соседними развивающимися странами транзита и поощрение сообщества доноров к тому, чтобы играть более активную роль в плане оказания поддержки.

2. Что касается подпункта (а) выше, то со времени принятия резолюции 53/171 был завершен ряд исследований и проводятся другие исследования, в частности в ЮНКТАД, Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), Европейской экономической комиссии (ЕЭК), Азиатском банке развития (АзБР), Европейском банке реконструкции и развития (ЕБРР), а также в рамках осуществляемой Европейским союзом программы создания транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА). Вынесенные в рамках этих исследований рекомендации положили начало осуществлению широкого круга программ и проектов, призванных улучшить транспортную инфраструктуру и устранить существующие препятствия неструктурного характера.

3. Что касается подпунктов (б) и (д) выше, то в настоящем докладе содержится информация об осуществляемых крупных проектах финансовой и технической помощи, которые связаны с совершенствованием системы транзита в странах Центральной Азии и соседних развивающихся странах транзита.

II. Экономический подъем и формирующиеся торговые и транзитные связи в Центральной Азии

A. Основные экономические показатели и перспективы роста

4. В это первое десятилетие своей независимости страны Центральной Азии напряженно пытались решить проблемы перехода к рыночной экономике, и эта трудная работа продолжится, скорее всего, и в следующем десятилетии. Хотя темпы экономического подъема и развития в Центральной Азии были различными в разных странах или даже в разных экономических секторах внутри отдельных стран, общая тенденция представляется удовлетворительной.

5. В докладе, выпущенном в 1996 году, Генеральный секретарь изложил те многочисленные трудности, с которыми сталкиваются страны Центральной Азии, не имеющие выхода к морю (см. A/51/288). 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) сократились масштабы банковской деятельности, что выразилось в закрытии многих банков и уменьшении объема накоплений и инвестиций; д) практически распалась транспортная система; и е) резко повысился уровень безработицы.

6. В своем последующем докладе в 1998 году (см. A/53/331) Генеральный секретарь с удовлетворением отметил позитивные изменения, в особенности: а) признаки экономического подъема и появление новых рынков для экспорта и импорта; б) значительные инвестиции в основные альтернативные транзитные транспортные коридоры; в) растущий вклад проектов технической помощи в процесс институциональной перестройки в транспортном секторе; г) расширение регионального сотрудничества путем разработки и принятия на самом высоком уровне многосторонних рамочных соглашений, связанных с транзитом; и е) принятие мер по развитию базы людских ресурсов в Центральной Азии.

7. Хотя экономический подъем в Центральной Азии замедлился из-за финансового кризиса в России в 1998 году, он возобновился в 1999 году и, как ожидается, продолжится в 2000 и 2001 годах. Согласно оценкам, общий рост ВВП в регионе в 1998 году составлял 0,8 процента¹, в 1999 году — 2,8 процента, а в 2000 году составит, согласно прогнозам, 4,9 процента. В 1999 году темпы роста ВВП в Казахстане составляли 1,7 процента, Кыргызстане — 3,6 процента, Таджикистане — 3,7 процента и Туркменистане и Узбекистане — 4,4 процента². Хотя уровень инфляции в регионе резко увеличился с 11,4 процента в 1998 году до 21,9 процента в 1999 году, он, как ожидается, снизится в 2000 году до 15,1 процента. Темпы увеличения дефицита по текущим счетам платежного баланса составили 4,5 процента в 1998 году, замедлились до 2 процентов в 1999 году и, как предполагается, составят 2,4 процента в 2000 году¹. Доля частного сектора в ВВП в республиках Центральной Азии является низкой даже по сравнению с другими странами, осуществляющими переход к рыночной экономике. Она составляет, например, 30 процентов в Таджикистане по сравнению с 60 процентами в Монголии.

8. С 1997 года многим странам Центральной Азии из-за расширяющегося дефицита по текущим счетам платежного баланса, несбалансированности бюджетов и общего бремени задолженности стало все труднее мобилизовывать средства на международных рынках. С учетом этого и ввиду значительных потребностей этих стран в области развития и их ограниченного потенциала в деле создания инвестируемых излишков, объем, своевременность и условия предоставления внешних финансовых ресурсов будут иметь решающее значение и должны соответствовать их непосредственным краткосрочным и долгосрочным потребностям в области развития. Внешняя помощь должна способствовать внутреннему росту и долгосрочному экономическому развитию и преобразованиям, с тем чтобы эти страны могли в конечном счете сократить свою зависимость от помощи.

