



## Генеральная Ассамблея

Distr.  
GENERAL

A/51/288  
14 August 1996  
RUSSIAN  
ORIGINAL: ENGLISH

Пятьдесят первая сессия  
Пункт 96с предварительной повестки дня\*

ВОПРОСЫ МАКРОЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ: ТОРГОВЛЯ И РАЗВИТИЕ

Доклад о ходе выполнения мер, направленных на совершенствование  
системы транзитного транспорта в Центральной Азии

### Записка Генерального секретаря

1. В своей резолюции 49/102 от 19 декабря 1994 года Генеральная Ассамблея приняла к сведению доклад Генерального секретаря о транзитных транспортных системах в новых независимых и развивающихся государствах, не имеющих выхода к морю, в Центральной Азии и соседних развивающихся странах транзита (A/49/277) и предложила Генеральному секретарю Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) провести всеобъемлющий анализ и исследование системы транзита в странах Центральной Азии с уделением особого внимания разработке новых надлежащих и рентабельных альтернативных транзитных маршрутов и коридоров, включая наиболее короткие. В пункте 4 резолюции Генерального секретаря ЮНКТАД также просили подготовить доклад об осуществлении настоящей резолюции для представления Генеральной Ассамблее на ее пятьдесят первой сессии.

2. Генеральный секретарь имеет честь препроводить Генеральной Ассамблее прилагаемый доклад Генерального секретаря ЮНКТАД, подготовленный во исполнение вышеупомянутой резолюции.

---

\* A/51/150.

Приложение

МЕРЫ, НАПРАВЛЕННЫЕ НА СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ ТРАНЗИТНОГО  
ТРАНСПОРТА В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

Доклад секретариата ЮНКТАД

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
I. ВВЕДЕНИЕ . . . . .	1 - 5	6
II. НОВЫЕ АСПЕКТЫ ПОЛОЖЕНИЯ СТРАН, НЕ ИМЕЮЩИХ ВЫХОДА К МОРЮ	6 - 13	9
III. ВОЗДЕЙСТВИЕ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ИЗМЕНЕНИЙ НА ТОРГОВЛЮ И ТРАНЗИТ . . . . .	14 - 29	11
A. Массовая структурная перестройка создает огромные затруднения для экономики стран Центральной Азии	15 - 17	11
B. Резкое сокращение объема торговли стран Центральной Азии с республиками СНГ и изменение ее направления	18 - 19	12
C. Рост объема внешней торговли со странами, расположенными за пределами региона СНГ . . . . .	20 - 24	13
D. Изменение структуры транспортных расходов во внешней торговле . . . . .	25 - 29	14
IV. ОСНОВНЫЕ АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ТРАНЗИТНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ ДЛЯ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ . . . . .	30 - 53	16
A. Традиционные железнодорожные и автомобильные пути сообщения, проходящие через Российскую Федерацию	33 - 36	17
B. Железнодорожные и автомобильные перевозки с использованием транскаспийского парома . . . . .	37 - 43	19
C. Другие железнодорожные линии за пределами Российской Федерации, проходящие в восточном, западном и южном направлениях . . . . .	44 - 51	24
D. Другие дороги восточного, западного и южного направлений за пределами Российской Федерации . . . .	52 - 53	27
V. СОКРАЩЕНИЕ ИЗДЕРЖЕК И ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК: ПРЕПЯТСТВИЯ, ВОЗМОЖНОСТИ И ПРЕДЛАГАЕМЫЕ РЕШЕНИЯ . . . . .	54 - 71	27

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
A. Элементы программы повышения эффективности современных транзитных перевозок: основные рекомендации Технического совещания . . . . .	54 - 55	27
B. Оценка альтернативных транзитных транспортных маршрутов . . . . .	56 - 58	28
C. Недостатки инфраструктуры . . . . .	59	29
D. Не связанные с инфраструктурой препятствия, которые мешают эффективному использованию существующих транзитных коридоров . . . . .	60 - 68	29
E. Формирование рамок будущего сотрудничества . . . . .	69 - 71	31

Вставки

1. Перспектива быстрого развития прикаспийских нефтяных месторождений и конкурентная борьба за использование транзитных трубопроводов . . . . .	16
2. Проекты ТРАКЕКА, имеющие отношение к развитию транзитного транспорта в интересах центральноазиатских республик . . . . .	20
3. Проекты Европейского банка реконструкции и развития и Всемирного банка, имеющие значение для развития транзитного транспорта в республиках Центральной Азии . . . . .	22
4. Общий план развития транспортного сектора в регионе Организации экономического сотрудничества . . . . .	25
5. Некоторые возможные элементы Рамочного соглашения о транзитных перевозках применительно к центральноазиатским странам и соседним с ними странам, являющихся их партнерами по транзитным перевозкам . . . . .	32

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

Стр.

Приложения

I.	Основные данные о центральноазиатских республиках: расстояние до моря, территория, население и ВНП на душу населения . . . . .	34
II.	Карты	
1.	Внутренняя железнодорожная и автотранспортная сеть, обслуживающая центральноазиатские республики, и транспортные коммуникации, связывающие их с соседними государствами, являющимися их партнерами по транзитным перевозкам . . . . .	35
2.	Общие сведения о транзитных маршрутах из центральноазиатских стран к мировым рынкам: сопоставление семи типичных транзитных железнодорожных маршрутов через Россию с четырьмя альтернативными железнодорожными маршрутами, проходящими через территорию других транзитных стран . . . . .	36
3.	Новая железная дорога в Китай (и подъездные дороги) . . . . .	37
4.	Железнодорожное сообщение со странами Запада (через Кавказ и Турцию) и железные дороги южного направления (существующие, недавно открытые и предлагаемые) . . . . .	38
5.	Автомобильные дороги южного направления . . . . .	39

Источник (карты)

1. Доклад Европейского банка реконструкции и развития - "Принципы стратегии в области транспорта для Центральной Азии: заключительный доклад, апрель 1995 года.
  
- 2-5. Исследование - авто- и железнодорожные пути из Центральной Азии в южные и восточные морские порты (ST/ESCAP/1560) и заявления Грузии, Ирана (Исламская Республика) и Турции на "Техническом совещании по вопросам транзитных транспортных связей Центральной Азии с мировыми рынками", Анкара, ноябрь 1995 года.

## I. ВВЕДЕНИЕ

1. Генеральная Ассамблея в пункте 4 резолюции 49/102 от 19 декабря 1994 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 настоящей резолюции для представления Генеральной Ассамблее на ее пятьдесят первой сессии. В настоящем докладе, подготовленном во исполнение этой просьбы, охвачены мероприятия, касающиеся пунктов 1-3 резолюции, в которых речь идет о следующем:

а) в пункте 1 Генеральная Ассамблея предложила Генеральному секретарю ЮНКТАД в консультации с правительствами и в сотрудничестве с Программой развития Организации Объединенных Наций (ПРООН), Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), Европейской экономической комиссией (ЕЭК) и соответствующими региональными организациями. разработать 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 провести всеобъемлющий анализ и исследование системы транзита в странах Центральной Азии с уделением особого внимания разработке новых надлежащих и рентабельных альтернативных транзитных маршрутов и коридоров, включая наиболее короткие.

б) В пункте 2 Генеральная Ассамблея предложила странам-донорам и многосторонним организациям, занимающимся вопросами финансирования и развития, в рамках своих мандатов оказывать новым независимым и развивающимся государствам, не имеющим выхода к морю, в Центральной Азии и соседним развивающимся странам транзита соответствующую финансовую и техническую помощь в целях совершенствования системы транзита для этих стран.

с) В пункте 3 Генеральная Ассамблея просила ЮНКТАД во взаимодействии с соответствующими международными и региональными организациями, упоминавшимися в резолюции, изучить возможность проведения, в рамках имеющихся финансовых ресурсов, регионального симпозиума для новых независимых и развивающихся государств, не имеющих выхода к морю, в Центральной Азии и соседних развивающихся странах транзита с участием других заинтересованных государств по проблемам транспорта и транзита в регионе по завершении всеобъемлющего анализа и исследования, предложенного в пункте 1 резолюции, и до того, как этот вопрос будет рассматриваться Генеральной Ассамблеей на ее пятьдесят первой сессии.

2. Что касается пункта 1 этой резолюции, то со времени принятия этой резолюции уже был проведен ряд исследований, а некоторые другие исследования все еще проводятся, в частности в ЮНКТАД, ЭСКАТО и Европейском банке реконструкции и развития (ЕБРР), а также в рамках осуществляемого Европейским союзом проекта Транспортный коридор: Европа-Кавказ-Азия (ТРАКЕКА). Благодаря этим исследованиям уже проведен обширный обзор системы транзита стран Центральной Азии, в том числе подробный анализ многих физических "узких мест" и препятствий нефизического характера, затрудняющих функционирование системы транзитного транспорта, а также разработку мер по повышению эффективности действующей системы транзита. К числу этих мер относятся начало осуществления крупных усилий по обеспечению технической помощи и профессиональной подготовки, разработка ряда инвестиционных предложений в

целях совершенствования физической инфраструктуры и проведение региональных совещаний по проблемам транзитного транспорта, результаты которых излагаются в настоящем докладе.

3. Что касается пункта 2, то в настоящем докладе содержится информация об осуществляемых крупных проектах в области финансовой и технической помощи, которые связаны с совершенствованием системы транзита республик Центральной Азии и соседних развивающихся стран транзита.