В. Основные альтернативные транзитные транспортные коридоры в Центральной Азии

9. С точки зрения торговли Центральная Азия может осуществлять перевозки по растущему числу транзитных транспортных коридоров: а) традиционным железнодорожным и автомобильным маршрутам, проходящим через территорию Российской Федерации; б) транскаспийским маршрутам железнодорожных и автомобильных паромных перевозок; в) железнодорожным и автомобильным маршрутам, проходящим через территорию Исламской Республики Иран; г) железнодорожным и автомобильным маршрутам в восточном направлении через территорию Китая; д) автомобильным маршрутам в южном направлении через Китай в Пакистан и Индию. Использование этих маршрутов для развития торговли с Центральной Азией имело большое значение. Повышение их эффективности путем устранения недостатков физической инфраструктуры и препятствий неструктурного характера в целях сведения к минимуму расходов на перевозки позволит внести еще больший вклад в расширение такой торговли.

III. Недостатки физической инфраструктуры: решение краткосрочных проблем и адаптация к более долгосрочным тенденциям

А. Параметры долгосрочного развития

10. В силу того, что страны Центральной Азии являются членами региональных организаций, таких, как ЭСКАТО и ЕЭК, они обязались участвовать в общих системах и программах, например в Программе по развитию инфраструктуры наземного транспорта в Азии (АЛТИД), и согласились также присоединиться к основным международным соглашениям и конвенциям, в которых предусматриваются правила и процедуры, призванные способствовать транзиту и устанавливающие минимальные технические требования в отношении строительства и эксплуатации объектов инфраструктуры и содействия транзитным перевозкам. Для того, чтобы Центральная Азия смогла превратиться в сухопутный мост между Европой и Азией, она должна начать соблюдать общие принципы и стандарты, хотя расходы на соблюдение европейских норм и стандартов строительства и

эксплуатации объектов инфраструктуры и содействия перевозкам, как показано в пунктах 29 и 30 ниже, являются высокими, и Центральная Азия будет, безусловно, нуждаться в финансовой и технической поддержке со стороны ее торговых партнеров и многосторонних и финансовых учреждений, и она заслуживает такой поддержки.

В. Нынешние мероприятия, направленные на совершенствование физической инфраструктуры

1. Возможные трубопроводные линии

11. За период после представления доклада Генерального секретаря за 1998 год в Центральной Азии произошли крупные события в области строительства трубопроводов. В июне 2000 года Азербайджан, Грузия и Турция заключили соглашение о юридических рамках предлагаемого трубопровода по маршруту Баку-Тбилиси-Сейхан. В июле 2000 года турецкая государственная трубопроводная компания «Боташ» предложила представлять заявки на проведение предварительных инженерных работ над турецкой секцией трубопровода. Предполагается, что эта секция, на которую приходится более половины всего трубопровода протяженностью около 1700 км, обойдется примерно в 2,5 млрд. долл. США после ее завершения. Пропускная способность составит около 1 млн. баррелей в день. Однако ввиду недавнего увеличения объема потоков нефти из Казахстана через территорию Российской Федерации вряд ли удастся в скором времени начать строительные работы.

12. Было сообщено, что нефтепровод Баку-Супса, проложенный из Азербайджана до Черного моря через территорию Грузии, пришел в настолько плохое состояние, что ремонтный проект пришлось преобразовать в операцию по полной перестройке. Отремонтированный трубопровод будет иметь пропускную способность до 20 млн. тонн в год.

13. В Казахстане Международный консорциум «Каспийский трубопровод», созданный в 1993 году для строительства нефтепровода стоимостью 2,2 млрд. долл. США от Тенгизского месторождения до Новороссийска, находящегося на Черноморском побережье России, должен в скором времени заключить соглашение со всеми заинтересованными сторонами, через которые проходит этот маршрут. Данный нефтепровод, который должен быть сооружен в течение последующих 12–18 месяцев, будет сначала иметь пропускную способность в 28,2 млн. баррелей в день, а затем до 67 млн. баррелей в день, что на начальном этапе приведет к увеличению экспорта нефти Казахстаном на 80 процентов. Продолжает обсуждаться возможность проведения трубопровода в Азербайджан по дну Каспийского моря. Существуют также планы строительства 3000-километрового трубопровода из Актобе в Казахстане в Карамийское нефтяное месторождение в Китае, который может обладать пропускной способностью в 20 млн. тонн в год, а также трубопровода из Казахстана в Персидский залив через Туркменистан и Иран. Завершение строительства портовых терминалов для транзитных перевозок нефти в Иктане (Баку) позволит увеличить объем экспорта казахской нефти до 10 млн. тонн в год.