4. Что касается пункта 3, то в апреле 1995 года ЮНКТАД совместно с ПРООН и в сотрудничестве с ЭСКАТО и ЕЭК приступил к осуществлению "Инициативы в области внешней торговли и транспорта стран Центральной Азии", разработанной в рамках проекта ПРООН/ЮНКТАД RER/95/001, с целью уменьшения транзитных издержек стран Центральной Азии, что тем самым будет способствовать активизации их внешней торговли и ускорению их экономического роста. В качестве первого крупного мероприятия по осуществлению этой инициативы в Анкаре в ноябре 1995 года в сотрудничестве с Турецким агентством по международному сотрудничеству и под эгидой ПРООН и ЮНКТАД было проведено Техническое совещание по вопросам транзитных транспортных связей Центральной Азии с мировыми рынками. В документации и повестке дня этого совещания подчеркивалось:

a) сопоставление альтернативных маршрутов и средств и необходимость проведения более детального анализа текущих и потенциальных затрат в целях обеспечения сбалансированного выбора приоритетов;

b) меры по устранению "узких мест" в рамках физической инфраструктуры;

c) приоритетное значение нефизических факторов в повышении эффективности транзита, таких, как правовые соглашения, соблюдение соответствующих международных конвенций по проблемам транспорта, соглашения в отношении таможенной службы и документации, страховка, стандарты, электронные системы контроля, организационное строительство и профессиональная подготовка;

d) ключевая задача совершенствования механизмов сотрудничества между всеми сторонами и достижение регионального рамочного соглашения о транзитном транспорте, включая:

i) конкретные меры по соблюдению общих правил и стандартов, охватывающих практические аспекты железнодорожного, шоссейного и внутреннего водного транспорта, а также признание взаимных прав и обязательств всех сторон;

ii) создание параллельных национальных и региональных учреждений в целях координации и совершенствования транзитных транспортных механизмов, обеспечения контроля за выполнением поставленных задач, сбора и анализа информации и содействия обеспечению необходимых инвестиций, технической помощи и профессиональной подготовки.

В работе совещания приняли участие представители пяти стран Центральной Азии (Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан), Азербайджана, Афганистана, Грузии, Ирана (Исламской Республики), Китая, Турции (включая Турецкое международное агентство по сотрудничеству) и Российской Федерации, а также

представители различных международных и региональных организаций, включая ЮНКТАД, ПРООН, ЭСКАТО, ЕЭК и Организацию экономического сотрудничества (ОЭС).

5. Многие из упоминаемых выше подробных исследований, подготовленных ЮНКТАД, ЭСКАТО и ЕБРР, были представлены на техническом совещании в Анкаре (и многие из них активно использовались при подготовке настоящего доклада). К числу этих исследований и связанных с ними докладов относятся:

a) документ A/49/277, озаглавленный "Транзитные транспортные системы в новых независимых и развивающихся государствах, не имеющих выхода к морю, в Центральной Азии и соседних развивающихся странах транзита: существующее положение и предлагаемые варианты будущих действий: доклад Генерального секретаря" (подготовлен секретариатом ЮНКТАД).

b) ЮНКТАД (1995 год), "Торговые связи Центральной Азии с миром: шелковое прошлое, тревожное настоящее, многообещающее будущее" (проект ПРООН/ЮНКТАД RER/95/001).

c) ЮНКТАД (1995 год), "Транспортные системы республик Центральной Азии и их соседей" (проект ПРООН/ЮНКТАД RER/95/001).

d) Организация Объединенных Наций/ЭСКАТО (1995 год), "Наземные транспортные пути из Центральной Азии в морские порты на юге и на востоке".

e) Организация Объединенных Наций/ЭСКАТО (1995 год), "Планирование транспорта для стран, не имеющих выхода к морю: вопросы транзита и пересечения границ, 1994 год".

f) ЕБРР, "Принципы стратегии в области транспорта для Центральной Азии: заключительный доклад" (апрель 1995 года).

g) Организация Объединенных Наций/ЕЭК (1995 год), "Соглашения и конвенции Организации Объединенных Наций, направленные на поощрение международного наземного транспорта и транзита".

h) ЮНКТАД (1995 год), "Доклад о работе Симпозиума для представителей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, состоявшегося в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций, Нью-Йорк, 14-16 июня 1995 года".

i) ЮНКТАД (1995 год), "Доклад о работе второго Совещания правительственных экспертов из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и представителей стран-доноров и учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, состоявшегося в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций, Нью-Йорк, с 19 по 22 июня 1995 года".

j) "Доклад о работе Технического совещания по вопросам транзитных транспортных связей Центральной Азии с мировыми рынками, состоявшегося в Анкаре 7-9 ноября 1995 года" (UNCTAD/LLDC/Misc. 4, 1996).



## II. НОВЫЕ АСПЕКТЫ ПОЛОЖЕНИЯ СТРАН, НЕ ИМЕЮЩИХ ВЫХОДА К МОРЮ

6. Один из важнейших новых факторов, который следует принимать во внимание, состоит в том, что после обретения пятью центральноазиатскими республиками независимости в 1991 году общее число развивающихся стран мира, не имеющих выхода к морю, возросло до 29. В таблице, содержащейся в приложении I к настоящему документу, приведены основные данные, касающиеся этих пяти стран, включая расстояния, покрываемые наземным транспортом, до ближайшего порта, в который заходят океанские суда. Отсутствие выхода к морю является условием, обусловливаемым реальным географическим положением. Страна, не имеющая выхода к морю, по определению имеет выход, обеспечиваемый с помощью средств наземного транспорта, из любой части своей территории во внешний мир только путем пересечения территории соседней страны транзита. Указанное реальное положение может иметь огромные экономические последствия.

7. Страна, не имеющая выхода к морю, обеспечивающая доступ своего экспорта и импорта к морю только через одну расположенную по соседству страну транзита, в потенциальном плане зависит от власти тех, кому принадлежат транспортные пути и кто ими управляет, а также подвержена воздействию правил, положений и регулирующих норм, которые правительство страны транзита может ввести в отношении таких вопросов, как транспортные расходы, совместное покрытие расходов на совершенствование транспортных путей и установление приоритетов в отношении инвестиций в новые и усовершенствованные пути или на содержание старых путей. Только в тех случаях, когда альтернативные пути рассматриваются в качестве потенциально жизнеспособных и конкурентоспособных, их наличие может оказать воздействие на тарифы и условия, применяемые в традиционной стране транзита.

8. Новые железнодорожные и шоссейные пути и другие транзитные пути к югу от центральноазиатских республик (описываемые ниже в настоящем докладе) могут в значительной степени способствовать реализации возможностей развития торговли в новых направлениях в интересах не только центральноазиатских республик, но и всех их соседей к северу или к югу.

9. Необходим значительно больший объем информации о фактических и потенциальных затратах на различные альтернативные пути, которыми могут пользоваться центральноазиатские республики, в качестве основы для выработки региональных и национальных решений относительно приоритетных задач в области транспорта в плане выделения инвестиций на развитие инфраструктуры, обеспечения технической помощи, профессиональной подготовки, повышения эффективности управления и совершенствования механизмов сотрудничества. Предоставление более точной информации в распоряжение всех сторон способствовало бы обеспечению значительно более эффективного сотрудничества в отношении тарифов и условий, касающихся существующих или предлагаемых альтернативных путей.

10. При обеспечении сбора более точных данных о расходах и выгодах альтернативных инвестиций на создание транзитных транспортных путей необходимо учитывать роль альтернативных путей в качестве основного средства гарантии для стран, не имеющих выхода к морю. Наиболее эффективной долгосрочной инвестицией и наиболее рациональной политикой стран, не имеющих выхода к морю, в плане гарантий может быть сохранение возможностей дополнительных альтернативных транзитных коридоров с учетом неопределенного положения в мире, даже если это будет связано с определенными

расходами, по сравнению с выделением дополнительных ресурсов на расширение нынешнего наиболее эффективного единственного пути. Следует поддерживать тщательное равновесие между, с одной стороны, установлением приоритетов, предусматривающих наиболее эффективное использование ресурсов и недопущение их напрасной траты, и, с другой стороны, принципом адекватного обеспечения альтернатив в качестве гарантии в отношении даже отдаленной возможности возникновения затруднений в плане политики, монопольного положения, регуляционных правил или эффективного использования любого из основных транзитных транспортных путей, которыми пользуются страны, не имеющие выхода к морю.

11. При проведении переговоров с соседними странами транзита и с учреждениями-донорами, занимающимися вопросами финансирования, в отношении совершенствования тех или иных конкретных транзитных транспортных путей страны, не имеющие выхода к морю, нередко обнаруживают, что в результате проведения надлежащих исследований рентабельности нередко выясняется, что издержки одной страны (страны транзита) сочетаются с выгодами более чем одной страны (включая страны, не имеющие выхода к морю). По этой причине проекты совершенствования системы транзитного транспорта лучше всего осуществлять на региональном уровне, с тем чтобы приоритетность соглашений и условий, касающихся проектов и финансирования, отражала все выгоды, а также возможности обеспечения выплат всеми бенефициарами.

12. Следует проявлять осмотрительность в отношении еще одного аспекта реального положения стран, не имеющих выхода к морю. Пять центральноазиатских стран в определенной степени выступают в качестве стран транзита по отношению друг к другу (см. карту 1). В момент обретения ими независимости их отношения характеризовались практически полным отсутствием каких-либо барьеров в области торговли и транспорта. Следует приложить максимум усилий с помощью надлежащих механизмов сотрудничества, с тем чтобы не допустить дальнейшего распространения неоправданных пограничных, таможенных или других регуляционных барьеров на пути свободного перемещения товаров между ними. Любые барьеры, которые, возможно, уже возникли, следует как можно скорее устранить.