14. В декабре 1997 года в Туркменистане было достигнуто соглашение о строительстве 140-километрового трубопровода в Иран, предназначенного для экспорта газа. Туркменистан проложит также, возможно, через Кавказ

газопровод стоимостью примерно 2–4 млрд. долл. США по дну Каспийского моря в Эрзурум, Турция. Хотя консорциум заинтересованных сторон заключил предварительное соглашение в июне 1998 года, начало строительных работ может быть теперь отложено на более отдаленный срок после того, как Туркменистан принял в мае 2000 года решение удвоить объем поставок газа в Российскую Федерацию. Строительство предлагаемого транскаспийского трубопровода из Туркменистана в Пакистан было отложено на неопределенный срок в ожидании стабилизации обстановки в районе транзита.

2) Восстановление и/или совершенствование транспортной инфраструктуры

15. Поскольку основные транзитные транспортные коридоры практически созданы, на втором этапе совершенствования транспортной инфраструктуры в Центральной Азии основной упор делался на восстановительных работах, эксплуатации и модернизации. Что касается железнодорожной инфраструктуры, то первоочередное внимание уделяется модернизации станций замены подвижного состава, обновлению и восстановлению рельсовых путей и мостов, совершенствованию телекоммуникаций и электрификации. Приоритет отдавался, скорее, не строительству новых дорог, а эксплуатации и восстановлению уже существующих дорог. В таблице 1 ниже содержится краткая информация о некоторых из основных осуществляющихся проектов.

Таблица 1

Согласованные на 1998–2000 годы проекты совершенствования инфраструктуры, которые должны быть завершены главным образом к 2000–2004 годам

<i>Государство</i>	<i>Проекты в области инфраструктуры</i>	<i>Стоимость</i>	<i>Организация</i>
Казахстан	Восстановление дороги Алматы-Гульшад	9,57 млн. долл. США	ИБР ^a
	Эксплуатация/обновление рельсовых путей	64,8 млн. евро	ЕБРР ^b
	Реорганизация дорожной транспортной сети	100 млн. долл. США	Всемирный банк
Кыргызстан	Восстановление дороги Алматы-Бишкек	5 млн. долл. США	АзБР ^c
	Восстановление второй дороги Бишкек-Ош	50 млн. долл. США	АЗБР
Таджикистан	Восстановление дороги Душанбе-Куляб	20 млн. долл. США	АзБР
Туркменистан	Восстановление автомагистрали Ашгабад-Мары	50 млн. долл. США	ЕБРР
	Реконструкция порта Туркменбаши	30 млн. долл. США	ЕБРР
Узбекистан	Модернизация железнодорожной сети	70 млн. долл. США	АзБР/ЕБРР
	Восстановление железной дороги Ченгельды-Ташкент-Самарканд	70 млн. долл. США	АзБР
	Восстановление дороги от Бухары до границы с Туркменистаном	50 млн. долл. США	АзБР

<i>Государство</i>	<i>Проекты в области инфраструктуры</i>	<i>Стоимость</i>	<i>Организация</i>
Региональные проекты			
	Экспорт хлопка с использованием смешанных перевозок		ТРАСЕКА ^d
	Грузовые электровозы	39,8 млн. евро	ЕБРР
	Контейнерные перевозки по маршруту Баку-Туркменбаши	2,5 млн. евро	ТРАСЕКА
	Железнодорожный паром, Грузия, Черное море	3,4 млн. евро	ТРАСЕКА
	Оборудование для работы с грузами и контейнерами	5,825 млн. евро	ТРАСЕКА

Источник: Сводка, составленная секретариатом ЮНКТАД на основе информации, полученной от соответствующих организаций.

^a Исламский банк.

^b Европейский банк реконструкции и развития.

^c Азиатский банк развития.

^d Транспортный коридор: «Программа Европейского союза «Европа-Кавказ-Азия».

IV. Меры по устранению препятствий неструктурного характера, затрудняющих перевозки по имеющимся транзитным транспортным коридорам

A. Создание благоприятного юридического режима для транзитных операций

16. С момента достижения своей независимости в 1991 году центрально-азиатские страны осуществляют меры по присоединению к сообществу государств путем вступления в члены Организации Объединенных Наций и связанных с ней учреждений, а также ряда организаций в своем регионе. В рамках своей стратегии полной интеграции в сообщество государств они активизировали усилия по заключению региональных и двусторонних соглашений с соседними странами и присоединению к международным конвенциям.

1) Присоединение к международным конвенциям

17. Центральноазиатские страны, как показано в таблице 2 ниже, проделали достойную высокой оценки работу по выполнению резолюции 48/11 ЭСКАТО от 23 апреля 1992 года³, в которой ее членам рекомендуется приложить усилия для присоединения к: а) Конвенции о дорожном движении 1968 года; б) Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года; в) Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) 1975 года; г) Таможенной конвенции, касающейся временного ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей, 1956 года; д) Таможенной конвенции, касающейся контейнеров, 1972 года; е) Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года; и г) Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) 1956 года.

Таблица 2.
**Присоединение центральноазиатских стран и соседних стран транзита к
 международным конвенциям по состоянию на февраль 2000 года**

Государство	КДПГ ^a	МДП ^b	Контейнер ы	Согласование проведения контроля грузов на границах	Дорожное движение	Дорожные знаки и сигналы	ДОПОГ ^c	СПС ^d	ЕСТР ^e	СМА ^f	ТЕМП ^g
Армения		x		x							
Азербайджан	x								x	x	
Китай (Народная Республика)			x								
Грузия	x	x	x	x	x			x			
Иран (Исламская Республика)	x	x				x	x				
Казахстан	x	x				x	x		x	x	
Кыргызстан	x	x		x			x				x
Монголия					x						
Россия	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Таджикистан	x	x				x	x				
Турция	x	x	x							x	
Туркмения	x					x	x		x		
Узбекистан	x	x	x	x	x	x		x	x		x

Источник: Европейская экономическая комиссия.

^a Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов, 1956 года.

^b Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП), 1975 год.

^c Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов, 1957 год.

^d Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для таких перевозок, 1970 год.

^e Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки, 1970 год.

^f Европейское соглашение о международных автомагистралях 1975 года.

^g Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей, 1956 года.

18. Все международные конвенции, рекомендованные в резолюции 48/11 ЭСКАТО, имеют важное значение. Однако в настоящем докладе невозможно подробно описать все из них. Вместо этого более обстоятельно рассматривается Конвенция МДП, что объясняется ее общемировым значением в деле содействия транзитным перевозкам.

19. Хотя Конвенция МДП (1975 года), которая заменила собой более ранний вариант, принятый в 1973 году, первоначально распространялась лишь на дорожную перевозку грузов, нынешний вариант охватывает и другие виды транспорта (воздушный, железнодорожный и смешанные перевозки) при условии, что часть перевозок осуществляется дорожным транспортом. Конвенция МДП позволяет автотранспортному средству или контейнеру,

охватываемым конкретным таможенным документом — книжкой МДП, проследовать из пункта отправления в пункт назначения без прохождения каких-либо таможенных досмотров при пересечении промежуточных границ.

20. Книжки МДП выдаются секретариатом Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) в Женеве и распределяются среди национальных объединений, представляющих МСАТ в странах, которые являются договаривающимися сторонами Конвенции. Перевозчик может получить книжку МДП только в том случае, если он принадлежит к какому-либо национальному объединению, которое может предоставить профессиональные и экономические гарантии и уполномочено выдавать такие книжки. Кроме того, используемые автотранспортные средства и контейнеры должны отвечать техническим и другим условиям, изложенным в Конвенции.

21. В соответствии с соглашением с таможенными властями каждое объединение выступает гарантом уплаты пошлин и сборов, причитающихся с грузов, перевозимых с применением книжки МДП, выданной этим объединением или каким-либо другим членом международного звена гарантийных объединений. Аналогичным образом, национальное гарантийное объединение должно подписать с МСАТ соглашение, в котором регулируются взаимные права и обязанности, связанные с функционированием системы МДП.

22. В целях гарантирования полной выплаты сумм, в отношении которых подаются иски на основании нарушения правил перевозок с применением книжки МДП, МСАТ договорился с группой международных страховых компаний о выпуске гарантийной облигации.

23. Основными условиями функционирования транзитной системы МДП являются: а) грузы должны перевозиться в запломбированных автотранспортных средствах или контейнерах; б) потенциальные пошлины и сборы должны охватываться международно-значимой гарантией на протяжении всего маршрута; с) грузы должны сопровождаться международно-признаваемой книжкой МДП, используемой в стране отправления и признаваемой в странах транзита и назначения; и d) меры таможенного контроля, принятые в стране отправления, должны признаваться странами транзита и назначения.