13. Позитивным примером стран, не имеющих выхода к морю, которые расположены в центре континентов, являются Швейцария и Австрия, которые успешно используют проложенные по их территории кратчайшие пути сообщения через Альпы, обеспечивающие связь Северной и Западной Европы с Южной и Восточной Европой - со значительной выгодой для их собственных экономических систем, относящихся к числу наиболее успешно функционирующих и наиболее развитых в мире. Действительно, создание трансконтинентальных наземных торговых путей от Атлантического до Тихого океана шло медленными темпами на Евразийском континенте, за исключением хорошо известной транссибирской железной дороги, которая проходит по территории Российской Федерации вплоть до Владивостока и для которой характерно наличие четырех параллельных прав проезда. (На Североамериканском же континенте в самый разгар строительства железных дорог было проложено не менее девяти трансконтинентальных дорог - две в Канаде и семь в Соединенных Штатах Америки.) Вместе с тем на обширном пространстве расположенной в Азии южной части территории Российской Федерации только недавно завершилось строительство последнего участка транзитной железной дороги из Китая в Стамбул через Центральную Азию. ЭСКАТО с помощью своего проекта, озаглавленного "Развитие инфраструктуры наземного транспорта в Азии" (АЛТИД) стремится к завершению трансасиатской железной дороги, проходящей от Сингапура через Южную Азию и через Индию до Турции - "Трансасиатской железной дороги" - однако ее некоторые

ключевые участки еще не построены. В рамках проведенного в 1995 году исследования ЭСКАТО, озаглавленного "Исследование осуществимости объединения сетей железных дорог Китая, Казахстана, Монголии, Российской Федерации и Корейского полуострова", были рассмотрены возможности трансевроазиатской железнодорожной транспортировки товаров по различным альтернативным путям в Северо-Восточную Азию и из Северо-Восточной Азии; в октябре 1995 года в Бангкоке ЭСКАТО провела совещание должностных лиц, ответственных за разработку политики, из соответствующих стран и международных организаций с целью рассмотрения этого доклада, включая возможность трансконтинентальной транспортировки контейнеров.

### III. ВОЗДЕЙСТВИЕ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ИЗМЕНЕНИЙ НА ТОРГОВЛЮ И ТРАНЗИТ

14. Стоящие перед центральноазиатским регионом проблемы транзитного транспорта необходимо рассматривать с учетом радикальных экономических изменений и связанных с этим трудностей, имеющих место во всех странах бывшего Советского Союза, включая в особенности воздействие этих изменений на торговлю между 12 независимыми республиками нового Содружества Независимых Государств (СНГ) и на их торговлю с внешним миром. Имеющаяся в распоряжении центральноазиатского региона сеть транзитного транспорта и ее эффективное использование в целях сведения к минимуму реальных издержек будут играть ключевую роль в деле обеспечения необходимых возможностей региона для а) восстановления нарушенных торговых связей с другими республиками СНГ на основе нового ориентированного на рынок разделения труда и в особенности б) для увеличения объема прямой внешней торговли с остальными странами мира. Такое расширение торговли вполне может сыграть роль стимулятора роста, от которого будет зависеть экономическое будущее Центральной Азии, в значительной степени подкрепляемое радужными перспективами добычи сырья в этом регионе. Учитывая серьезные неудобства, связанные с удаленностью от иностранных рынков, успешное осуществление усилий, нацеленных на уменьшение транспортных расходов, будет иметь решающее значение для общего экономического прогресса и благосостояния населения этого региона.

#### A. Массовая структурная перестройка создает огромные затруднения для экономики стран Центральной Азии

15. В условиях распада бывшего Советского Союза отдельные центральноазиатские республики провозгласили независимость в различные даты в период между 31 августа и 27 октября 1991 года. До этого они были составными частями тесно связанного политического и экономического союза, в рамках которого существовала система централизованного планирования, охватывавшая всю экономику. С ликвидацией системы централизованного планирования и с повсеместным распространением попыток перейти к принципам свободного рынка положение резко изменилось. Несмотря на создание СНГ, экономические связи этих республик очень быстро оказались в значительной степени разорваны, в результате чего возникли огромные экономические диспропорции и произошло резкое снижение экономической активности и объема доходов, сопровождаемое быстро растущей инфляцией.

16. В центральноазиатских республиках указанные диспропорции были весьма заметными. В период с 1990 года (последний полный год существования Союза) по 1994 год реальный ВВП уменьшился на половину или более чем на половину в Таджикистане, Кыргызстане и Казахстане. Вместе с тем для Туркменистана и

Узбекистана снижение указанного показателя было значительно более умеренным (на 17 процентов). Процесс уменьшения объема ВВП несколько замедлился в 1995 году, за исключением Таджикистана; с другой стороны, в Узбекистане дальнейшего снижения данного показателя практически не произошло и, тем самым, в нем сохраняется более высокий относительный уровень экономической активности, чем в любой другой центральноазиатской республике. Указанные диспропорции также сопровождались возникновением бюджетных дефицитов и резким повышением темпов инфляции, уровень которой в период с 1992 по 1994 год для четырех из пяти центральноазиатских республик составлял в среднем более 1000 процентов в год. Данные за 1995 год свидетельствуют о весьма значительном замедлении темпов инфляции по сравнению с отмеченными ранее крайне высокими темпами инфляции - причем в Кыргызстане они снизились до умеренного уровня (в относительном выражении), составляющего 50 процентов в год.

17. Одним из прямых следствий разрыва экономических связей явилось отмеченное в трех центральноазиатских республиках в период 1990-1993 годов весьма резкое снижение объема грузовых перевозок. В Казахстане и Туркменистане общий тоннаж перевозок уменьшился более чем на половину, в то время как в Кыргызстане он уменьшился на три четверти. Это, разумеется, означает, что базовые транспортные мощности будут, вероятно, более чем достаточными в течение определенного времени, однако наличие бюджетных затруднений также означает выделение крайне низкого объема финансовых средств на содержание и ремонт, а также, в перспективе, серьезное ухудшение качества транспортной инфраструктуры.

В. Резкое сокращение объема торговли стран Центральной Азии с республиками СНГ и изменение ее направления

18. Сокращение объема торговли является главным образом результатом разрыва торговых связей между республиками, входившими в состав бывшего Советского Союза. По состоянию на 1991 год такая межреспубликанская торговля составляла 90 процентов от общего объема торговли центральноазиатских стран. В период с 1991 по 1994 год общий объем межреспубликанской торговли (примерные оценки в долларах США, рассчитанные на основе применимых обменных курсов рубля) уменьшился на 42 процента для Туркменистана, 50 процентов для Казахстана, 72 процента для Узбекистана, 78 процентов для Кыргызстана и 88 процентов для Таджикистана.

19. Что касается доли общего экспорта в республики СНГ, то в период с 1991 по 1994 год направление экспорта из отдельных центральноазиатских стран изменилось значительным образом (согласно примерным оценкам Всемирного банка), причем доля экспорта в Российскую Федерацию в целом уменьшилась почти на 10 процентных единиц, а доля, приходящаяся на торговлю между самими центральноазиатскими республиками, в целом возросла почти на 10 процентных единиц. В 1994 году примерная доля экспорта в Российскую Федерацию в рамках общего межреспубликанского экспорта была самой высокой для Казахстана (70 процентов), вслед за которым шли Кыргызстан и Узбекистан (56 процентов), Туркменистан (40 процентов) и Таджикистан (34 процента). С другой стороны, в 1994 году доля торговли между центральноазиатскими республиками была самой высокой для Таджикистана (64 процента), после которого шли Кыргызстан (38 процентов), Узбекистан (37 процентов), Туркменистан (27 процентов) и Казахстан (23 процента).

С. Рост объема внешней торговли со странами, расположенными за пределами региона СНГ

20. Учитывая затруднения, с которыми сталкиваются центральноазиатские республики и другие страны СНГ в деле учета и представления данных о торговле с зарубежными странами, представляется целесообразным проанализировать сходные данные о торговле других стран, расположенных за пределами региона СНГ, которые передают свои данные в базу статистических данных ООН о сырьевых товарах. При использовании "зеркальных" данных следует учитывать два момента. Поскольку показатели экспорта основываются на данных об импорте представляющих информацию зарубежных стран, то они включают расходы на страхование и фрахт и поэтому выше фактических экспортных поступлений, полученных экспортерами Центральной Азии. Аналогичным образом, показатели импорта рассчитываются на основе франко-вагонов (фоб) и поэтому не включают расходов на страхование и фрахт, которые центральноазиатские импортеры должны покрывать для получения указанных товаров.

21. Несомненно позитивным фактором является рост экспорта в зарубежные страны (помимо стран СНГ). По сравнению с уровнем 1992 года экспорт центральноазиатских стран в эти страны возрос к 1994 году фактически более чем в три раза, достигнув 3,0 млрд. долл. США. Указанная тенденция еще более подкрепляется данными, которые поступили из 13 зарубежных стран, представивших предварительные доклады (на долю которых в 1994 году пришлось 60 процентов экспорта стран Центральной Азии не в страны СНГ) и данные о своей торговле в 1995 году; объем экспорта центральноазиатских стран в указанные 13 стран возрос в 1995 году еще на 11 процентов. Объем импорта центральноазиатских республик из зарубежных стран, не входящих в СНГ, за период с 1992 по 1994 год также возрос более чем в три раза, достигнув 3,5 млрд. долл. США. Вместе с тем в 1995 году в 13 странах, представивших предварительные доклады (на долю которых пришлось 73 процента всего импорта центральноазиатских стран в 1994 году), было отмечено снижение объемов торговли почти на 10 процентов.