24. Хотя, как видно из таблицы 3 ниже, применение системы МДП в Центральной Азии расширяется, слабая финансовая база многих местных транспортных компаний представляла собой одну из основных проблем, препятствующих их участию в этой системе, что позволило иностранным перевозчикам занять доминирующие позиции. В целях исправления этого неудовлетворительного положения необходимо будет оказать гораздо более значительную техническую помощь местным банковским и страховым секторам, с тем чтобы позволить им разработать надежные и эффективные с точки зрения затрат системы предоставления финансовых гарантий местным транспортным компаниям. Без таких гарантий дорожным перевозчикам будет трудно или невозможно выполнять требования системы МДП, которая, в частности, требует закупки особых автотранспортных средств, без которых этим перевозчикам не будет разрешено действовать на западных рынках.

Таблица 3
Число книжек МДП, выданных в Центральной Азии для международных перевозок

<i>Государство</i>	<i>1994 год</i>	<i>1995 год</i>	<i>1996 год</i>	<i>1997 год</i>	<i>1998 год</i>	<i>1999 год</i>
Азербайджан	0	0	0	300	600	650
Грузия	0	0	300	500	300	900
Казахстан	0	0	2 000	приостановлено	3 500	9 000
Россия	121 000	110 000	145 500	191 500	218 000	174 350
Турция	189 500	221 000	263 000	307 000	307 000	279 000
Узбекистан	0	0	600	250	450	600

Источник: ЕЭК Организации Объединенных Наций/МСАГ.

2. Транзитные транспортные услуги

25. Преимущества системы МДП могут быть серьезно ослаблены, если транспортным средствам, зарегистрированным в других странах, не будет разрешено пересекать национальные границы. В регионе Центральной Азии необходимо провести дополнительную работу в целях заключения региональных или двусторонних соглашений, призванных содействовать обеспечению услуг дорожного транспорта «от двери до двери».

3. Дорожные транзитные сборы

26. Дорожные транзитные сборы также подвергаются критике со стороны иностранных перевозчиков. Они указывают на то, что не только эти сборы весьма высоки, но и взимаются они различными органами (правительством, провинциальными властями, местными общинами и т.д.). Столь многочисленные транзитные сборы могут стать серьезным препятствием на пути к эффективному функционированию системы транзита; соответственно необходимо предпринять все усилия для улучшения ситуации. Следует указать, что облегчению транзитных перевозок способствовало бы согласование транзитных сборов на субрегиональном уровне, как это было сделано в южной части Африки. Такие вопросы, как транзитные сборы, ограничения максимальной нагрузки на ось, оформление виз и аналогичные важные для облегчения транзита вопросы, наиболее эффективным образом можно решать в рамках региональных соглашений.

4. Страхование автотранспортных средств от ущерба, причиняемого третьим лицам

27. Вопрос о распространении Европейской системы обязательного страхования владельцев автотранспортных средств («зеленая карта») на территорию Центральной Азии обсуждается, однако, поскольку перспективы ее внедрения в ближайшем будущем не являются обнадеживающими, в качестве временной меры следует применять предложения, разработанные в рамках региональных соглашений, таких, как Рамочное соглашение о транзитных перевозках ОЭС, в целях создания субрегиональных систем.

5. Использование информационной технологии в целях содействия облегчению таможенных процедур при транзитных перевозках

28. В контексте соглашений о транзите информационная технология может быть использована для оказания помощи таможенным властям в осуществлении контроля за транзитом и повышении эффективности транспортных перевозок, что отвечает интересам коммерсантов. Потoki информации, которые, как правило, оформляются на бумаге, быстро заменяются электронными средствами. Новые информационные технологии могут быть использованы для: а) компьютеризации задач по обработке данных, выполняемых отдельными поставщиками транзитных услуг, включая транспортные предприятия, экспедиторов грузов, банки, страховые компании, операторов складских помещений, таможенных властей и лиц, предоставляющих рыночную информацию; и б) компьютеризации обмена информацией между поставщиками транзитных услуг, например между портовыми и железнодорожными властями, или с национальными таможенными службами. Для внедрения в Центральной Азии предлагается ряд информационных систем, включая Автоматическую систему ввода, контроля и управления таможенными данными (АСИКУДА), разработанную ЮНКТАД. Страны, которые еще не внедрили свои таможенные информационные системы, могут определить свой выбор системы и запросить техническую помощь.