22. К числу семи основных не входящих в СНГ рынков экспорта для продукции центральноазиатских стран относятся Китай (доля которого в 1995 году превысила 550 млн. долл. США), а также Германия, Италия, Турция, Франция, Республика Корея и Соединенные Штаты. Семью основными не входящими в СНГ источниками импорта для центральноазиатских стран являются фактически те же страны-экспортеры, однако в ином порядке: крупнейшим источником импорта остается Германия (несмотря даже на то обстоятельство, что его объем снизился с 948 млн. долл. США в 1994 году до 781 млн. долл. США в 1995 году); второе место занимает Турция, вслед за которой идут Республика Корея, Китай, Соединенные Штаты, Италия и Франция. Следует обратить внимание на то обстоятельство, что трое из указанных торговых партнеров - Китай, Турция и Республика Корея - являются более непосредственно доступными в плане сухопутного сообщения с центральноазиатскими республиками благодаря недавно открытым или предложенным путям через Китай, Исламскую Республику Иран или Кавказ, по сравнению с более северными маршрутами, что подразумевает, что новые пути могут стать конкурентоспособными в плане расходов, надежности и эффективности.

23. Хотя ресурсоемкие сырьевые материалы всегда играли ведущую роль в экспорте центральноазиатских республик, в рамках этого экспорта важное значение имеет также широкий круг промышленных товаров, включая продукцию тяжелого машиностроения, транспортное оборудование и другие виды продукции обрабатывающей промышленности.

Вместе с тем в экспорте в зарубежные страны, не входящие в СНГ, в трех центральноазиатских странах преобладали ресурсоемкие сырьевые материалы. Например, 95 процентов внешнего экспорта Туркменистана в 1993 году составляли два продукта - хлопковое волокно и нефть (в сыром и переработанном виде); в Узбекистане на долю двух продуктов - хлопка и золота - приходилось 90 процентов внешнего экспорта; а в Таджикистане 79 процентов внешнего экспорта обеспечивалось за счет двух продуктов - хлопка и алюминия. В целом по мере роста значения внешней торговли по сравнению с межреспубликанской торговлей в рамках структуры экспорта возможны изменения в сторону повышения относительной значимости ресурсоемкой продукции. Вместе с тем только в Казахстане около половины внешнего экспорта обеспечивается за счет сырьевых материалов (таких, как медь и другие металлы и сырая нефть), в то время как остальная часть обеспечивается за счет различных видов продукции обрабатывающей промышленности (хотя зачастую и основанных на переработанных сырьевых материалах); основную часть внешнего экспорта Кыргызстана составляет в основном продукция обрабатывающей промышленности (например, изделия из железа и стали).

24. Общие данные за 1994 год об экспорте пяти центральноазиатских республик в зарубежные страны (не входящие в СНГ) и импорте из этих стран, приводимые с разбивкой по основному сырьевому товару, свидетельствуют о том, что на долю хлопка приходится почти половина экспорта, а на долю пшеницы - наибольшая часть импорта, составляющая 5 процентов от общего объема; импорт пшеницы, на долю которой в 1993 году приходилось 10 процентов от общего объема, сократился и ее доля в 1995 году составит, вероятно, менее 2 процентов, что, очевидно, будет следствием уменьшения объема продовольственной помощи этим странам.

#### D. Изменение структуры транспортных расходов во внешней торговле

25. В бывшем Советском Союзе в большинстве случаев для перевозки товаров использовались железные дороги, на долю которых (если исключить трубопроводы) приходилось почти 70 процентов от общего объема грузовых перевозок (тонно-километры). Данные по Казахстану и Туркменистану свидетельствуют о еще большей зависимости от железных дорог - 90 процентов в 1990 году. (Однако в Кыргызстане отмечается гораздо меньшая зависимость от железнодорожного транспорта (30 процентов), что свидетельствует об ограниченности железнодорожной сети в этой горной стране.) Поскольку политика была направлена на то, чтобы превратить железные дороги в основное средство транспорта, в рамках существовавших ценовых структур тарифы поддерживались на низком уровне, что содействовало использованию железнодорожного транспорта для перевозки больших объемов дешевых, содержащих значительную долю сырья продуктов, занимавших важное место в торговле стран Центральной Азии.

26. После распада Союза произошло официальное расчленение железнодорожной сети, было децентрализовано административное управление и подвижной состав был разделен между республиками. В соответствии с принципами свободного рынка и ценообразования с учетом стоимости образовалась тенденция, характеризовавшаяся значительным увеличением железнодорожных тарифов. Кроме того, перестала использоваться централизованная система платежей за услуги железнодорожного транспорта, и начиная с 1 мая 1994 года все платежи за железнодорожные услуги между республиками должны были оплачиваться заранее в свободно конвертируемой валюте. Несомненно, что это ложится тяжелым бременем на пользователей и в то же время приводит к значительному увеличению фактических транспортных затрат. Тем не менее во всех странах СНГ

действуют общие тарифы на железнодорожные перевозки и вспомогательные услуги, которые ежегодно согласовываются в расчете на следующий год в ходе проведения Совещания железнодорожных компаний стран СНГ по тарифам. Тарифы устанавливаются в швейцарских франках, за исключением контейнерных перевозок по транссибирской магистрали, где тарифы и ставки устанавливаются в долларах США.

27. Анализ реальных транспортных затрат, которые несут в настоящее время пять стран Центральной Азии в связи с перевозками их основного экспортного продукта (хлопок) и их основного импортного продукта (зерно), позволяет определить объем транспортных расходов по сравнению с общей стоимостью соответствующих продуктов. Хлопок-сырец является относительно дорогостоящим товаром, несмотря на то, что он относится к категории сырья. Экспорт в зарубежные государства в 1993 году (данные стран-партнеров) составил 714 млн. долл. США, сиф (т.е. включая расходы на перевозку и страхование); всего, таким образом, за рубеж было отгружено 594 000 метрических тонн хлопка, в среднем по 1200 долл. США за тонну в стоимостном выражении СИФ. Стоимость отгрузки 1 тонны хлопка в 1994 году по железной дороге из Ташкента, Узбекистан, в основные перегрузочные пункты внешней торговли на границе региона СНГ составляла от 36,30 долл. США в порту Новороссийск на Черном море, самый низкий показатель, до 76,90 долл. США, в порту Владивосток на Тихом океане, самый высокий показатель. Таким образом, эти официальные ставки на перевозку хлопка-сырца в странах СНГ составляли от 3 до не более 6 процентов от стоимости этого продукта.

28. В отношении зерна существует совершенно иное положение (которое может еще больше отличаться в случае с перевозкой менее дорогостоящих видов сырья). Стоимость FOB (т.е. исключая расходы на страхование и перевозку) импортируемого зерна (опять-таки на основе сообщений из стран-партнеров) составила в 1993 году 260 млн. долл. США: 2,3 млн. тонн в среднем по цене FOB в размере 113 долл. США за тонну.

29. Ставки за перевозку зерна по железной дороге из перегрузочных пунктов на границе региона СНГ в Ташкент, Узбекистан, варьировались в 1994 году от самого низкого показателя в размере 39,40 долл. США (из Новороссийска на Черном море) до самого высокого показателя в размере 83,40 долл. США (из Владивостока на Тихом океане). Эти расходы на перевозку по железной дороге составляли от, по крайней мере, 35 процентов до 74 процентов от цены покупки зерна за границей. Если же во внимание принимать дополнительные транспортные расходы на перевозку зерна из-за рубежа к границам региона СНГ, то становится ясно, что транспортные расходы могут составлять до половины стоимости зерна, поставляемого в Центральную Азию, и даже превышать этот показатель - надбавка в размере 250 млн. долл. США в год к первоначальной цене (FOB), по которой этот основной стандартный продукт закупается за рубежом. И этот анализ все равно является неполным - часто для того, чтобы обеспечить передвижение груза, приходится нести целый ряд дополнительных не связанных с официальными требованиями или даже незаконных расходов. Также имеются дополнительные косвенные расходы, связанные с ненадежностью транспортного сообщения и высокими издержками у отдельных лиц, фирм и экономики в целом, возникающими в результате наличия задержек и неопределенности. При сравнении альтернативных транзитных транспортных коридоров и средств чрезвычайно важно иметь данные обо всех этих факторах, с тем чтобы определить связанные с наибольшими затратами узкие места и самые первоочередные области, требующие улучшения. Меры по снижению транспортных расходов будут иметь реальное значение для обеспечения развития экономики стран

Центральной Азии вне зависимости от того, будет ли это обеспечиваться в результате создания новых альтернативных путей, повышения конкурентности на всех дорогах, улучшения качества и повышения эффективности деятельности транспортной инфраструктуры и служб или в результате сотрудничества по уменьшению потерь и повышению эффективности при помощи использования самых передовых международных концепций организации транзитных транспортных перевозок.

#### IV. ОСНОВНЫЕ АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ТРАНЗИТНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ ДЛЯ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

30. В результате того, что в последние годы был выдвинут ряд инициатив, центральноазиатские республики получили в свое распоряжение несколько вариантов организации транзитных перевозок, число которых все более увеличивается. В этом разделе в основном рассматриваются вопросы перевозки товаров, а не пассажиров, прежде всего - сухопутные перевозки по железным или шоссейным дорогам (в некоторых случаях с использованием внутренних водных путей), а не воздушные или трубопроводные перевозки или более общие проблемы развития внутренних водных путей, все из которых также имеют важное значение для расширения торговли в Центральной Азии (см. вставку 1).

##### Вставка 1

#### ПЕРСПЕКТИВА БЫСТРОГО РАЗВИТИЯ ПРИКАСПИЙСКИХ НЕФТЯНЫХ МЕСТОРОЖДЕНИЙ И КОНКУРЕНТНАЯ БОРЬБА ЗА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ТРАНЗИТНЫХ ТРУБОПРОВОДОВ

Развитие новых источников нефти в районе Каспийского моря и располагающихся на его берегах странах уже привело к проведению активных переговоров между международными нефтяными компаниями и соответствующими правительствами по вопросу о возможных маршрутах создания трубопроводов, которые потребуются построить или расширить в целях обработки огромных дополнительных объемов нефти. Первая "ранняя нефть" поступит с месторождения Шах-Дениз, располагающегося у берегов Азербайджана, а затем на протяжении следующих 10-15 лет еще большие объемы нефти начнут поступать с Тенгизского месторождения, располагающегося у берегов Казахстана. Общий объем потенциальных запасов прикаспийских месторождений может составить 200 млрд. баррелей - почти столько же, сколько и общий объем запасов Саудовской Аравии. Ожидается, что часть этой нефти будет поступать по трубопроводам в российские порты на Черном море, а часть - по трубопроводам в грузинские порты на Черном море. Турция предложила построить трубопровод из района Кавказа через Турцию в ее средиземноморский порт Сейхан, с тем чтобы обойти Босфорский пролив, где перспективы увеличения перевозок нефти вызывают серьезную озабоченность с точки зрения охраны окружающей среды. Казахстан и Исламская Республика Иран недавно достигли соглашения, в соответствии с которыми часть казахской сырой нефти будет доставляться на перерабатывающие заводы в северных районах Исламской Республики Иран в обмен на возможность того, чтобы равнозначные объемы нефти отгружались непосредственно из портов Персидского залива как экспортные поставки Казахстана на мировые рынки.



31. На карте 1 отражены основные элементы внутренней сети железных и автомобильных дорог республик Центральной Азии. Она отражает масштаб транзитных транспортных перевозок, связанных с обеспечением всех торговых операций, проходящих между самими пятью республиками Центральной Азии. Кроме того, на карте обозначены основные традиционные пункты связи с Российской Федерацией, используемые для осуществления прямых торговых поставок туда или же для последующей перегрузки товаров в другие государства СНГ и за их пределы в связи с осуществлением внешнеторговых операций по всему миру. В дополнение к транспортным узлам для связи с Российской Федерацией на карте также показаны существующие железнодорожные и автомобильные узлы для транзитных перевозок через соседние страны, а именно через Китай, Афганистан, Исламскую Республику Иран и Азербайджан (с использованием парома через Каспийское море).

32. Как на схеме основных существующих и альтернативных железнодорожных путей, на карте 2 показаны:

a) во-первых, расстояния в километрах по железным дорогам от Ташкента, в глубине центральноазиатского региона, по семи различным традиционным путям через Российскую Федерацию в порты или в перегрузочные железнодорожные узлы на границах региона СНГ (т.е. район, в рамках которого Совет по железнодорожному транспорту СНГ продолжает координировать деятельность различных независимых железнодорожных управлений 12 стран СНГ).

b) Во-вторых, для сравнения показаны четыре альтернативных железных дороги, проходящих через другие соседние страны, на которых указаны расстояния по железным дорогам от Ташкента как типичного города в Центральной Азии: i) с использованием парома через Каспийское море по территории Азербайджана в порт Батуми, Грузия, на Черном море; ii) с использованием новой (открывшейся в 1992 году) магистрали в порт в Китае; iii) с использованием новой магистрали (открывшейся в 1996 году) через территорию Исламской Республики Иран в порт Бендер-Аббас; и iv) с использованием этой же новой магистрали через Исламскую Республику Иран в порт Стамбул, Турция. (О других предлагаемых альтернативах говорится ниже.)

A. Традиционные железнодорожные и автомобильные пути сообщения, проходящие через Российскую Федерацию

33. Железная дорога являлась традиционным средством перевозки товаров, особенно на большие расстояния, поскольку железные дороги были проложены в Центральной Азии более 100 лет назад. Железные дороги были дополнены обширной сетью автомобильных дорог, которые прежде всего увязывали их с прилегающими районами Российской Федерации. С учетом подавляющего доминирования внутриреспубликанской торговли во времена существования Советского Союза и использования в большинстве случаев транзитных путей через территорию Российской Федерации даже в интересах внешней торговли не вызывает удивления тот факт, что основная часть сухопутных перевозок по-прежнему осуществляется по традиционным путям, ведущим в Российскую Федерацию и проходящим через ее территорию.

1. Железнодорожные пути, проходящие через территорию Российской Федерации

34. Через северные районы Казахстана (через Петропавловск, Кокчетав и Акмолу) параллельно Транссибирской железной дороге проходят три основных железнодорожных

магистралей - см. карту 1. Доступ к этим основным транспортным коридорам (ведущим на запад к Москве, балтийским государствам и Западной Европе и на восток - к Владивостоку и Тихому океану) можно получить при помощи трех основных связывающих железных дорог в Казахстане, проходящих с севера на юг: одна железная дорога пересекает границу Российской Федерации недалеко от Оренбурга к западу от него, другая - недалеко от Семипалатинска, к востоку от этого города, и третья прямая железнодорожная линия идет в северном направлении от Ташкента или Алматы в направлении Акмалы. Четвертая основная линия, проходящая в направлении север-юг, проложена вдоль западной границы центральноазиатских республик от Чарджоу в Туркменистане через Узбекистан и Казахстан в направлении расположенного в Российской Федерации на берегу Каспийского моря города Астрахань, через который осуществляется железнодорожная связь с западными районами в направлении Черного моря.

35. Эти традиционные железнодорожные магистрали сохраняют свое значение, что обусловлено тем фактом, что центральноазиатские железные дороги являлись частью единой железнодорожной системы бывшего Советского Союза (которая, с точки зрения большого числа касающихся вопросов эксплуатации аспектов, таких, как расписание движения прямых поездов и определение тарифов, продолжает действовать как единая система), и тем фактом, что использование ряда альтернативных путей ограничивалось в результате политической нестабильности и того, что другие новые варианты только возникают в настоящее время.

## 2. Автомобильные дороги, проходящие через территорию Российской Федерации

36. Несмотря на то, что сеть автомобильных дорог в бывшем Советском Союзе была довольно хорошо развита, ей никогда не принадлежала сколь-либо важная роль в сфере перевозки товаров, что обуславливалось большими расстояниями и тем, что официально первоочередное внимание уделялось железным дорогам. Что касается крупных партий сырья, то, как представляется, выбор железной дороги был логически обоснованным. Однако недавно произошло значительное увеличение железнодорожных тарифов (в относительном выражении), которые могут вполне еще больше возрасти в результате отказа от использовавшихся в прошлом в процессе установления цен субсидий или в результате применения не учитывающей принципы конкурентной борьбы стратегии в области установления цен, - все эти факторы могут содействовать использованию альтернативных транспортных средств (или путей). Прежде всего это касается стран Центральной Азии, которые должны сегодня платить в твердо конвертируемой валюте за использование существующих протяженных железнодорожных транзитных магистралей. Можно смело утверждать, что для этих центральноазиатских республик все более привлекательной становится альтернатива использования собственных самостоятельно эксплуатируемых автотранспортных средств, связанная лишь с минимальными затратами иностранной валюты (на заправку топливом в пути и т.д.), в том случае если будут решены проблемы безопасности в пути и покрытия ряда "неофициальных" транспортных расходов. В настоящее время все более часто возникает необходимость обеспечивать вооруженную охрану грузовых автотранспортных средств, что также приводит к увеличению расходов на перевозки.

В. Железнодорожные и автомобильные перевозки с использованием транскаспийского парома

1. Существующая магистраль: Туркменбаши-Баку-Черное море и предложения о ее модернизации и продлении до Турции и Европы

37. Самый короткий путь из центральноазиатских республик к открывающему путь к океану морскому порту - это железнодорожная магистраль, проходящая по территории Туркменистана к каспийскому порту Туркменбаши (в прошлом Красноводск), затем на железнодорожном пароме в порт Баку (в прошлом Баку) в Азербайджане и, наконец, на железной дороге до черноморских портов Батуми или Поти в Грузии (см. карту 4). Политическая нестабильность и военные действия на Кавказе (проходящие в Армении и Азербайджане с 1989 года и в Грузии с 1992 года) привели к уменьшению масштабов использования этой магистрали, что также было обусловлено снижением объема железнодорожных перевозок в результате экономической перестройки. Как представляется, в последние годы через порты Баку и Батуми отгружалось около 1 миллиона тонн грузов в год (отчасти в связи с поставками продовольственной помощи) по сравнению с отмечавшимися в прошлом поставками в размере 5 миллионов тонн ежегодно. Поступивший в последнее время ряд сообщений свидетельствует о том, что в лучшем случае между Туркменбаши и Баку в день курсирует один паром по сравнению с существовавшим в прошлом положением, когда в день проходило семь паромов. Портовые сооружения в Туркменистане требуют модернизации (что также применимо к казахскому порту Актау), и ущерб также был причинен в результате проходящего уже на протяжении длительного времени подъема уровня воды в Каспийском море (до двух метров с 1977 года). Единственным путем сообщения с Турцией на этом направлении была железная дорога из Тбилиси, столица Грузии, проходящая через Армению (Гюмри) в направлении Карса в Турции, однако эта железная дорога была закрыта Турцией после того, как между Арменией и Азербайджаном стали проходить военные действия.