В. Издержки, связанные с выполнением международных соглашений

29. Политическую готовность стран Центральной Азии присоединиться к международным конвенциям следует, естественно, приветствовать. Однако нельзя игнорировать или недооценивать и связанные с осуществлением положений таких конвенций финансовые и прочие последствия. Например, присоединение к Европейскому соглашению о международных автомагистралях (СМА) или к Европейскому соглашению о международных магистральных железнодорожных линиях потребует широкомасштабной модернизации физической инфраструктуры, что обойдется в миллионы или даже в миллиарды долларов в виде инвестиций. Установка или модернизация дорожных знаков и сигналов в соответствии с Конвенцией о дорожных знаках и сигналах 1968 года будет связана со значительными расходами с учетом большой протяженности маршрутов в Центральной Азии, площадь которой равняется территории Индии и Пакистана вместе взятых.

30. Требования, предъявляемые к конструкции транспортных средств в соответствии с Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), потребуют полного обновления парка автомашин, а также издержек по сертификации и других административных расходов. Наконец, в качестве последнего примера в этом перечне можно упомянуть Европейское соглашение о работе экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), которое предусматривает установку и использование тахографов для обеспечения надежного учета времени в пути, времени отдыха и т.д. К сожалению, тахографические приборы и системы приводов к ним оказались весьма деликатными и любая попытка вскрыть или снять их для проведения ремонта требует повторной калибровки прибора. Экономические издержки, связанные с

обслуживанием тахографов в сложных рабочих условиях Центральной Азии, будут весьма высокими. По этой причине в настоящее время на всей территории СНГ действует временное исключение из требования об установке такого оборудования.

С. Укрепление национальных управленческих и институциональных систем

31. Помимо вопросов, касающихся финансовых проблем, важно учесть, что осуществление международных конвенций может быть достигнуто лишь при наличии эффективных систем институциональной и управленческой поддержки на уровне государственного и частного секторов. Правительство призвано осуществить важные функции в трех основных областях: а) обеспечить принятие законодательных мер, необходимых для включения положений различных конвенций и соглашений во внутреннее законодательство, если это потребуется; б) обеспечить, чтобы правовая система располагала необходимыми возможностями для выполнения национальных законов, в том числе принятых на основании международных конвенций, региональных и двусторонних соглашений; и с) обеспечить эффективную подготовку работников органов государственного контроля, таких, как таможенная и пограничная службы, и различных инстанций, выдающих лицензии. Сложный и многосторонний характер услуг в области международных транспортных перевозок также требует наличия эффективного частного сектора. Сложный и многосторонний характер транзитных перевозок требует появления нового поколения предпринимателей, занимающихся транзитными перевозками, которые бы располагали соответствующей финансовой и управленческой подготовкой. Необходимо, чтобы индивидуальные транспортные компании пользовались поддержкой не только со стороны национальных ассоциаций перевозчиков, но и соответствующих профессиональных объединений, в частности банковских, страховых и экспедиторских. Там, где такие органы и объединения создаются, их необходимо укреплять, и совершенно очевидно, что без них создание эффективных международных услуг будет невозможным.

Д. Техническая помощь

32. При перевозке грузов во всем мире возникают многочисленные транспортные проблемы, которые обычно вызывают задержки с их доставкой. Центральная Азия не является в этом смысле исключением. Центральная Азия и ее партнеры по развитию и двусторонние или многосторонние структуры пытаются решать их путем осуществления проектов по предоставлению надлежащей технической помощи. Как показано в таблице 4 ниже, техническая помощь предоставляется для решения широкого круга проблем, в том числе связанных с системами эксплуатации дорожного транспорта, подготовительной деятельностью в поддержку осуществления многосторонних соглашений и мер, направленных на укрепление организационного потенциала.

Таблица 4

Основные проекты по оказанию технической помощи, согласованные в период 1998–2000 годов, которые должны в основном завершиться к концу 2001 года