38. Транскаспийский паром позволяет перевозить как автотранспортные средства, так и железнодорожные вагоны, что обеспечивает возможность транзитного движения из Центральной Азии в направлении черноморских портов и обратно. Кроме того, к югу от Батуми, Грузия, проходит дорога, связывающая ее с автодорожной системой Турции.

39. На техническом совещании ЮНКТАД/ПРООН в Анкаре (ноябрь 1995 года, см. пункт 4 выше) представители правительства Турции и Грузии выдвинули следующие предложения: а) модернизировать существующие транзитные пути, как железнодорожные, так и автомобильные, проходящие из Баку на Каспийском море через Азербайджан и Грузию в порты Батуми и Поти на Черном море; б) модернизировать порты Туркменбаши и Баку и транскаспийскую паромную переправу между ними; в) создать новую прямую железнодорожную линию между Турцией и Грузией; и d) стремиться к организации паромного сообщения по Черному морю в Украину, Болгарию и Румынию из портов Поти (Грузия) или Самсун (Турция).

40. Предлагаемая новая железнодорожная линия позволила бы обрабатывать 5 млн. тонн груза в год и связала бы Карс в Турции с Вале и Ахалцихе в Грузии. Были подготовлены предварительные технические планы магистрали и приблизительные расчеты, однако еще предстоит разработать технико-экономическое обоснование проекта по затратам и выгодам с учетом реалистичных прогнозов в отношении объема поставок. Стоимость участка протяженностью 92,5 км по территории Турции составит

приблизительно 140 млн. долл. США, в то время как в Грузии предстоит построить еще 35 км трассы. На границе потребуется обеспечить условия для перемены колеи с 1435 мм в Турции на 1520 мм в Грузии. (Возобновление движения по старой железнодорожной магистрали - в том случае, если это позволят политические условия, - из Карса в Турции в Гюмри в Армении с ее последующим продолжением в Грузии по-прежнему остается теоретической возможностью; на деле турецкие власти обратились к ЕЭК с просьбой о модернизации этой старой магистрали, с тем чтобы обеспечить ее соответствие требованиям Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (ЕСКП), охватывающего международные линии комбинированных перевозок в Европе, и 26 марта 1996 года Рабочая группа ЕЭК по комбинированным транспортным перевозкам приняла это предложение, которое будет представлено Юридическому управлению Организации Объединенных Наций, - можно ожидать, что оно вступит в действие с юридической точки зрения во второй половине 1997 года.)

41. Эта инициатива Турции и Грузии по каспийско-черноморскому коридору преследует более широкую цель превращения заново модернизированного коридора в одну из основных магистралей для торговли Центральной Азии с Европой с использованием как железнодорожного, так и автомобильного транспорта. На основе предварительных приблизительных расчетов турецких властей достижение этой более общей цели будет связано с расходами в размере 5 млрд. долл. США на протяжении пяти лет, которые будут использоваться для улучшения железных и автомобильных дорог, идущих из Алматы, Бишкека, Ташкента, Душанбе и Ашгабада в Туркменистан, а также для улучшения транскаспийско-черноморского пути Турция-Европа, упомянутого выше.

42. Программа Европейского союза под названием ТРАКЕКА (Транспортный коридор: Европа-Кавказ-Азия) включает ряд проектов технической помощи, осуществляемых в настоящее время в поддержку центральноазиатской транзитной транспортной системы с уделением особого внимания улучшению доступа Центральной Азии к транскаспийским и транскавказским магистралям и расширению их использования. Перечень этих проектов представлен во вставке 2. Одним из результатов этих усилий является переход к использованию каспийско-кавказского пути для поставок центральноазиатского хлопка в Европу небольшими первоначальными партиями в размере 60 000 тонн, объем перевозки которых по этому пути, как ожидается, может возрасти до 3 млн. тонн в год. Всемирный банк поддерживает проект модернизации автомобильных и железных дорог в Грузии, и Всемирный банк и ЕБРР финансируют проект по эксплуатации и восстановлению автомобильных дорог в Армении (см. вставку 3).

Вставка 2

ПРОЕКТЫ ТРАКЕКА\*, ИМЕЮЩИЕ ОТНОШЕНИЕ К РАЗВИТИЮ ТРАНЗИТНОГО ТРАНСПОРТА  
В ИНТЕРЕСАХ ЦЕНТРАЛЬНОАЗИАТСКИХ РЕСПУБЛИК

<u>Номер</u>	<u>Наименование</u>	<u>Бюджет</u> (тыс. экю)	<u>Запланированная дата</u> <u>завершения проекта</u>
1	Перевозки/юридические рамки	300	Декабрь 1994 года

2 и 3	Информационные системы: восток-запад и запад-восток	600	Декабрь 1994 года
4	Повышение уровня воды в Каспийском море	250	Июль 1995 года
5	Людские ресурсы: подготовка специалистов для железнодорожного транспорта	250	Декабрь 1995 года
6	Запасные части для автомобильного транспорта	300	Сентябрь 1996 года
7	Система слежения за прохождением грузов на железных дорогах	850	Январь 1998 года
8	Службы автомобильного транспорта (Кавказ)	250	Ноябрь 1996 года
9	Смешанные перевозки	500	Январь 1997 года
10	Людские ресурсы: профессиональная подготовка руководителей транспортных предприятий	900	Июль 1997 года
11	Региональная модель для прогнозирования движения транспорта	700	Апрель 1997 года
12	Юридические и нормативные рамки для транспортных операций	1 500	Январь 1998 года
13	Использование систем для эксплуатации дорожных покрытий	1 000	Март 1997 года
14	Людские ресурсы: профессиональная подготовка работников морского транспорта	700	Май 1997 года
15	Эксплуатация подвижного состава	700	Февраль 1997 года
16	Содействие торговле в рамках ТРАКЕКА	800	Февраль 1997 года
17	Эксплуатация объектов железнодорожной инфраструктуры (Кавказ)	1 200	Март 1997 года
18	Автотранспортные службы (Центральная Азия)	600	Январь 1997 года
19	Эксплуатация объектов железнодорожной инфраструктуры (Центральная Азия)	1 200	Январь 1997 года
20	Паромные терминалы: Баку и Красноводск	800	Февраль 1997 года
21	Техническая помощь для порта Актау	1 500	Декабрь 1997 года
22	Юридическая помощь - зерновой терминал Потти	250	Июль 1996 года
	Всего	15 150	

\* Транспортный коридор: Европа-Кавказ-Азия.

Вставка 3ПРОЕКТЫ ЕВРОПЕЙСКОГО БАНКА РЕКОНСТРУКЦИИ И РАЗВИТИЯ И ВСЕМИРНОГО БАНКА,  
ИМЕЮЩИЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНОГО ТРАНСПОРТА  
В РЕСПУБЛИКАХ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИА. Европейский банк реконструкции и развития

ЕБРР выделил средства для регионального исследования транспортного сектора под названием "Принципы в области стратегии транспорта для Центральной Азии". Цель этого исследования заключалась в подготовке принципов стратегии для развития основных артерий межрегиональной, международной и связанной с ними внутренней торговли и транспортных сообщений в странах, через них и между ними. Это исследование было завершено в 1995 году.

Ниже представлен перечень проектов и осуществляемых в настоящее время проектов в области технического сотрудничества в Центральной Азии и на Кавказе, которые связаны с существующими или предлагаемыми проектами предоставления займов ЕБРР:

- Туркменистан: Подготовка проекта улучшения дороги (Ашгабад-Мары); исследование по проекту развития порта Туркменбаши.
- Армения: Помощь в связи с предлагаемым проектом улучшения дороги (который предполагается финансировать совместно со Всемирным банком).
- Азербайджан: Помощь, связанная с предлагаемым проектом улучшения дорожной сети.
- Грузия: Проект развития зернового терминала (порт Потти): экономическая и техническая оценка, оценка состояния окружающей среды, подготовка и проведение торгов, а также разработка рекомендаций относительно юридических структур в контексте создания и учреждения концессии.
- Казахстан: Проект реконструкции порта Актау: финансовые и организационные консультативные услуги, подготовка подробной проектной документации и документов для проведения торгов, а также организационное развитие порта Актау.

В дополнение к проектам предоставления займов, упомянутым выше, ЕБРР занимается подготовкой проектов модернизации железнодорожной сети для Казахстана и Туркменистана, проекта создания транспортного распределительного центра для Азербайджана и проекта реконструкции дороги Бишкек-Ош для Кыргызстана.

Что касается упомянутого выше проекта реконструкции порта Актау, то ЕБРР выделяет приблизительно 54 млн. долл. США (из общей суммы расходов на этот проект в размере приблизительно 76 млн. долл. США) на цели улучшения этого порта, при этом предусматривается увеличить высоту ряда причальных сооружений на 2 м, в том числе одного специализированного зернового терминала и одного терминала для грузов общего назначения, а также поднять ряд трубопроводов на волноломе на большую высоту. В апреле 1996 года была подписана проектная документация, что рассматривается в качестве первого этапа, которая охватывает самые непосредственные потребности.

#### В. Всемирный банк

В сентябре 1995 года Всемирный банк утвердил проект эксплуатации и восстановления автомобильных дорог для Армении на общую сумму в размере 35 млн. долл. США (из которых 16 млн. долл. США будет предоставлено Всемирным банком), при этом в рамках совместного финансирования будут участвовать Кувейт, ЕБРР и Франция.

В марте 1996 года Всемирный банк утвердил проект восстановления транспортной системы, охватывающий как автомобильный, так и железнодорожный транспорт Грузии, на общую сумму в размере 20 млн. долл. США (из которых приблизительно 10 млн. долл. США будут предоставлены Всемирным банком).

Всемирный банк также активно рассматривает вопрос об участии в финансировании проекта эксплуатации и восстановления шоссейных дорог на приоритетных участках международных автомобильных трасс в Казахстане, стоимость которого составляет 100 млн. долл. США. За счет предоставленных средств будет обеспечена эксплуатация приблизительно 1500 км и восстановление 250 км дорог.

## 2. Другие предлагаемые альтернативные пути ко Каспийскому морю

43. Высказывалось много предложений относительно других магистралей, основывающихся на использовании паромной переправы через Каспийское море. К их числу относятся: а) линия из Туркменбаши в Астрахань в Российской Федерации; б) подобные линии из казахских портов (таких, как Актау) в возможные порты в Исламской Республике Иран, а также в Баку или Астрахань; в) возможность строительства железнодорожной линии вдоль отдельных частей восточного побережья Каспийского моря (из Бендер-Торкмена до Туркменбаши и далее до Актау) и связанной с этой железной дорогой паромной переправой в Астрахань, с тем чтобы обеспечить более прямую связь между Исламской Республикой Иран и Российской Федерацией. Большинство этих предложений находится на предварительном этапе рассмотрения, хотя процесс улучшения портовых сооружений в Актау финансируется ЕБРР и поддерживается за счет средств технической помощи ТРАКЕКА (см. вставки 2 и 3). Кроме того, в Исламской Республике Иран прокладывается новая 20-километровая железнодорожная линия из порта Амирабад на южном берегу Каспийского моря в направлении основной железнодорожной сети, что позволит открыть дорогу к портам, располагающимся в районе Персидского залива.

C. Другие железнодорожные линии за пределами Российской Федерации, проходящие в восточном, западном и южном направлениях

1. Новая железнодорожная линия (1992 год) в Китай

44. В 1992 году было завершено строительство новой железнодорожной линии из Казахстана (Дружба) в Китай (Урумчи), что позволило организовать транзитные перевозки вплоть до тихоокеанского побережья Китая (см. карту 3). Перегрузочные возможности в Дружке в настоящее время ограничены и составляют приблизительно 1 млн. тонн в год - показатель, который не был достигнут в 1994 году. Со времени открытия этой линии объем перевозок товаров между Казахстаном и Китаем оставался на относительно низком уровне: 726 000 тонн в 1992 году, 571 000 тонн в 1993 году и 525 000 тонн в 1994 году. Одна из причин небольшого объема грузовых перевозок может заключаться в том, что железнодорожные тарифы за перевозку грузов по территории Китая в порт Ляньюньган на 30 процентов превышали тарифы, действовавшие на альтернативной магистрали, проходящей через территорию Российской Федерации во Владивосток, даже несмотря на то, что последняя трасса на 1500 км длиннее и многие эксплуатационные расходы в Китае ниже, чем в Российской Федерации. Управление железных дорог Казахстана располагает планами увеличить свои перегрузочные мощности до 12 миллионов тонн в год, однако у него имеется лишь ограниченный объем средств для этой цели. (В Дружке приходится перегружать грузы с колеи шириной 1435 мм, существующей в Китае, на колею шириной 1520 мм, существующей в Казахстане (СНГ).)

2. Новая железнодорожная линия (1996 год) к Персидскому заливу и Турции через Исламскую Республику Иран

45. После того как был достроен участок пути, обеспечивший железнодорожное сообщение с Китаем, в 1996 году было, наконец, завершено строительство последних участков железнодорожной магистрали, которая пролегла по маршруту "Шелкового пути". В апреле 1996 года были завершены работы на последнем участке железной дороги между Тедженом в Туркменистане и Машхадом, который соединил железнодорожную сеть центральноазиатских стран с железнодорожной сетью Исламской Республики Иран (см. карту 4). Это строительство велось обеими сторонами в направлении пограничной станции Серахс в Туркменистане (где имеет место стыковка путей с разной шириной рельсовой колеи: в СНГ действует стандарт 1520 мм, в Европе - 1435 мм). Новая железнодорожная магистраль, таким образом, обеспечивает сообщение между портами Персидского залива и республиками Центральной Азии, а также между Стамбулом и республиками Центральной Азии, причем в дальнейшем она может быть продолжена до территории Китая.

46. В 1989 году было принято историческое решение о строительстве северо-южного участка железной дороги (по проектам, разработанным в 1977-1978 годах), и в 1991 году началось реальное строительство. Затраты на строительство 164-километрового участка от Машхада до Серахса составили 171 млн. долл. США, а затраты на строительство 132-километрового участка между Тедженом и Серахсом - 45 млн. долл. США. При этом предполагалось, что первоначальный объем переработки грузов на пограничной станции Серахс составит 1 миллион тонн в год и что пропускная способность этой станции составит 11 товарных поездов из 40-50 вагонов и два пассажирских поезда из 10 вагонов в сутки. По проекту время пребывания на станции товарных поездов должно составлять 4 часа, а пассажирских поездов - 80 минут. В настоящее время грузооборот станции достиг примерно 5 миллионов тонн в год. При



наличии дополнительных инвестиций через несколько лет грузооборот станции может быть доведен до проектного уровня, составляющего 10 миллионов тонн в год.

47. 13 мая 1996 года в Машаде состоялась церемония открытия дороги, которая проходила в исключительно торжественной обстановке с участием официальных должностных лиц из более чем 50 стран, включая 12 глав государств. Участники церемонии проехали по новой железной дороге на специальном поезде "Гордость", приняли участие в церемонии открытия дороги на пограничной станции Серахс, а затем прибыли в Ашгабад, столицу Туркменистана, для участия в состоявшейся 14 мая встрече на высшем уровне представителей 10 государств - членов ОЭС - Исламской Республики Иран, Пакистана, Турции, пяти центральноазиатских республик, Азербайджана и Афганистана, - на которой они должны были обсудить вопрос о дальнейшем развитии торгово-транспортного сотрудничества между странами региона (см. также вставку 4).

#### Вставка 4

##### ОБЩИЙ ПЛАН РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА В РЕГИОНЕ ОРГАНИЗАЦИИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Организация экономического сотрудничества (ОЭС) включает пять центральноазиатских республик, Азербайджан, Афганистан, Исламскую Республику Иран, Пакистан и Турцию). На совещании министров транспорта ОЭС, состоявшемся в Алматы в октябре 1993 года, был принят Общий план развития транспортного сектора в регионе ОЭС. Цели и задачи этого плана, в частности, заключались в следующем:

1. "Создать условия для сквозных грузовых автотранспортных перевозок на территории всего региона в соответствии с международно признанными стандартами по маршрутам, предписанным государствами-членами.
2. Осуществлять меры по расширению и интеграции национальных железнодорожных сетей в целях создания условий для сквозных транспортных перевозок на территории всего региона.
3. Развивать воздушное сообщение, с тем чтобы между столицами и крупными городами каждой из стран ОЭС выполнялось не менее одного рейса в неделю.
4. Повышать грузооборот портовых сооружений, используемых для обслуживания морских торговых перевозок стран региона.
5. Поощрять заключение между странами региона или с другими странами двусторонних или многосторонних соглашений, необходимых для оказания содействия развитию таких транспортных перевозок, в том числе по вопросам обеспечения доступа через новые пограничные и таможенные пункты, которые могут быть созданы".

В июле 1995 года в Алматы состоялось совещание группы экспертов высокого уровня по вопросу об осуществлении Общего плана. Рекомендации группы по вопросам развития и модернизации железнодорожных и автодорожных сетей в странах региона представлены в настоящем докладе, а также на картах 3 и 4.

48. Большой объем работы был проделан, и еще больший объем работ запланирован в Исламской Республике Иран в плане продления железнодорожной сети страны в южном направлении до реконструированного иранского порта Бендер-Аббас в Ормузском проливе, который представляет собой вход в Персидский залив. 18 марта 1995 года состоялось официальное открытие последнего участка железной дороги, обеспечившей железнодорожное сообщение между Машхадом и Бендер-Аббасом через Тегеран (речь идет об участке от Бафка до порта). В предстоящие несколько лет (возможно, к 2000 году) планируется строительство более прямой железной дороги из Машхада в указанный порт, которая на участке Машхад/Бафк будет проходить напрямую через пустыню (790 км), в результате чего длина пути из Персидского залива в Центральную Азию существенно сократится (более чем на 900 км) (см. карту 4). Для большинства стран центральноазиатского региона благодаря строительству этой новой, более короткой железной дороги путь на юг существенно сократится и будет иметь примерно такую же протяженность, что и транскаспийская дорога, ведущая в Батуми, - примерно 2950 км из Ташкента.