<i>Государство</i>	<i>Техническая помощь</i>	<i>Стоимость</i>	<i>Организация</i>
Казахстан	Повышение эффективности сектора дорожных перевозок	750 000	АзБР ^a
Кыргызстан	Повышение эффективности сектора дорожных перевозок	440 000	АзБР
Таджикистан	Третий этап ремонта дорог	600 000	АзБР
	Вопросы организации/политики в секторе дорожных перевозок	500 000	АзБР
	Ремонт дорог/анализ сектора	840 000	АзБР
Туркменистан			
Узбекистан	Пересмотр политики в области железнодорожного сектора	600 000	АзБР
	Модернизация железных дорог	450 000	АзБР
Региональные проекты			
	План действий в области выбросов автотранспортных средств	900 000	АзБР
	Фонды ремонта дорог/устойчивая эксплуатация	350 000	АзБР
	Повышение эффективности транзитных перевозок	2,8 млн. евро	ТРАКЕКА ^b
	Прогнозирование перевозок	2 млн. евро	ТРАКЕКА
	Осуществление многостороннего соглашения	1,1 млн. евро	ТРАКЕКА
	Региональное сотрудничество по восстановлению «Шелкового пути»	1,2 млн. долл. США	ПРООН ^c
	Система эксплуатации и ремонта дорог	2,5 млн. евро	ТРАКЕКА
	Смешанные перевозки	2 млн. евро	ТРАКЕКА
	Упрощение торговых процедур	1,35 млн. долл. США	АзБР

Источник: Перечисленные организации.

^a Asian Development Bank.

^b Transport Corridor: Europe-Caucasus-Asia Programme of the European Union.

^c United Nations Development Programme.

V. Создание основ для более эффективного сотрудничества и координации

A. Финансовое и техническое сотрудничество

33. Бытует представление о том, что чем больше проектов будет развернуто, тем более убедительным будет выглядеть готовность мирового сообщества содействовать облегчению процесса перемен в Центральной Азии. После почти десятилетних усилий по оказанию помощи и осознания того, что издержки, связанные с материально-техническим обеспечением, оформлением документации и административными вопросами, поглощают значительную долю ресурсов, составляющую, по некоторым оценкам, 60–70 процентов от выделенных на проект средств, судя по всему, настало время для переоценки, которая позволила бы усовершенствовать процесс планирования и оказания помощи, особенно технической помощи.

34. Еще одним слабым местом проектов, осуществляемых с помощью доноров, являлся тот факт, что по завершении некоторых проектов выяснялось, что получающие помощь страны на самом деле не располагали соответствующими учреждениями, которые требуются для осуществления новых проектов. Характерным примером является Конвенция МДП, которая стала применяться еще до того, как в Центральной Азии были созданы ассоциации дорожного транспорта и учреждения, занимающиеся предоставлением банковских и страховых услуг, в результате чего многие местные транспортные предприятия не смогли в полной мере воспользоваться преимуществами системы МДП из-за отсутствия необходимых финансовых и управленческих возможностей.

B. Координация помощи

35. Координация помощи также остается слабой. К счастью, некоторые из кредитных учреждений стали сотрудничать на все более систематической основе в целях избежания дублирования усилий и максимального достижения результатов. ЕБРР и АЗБР, например, подписали меморандум о взаимопонимании в отношении их деятельности в Центральной Азии. АЗБР будет осуществлять общее руководство проектами в области инфраструктуры в Кыргызстане и Таджикистане, в то время как оба учреждения будут сотрудничать в деле разработки конкретных проектов по развитию инфраструктуры в Казахстане, Узбекистане и Туркменистане, особенно в тех случаях, когда требуется совместное финансирование. Первым практическим применением этой новой стратегии стал крупный проект по модернизации железных дорог в Узбекистане на сумму в 70 млн. долл. США. Кроме того, ЕБРР и Всемирный банк договорились о том, что ЕБРР осуществляет руководство проектами в области инфраструктуры железнодорожного транспорта.

C. Органичный процесс перехода к рыночной экономике

36. В последних ежегодных докладах многосторонних банков развития и во все возрастающем числе докладов с изложением позиций и документов о

проектах по оказанию технической помощи подчеркивается необходимость принятия и осуществления правительствами в данном регионе согласованных стратегий институционального развития в качестве одной из приоритетных задач. Следует отметить, что кредитные учреждения начинают придавать больше значения вопросам эффективного управления как одному из предварительных условий устойчивого экономического роста и обеспечения доверия иностранных инвесторов в долгосрочном плане по мере осознания того, что одни лишь инвестиции не дадут результатов.