49. Линия железнодорожного сообщения, соединяющая Исламскую Республику Иран с Турцией, которая сейчас стала доступной для центральноазиатских республик, с точки зрения инфраструктуры имеет один недостаток, ограничивающий пропускную способность этой дороги в Стамбул - 96-километровую железнодорожную паромную переправу через озеро Ван в Восточной Турции. Два парома грузоподъемностью 16 грузовых вагонов каждый совершают в день три рейса туда и обратно, перевозя в общей сложности 500 000 - 600 000 тонн грузов в год. В настоящее время рассматривается вопрос о строительстве 250-километрового объездного железнодорожного пути через горы по северному берегу озера, в результате чего грузооборот может возрасти до 4 миллионов тонн в год. Помимо трудностей, связанных с недостатками инфраструктуры, по-прежнему остается нерешенной основная проблема достижения договоренности об упрощенных унифицированных документах для транзитных грузовых перевозок между районом СНГ и странами Западной Европы, что еще более усложняет, удорожает и повышает степень риска сквозного железнодорожного сообщения с Европой.

### 3. Возможное строительство железных дорог в Карачи

50. Для завершения строительства первой железной дороги из Исламской Республики Иран в Пакистан осталось построить один участок железнодорожных путей, и этот вопрос в настоящее время находится в стадии активного обсуждения; более того, строительство новой железной дороги из Захедана в Керман (545 км) в Исламской Республике Иран уже началось. Завершение строительства обеспечит железнодорожное сообщение между странами Центральной Азии и Карачи через Исламскую Республику Иран (с той оговоркой, что в Пакистане также существует особый стандарт в отношении ширины рельсовой колеи - 1676 мм) (см. карту 4).

51. Если какая-либо из двух предлагаемых железнодорожных магистралей через Афганистан будет построена, протяженность путей железнодорожного сообщения, связывающих Карачи с центральноазиатскими республиками, значительно сократится (см. карту 4).

D. Другие дороги восточного, западного и южного направлений за пределами Российской Федерации

1. Автомобильные дороги в Китай

52. На карте 3 также показаны автомобильные дороги из центральноазиатских республик в Китай, которые могут использоваться в качестве дополнительных подъездных дорог для автотранспортного обслуживания новой железнодорожной магистрали от Дружбы в Казахстане до Урумчи и Ланьчжоу в Китае. Поскольку совокупная протяженность дорог с твердым покрытием в Китае составляет лишь около тысячи миль, транзитные автотранспортные перевозки по современным автодорогам пока что остаются делом будущего. А тем временем связь между железной дорогой и более современной автодорожной сетью центральноазиатских республик и других стран могут обеспечивать контейнерные железнодорожные перевозки.

2. Автомобильные дороги в Турцию, Исламскую Республику Иран, Пакистан и Индию

53. На карте 5 показаны автомобильные дороги, ведущие из республик Центральной Азии в Исламскую Республику Иран, Турцию, Афганистан, Пакистан (включая высокогорную дорогу через Кашгар в Китае) и Индию. ОЭС и ЭСКАТО признали, что эта дорожная сеть уже удовлетворяет тем требованиям, которые предъявляются к дорогам, используемым для международных транспортных перевозок. Особое значение имеет показанное на карте 5 автомобильное шоссе Алматы-Стамбул, которое рассматривается в качестве основного участка автомагистрали восточно-западного направления, которая, в конечном счете, должна будет связать Китай и Турцию. Важное значение этой дороги является признанным фактом, подтверждением которого стало подписание в 1992 году соглашения между семью странами - членами ОЭС. В настоящее время ведутся работы по проектировке, строительству и реконструкции некоторых участков этой дороги; когда эти работы будут завершены, автомобильное шоссе Алматы-Стамбул должно будет соответствовать высоким техническим стандартам, установленным в интересах обеспечения эффективности международных транзитных перевозок (см. также вставку 4).

V. СОКРАЩЕНИЕ ИЗДЕРЖЕК И ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК: ПРЕПЯТСТВИЯ, ВОЗМОЖНОСТИ И ПРЕДЛАГАЕМЫЕ РЕШЕНИЯ

A. Элементы программы повышения эффективности современных транзитных перевозок: основные рекомендации Технического совещания

54. В настоящем докладе подчеркивается, что в будущем роль торговли с зарубежными странами с точки зрения обеспечения экономического роста и благополучия в центральноазиатских странах резко повысится, а, следовательно, подчеркивается и исключительно важное значение транзитных перевозок с учетом удаленности этих стран от большинства мировых рынков и их статуса государств, не имеющих выхода к морю. Техническое совещание, организованное ЮНКТАД/ПРООН в Анкаре в ноябре 1995 года (см. пункт 4 выше), в частности, было посвящено рассмотрению вопросов, имеющих огромное значение с точки зрения будущего процветания центральноазиатских республик и их партнеров по транзитным перевозкам.

55. С учетом большого разнообразия существующих транзитных маршрутов, новых только что открытых маршрутов и многочисленных предложений о создании других возможных маршрутов, страны региона сейчас оценивают состояние транзитных транспортных перевозок, стремясь принимать конкретные меры в целях создания благоприятных долгосрочных перспектив в отношении использования некоторых из этих дорог и поиска наилучших направлений для сосредоточения усилий в будущем. На Техническом совещании была предпринята попытка активизировать этот процесс, заострив внимание на необходимых краткосрочных и долгосрочных мерах в четырех областях: оценка альтернативных маршрутов и сравнительной стоимости их использования; изучение недостатков инфраструктуры и путей их устранения; оценка не связанных с недостатками инфраструктуры препятствий, мешающих эффективному использованию существующих транзитных транспортных коридоров, и мер по их устранению; и наконец, формирование рамок будущего сотрудничества.

#### В. Оценка альтернативных транзитных транспортных маршрутов

56. Участники Технического совещания пришли к выводу о том, что:

а) транскавказский железнодорожный и автотранспортный коридор, предложенный Грузией и Турцией, открывает реальную перспективу сокращения протяженности транспортных коммуникаций, ведущих к черноморским и средиземноморским портам, и сухопутных маршрутов в Европу; Совещание рекомендовало донорам уделить особое внимание наиболее серьезным "узким местам" на этом маршруте, например необходимости строительства участка железной дороги Карс-Вале с пунктом обслуживания по смене вагонных тележек и модернизации портового оборудования и паромных переправ в Туркменбаши и Баку;

б) недавно открытый коридор из Центральной Азии через Серахс "является кратчайшим путем к Индийскому океану, а также в Европу через Турцию", и рекомендовали донорам уделить особое внимание наиболее серьезным недостаткам этого маршрута, они, в частности, рекомендовали довести пропускную способность пункта обслуживания по перевалке/смене вагонных тележек в связи с изменением ширины рельсовой колеи в Серахсе до его полной проектной мощности, составляющей 10 млн. тонн в год, и построить 250-километровую объездную железную дорогу вокруг озера Ван в Турции.

57. На Техническом совещании был сделан вывод о наличии острой необходимости обеспечения более полной информации о реальных размерах затрат, связанных с использованием существующих транзитных транспортных маршрутов и возможной стоимости эксплуатации новых или улучшенных альтернативных дорог. Такая информация имеет важное значение для правительств, экспортеров, импортеров, транспортно-экспедиционных организаций и инвесторов. Для того чтобы такие расчеты могли представлять практическую ценность, они должны производиться с учетом расходов, обусловленных увеличением продолжительности перевозок и судебными исками, расходов по страхованию, расходов на поддержание безопасности перевозок и расходов, связанных с осуществлением производимых в официальном и неофициальном порядке выплат по всему маршруту. Эта задача является трудной, и для ее решения необходимо сделать некоторые первые практические шаги.

58. На совещании было рекомендовано представить предложения относительно методологии сбора сравнительных данных о реальной стоимости транзитных транспортных

перевозок и регулярного обновления таких данных. В качестве первого шага участники Совещания просили ЮНКТАД собрать имеющуюся информацию и оценить реальную стоимость использования выборочных существующих и предлагаемых транзитных транспортных коридоров и маршрутов и провести сопоставительный анализ соответствующих расходов.

### C. Недостатки инфраструктуры

59. Был отмечен целый ряд серьезных недостатков в эксплуатации объектов инфраструктуры, в частности таких, как устаревший парк автотранспортных средств и подвижной состав, слабость ремонтной базы, нехватка финансовых средств для покупки новых средств транспорта, проблемы железнодорожного транспорта, связанные с различной шириной рельсовой колеи, сменой вагонных тележек и контролем за соблюдением разрешенных нагрузок на ось, проблемы, обусловленные конструктивными особенностями тормозных систем и систем автоматической сцепки (SA-3) в странах СНГ, которые несовместимы с подвижным составом стран, не входящих в СНГ, и т.д. Для решения этих проблем необходимо срочно уделить им внимание. Техническое совещание: а) призвало правительства утвердить специальные временные технические условия эксплуатации дорожных средств, не вполне соответствующих международным стандартам; б) призвало там, где это возможно, наладить производство автомобилей, соответствующих международным техническим стандартам, непосредственно на территории региона; в) призвало производителей (и агентов по продаже) автотранспортных средств, отвечающих высоким техническим стандартам, в развитых странах рассмотреть возможность продажи подержанных автомобилей в страны региона; и d) призвало доноров оказывать финансовую помощь странам региона в целях приведения парка автотранспортных средств в соответствие с международными стандартами.

### D. Не связанные с инфраструктурой препятствия, которые мешают эффективному использованию существующих транзитных коридоров

60. Наибольшая отдача в плане повышения эффективности и снижения себестоимости автотранспортных перевозок может быть получена за счет проведения широкомасштабных мероприятий, направленных на