37. Эффективное управление в контексте транспортного сектора не ограничивается лишь конкурсными торгами на строительство и эксплуатацию оборудования и объектов инфраструктуры. В основе эффективного управления лежит надлежащим образом разработанная правовая база, которая достаточно эффективным и беспристрастным образом применяется на практике, и механизмы регулирования, которые бы обеспечивали добросовестную конкуренцию. В первые годы деятельности международных учреждений в области развития в странах переходной экономики правовая база обычно рассматривалась не как органичная часть процесса, а как сопутствующий элемент, о котором порой забывали. Как было красноречиво отмечено в обзоре АЗБР, для создания гибкой и надежной нормативно-правовой базы, которая бы поддерживала деятельность частного сектора, необходимо осуществить систематизированный подход к правовой реформе. Это означает переход от метода решения отдельных возникающих проблем к методу, ориентированному на понимание и учет функционирования правовой системы в целом. Такой подход предусматривает переключение внимания в процессе подготовки правовой реформы с реформы нормативной базы (т.е. выработки новых законов, хотя и этот процесс должен продолжаться) к укреплению институциональных возможностей судебных органов и правительственных ведомств на основе подготовки кадров, в том числе постоянного юридического образования имеющихся специалистов.

D. Межправительственные соглашения по вопросам институциональной поддержки

38. Существует необходимость в создании институционального механизма для содействия упрощению, согласованию и стандартизации норм, процедур и документации, применяемых на всей протяженности основных транзитных коридоров Центральной Азии. Согласование норм на основе региональных или двусторонних соглашений в дополнение к положениям международных конвенций облегчило бы транзитные перевозки. В их число необходимо включить прежде всего нормы, касающиеся ограничений нагрузки на ось, требований в отношении водительских прав, часов работы погранично-пропускных пунктов, транзитных сборов и т.д.

39. Нынешние субрегиональные организации или структуры Центральной Азии располагают мандатами, которые фактически привязаны к конкретным коридорам: Программа Европейского союза по Транспортному коридору Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) занимается модернизацией физической инфраструктуры и нормативной базы регулирования транзитных перевозок по Транскавказскому транспортному коридору; ОЭС занимается преимущественно транзитными коридорами, которые расходятся из морских портов Индии; СНГ решает вопросы развития и регулирования транзитных перевозок по

традиционным коридорам и маршрутам через Российскую Федерацию; вопросы транзита, касающиеся Восточного коридора через Китай, обсуждаются отдельно между этой страной и заинтересованными странами Центральной Азии; а в рамках организованной ЕЭК/ЭСКАТО Специальной программы Организации Объединенных Наций для экономики Центральной Азии (СПЕКА) осуществляется координация программ или проектов Организации Объединенных Наций по оказанию технической помощи в Центральной Азии.

40. С учетом этих обстоятельств потребность в организационном механизме, наделенном широкими полномочиями, является очевидной, однако при столь большом числе уже созданных субрегиональных организаций и механизмов было бы неразумно предлагать еще один. Поэтому существующим организациям надлежит изыскать пути к сотрудничеству и координации. Важную роль в этом призваны сыграть и сами страны Центральной Азии. Они не должны допускать возникновения таких ситуаций, когда в один день они обсуждают определенный ряд норм и процедур для применения в одном коридоре, а на следующий день уже занимаются согласованием иных норм и процедур в отношении другого коридора. Подобная практика будет препятствовать эффективным транзитным перевозкам, что неизбежно скажется на росте транспортных расходов, а это тем самым будет подрывать их усилия в области внешней торговли и конкурентоспособность на мировых рынках.

Примечания

- ¹ Asian Development Bank, selected economic indicators for Developing Asia, 1997-2001.
- ² International Monetary Fund, *World Economic Outlook* (Washington, D.C., May 2000).
- ³ См. *Официальные отчеты Экономического и Социального Совета, 1992 год, Дополнение № 11* (E/1992/31), глава IV.

Приложение

Соглашения и конвенции Европейской экономической комиссии в области транспорта по состоянию на 9 февраля 2000 года^a

Условные обозначения

X = ратификация, присоединение, окончательное подписание

S = подписание

* = не являются странами — членами ЕЭК

¹ = совершено бывшей Китайской Республикой

Сокращения

ДОПОГ	Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов
ЕСТР	Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки
СМА	Европейское соглашение о международных автомагистралях
СМЖЛ	Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях
СОВВП	Европейское соглашение об основных внутренних водных путях международного значения
СЛКП	Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах
СВУ	Соглашение о минимальных требованиях, касающихся выдачи и действительности водительских удостоверений
СПС	Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок
КООС	Конвенция об ограничении ответственности собственников судов внутреннего плавания
КДПГ	Конвенция о договоре международной перевозки грузов
КГПОГ	Конвенция о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом

^a Подготовлено Отделом транспорта Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК).

КППВ	Конвенция о договоре международной перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям
КАПП	Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа
Конвенция МДП	Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП

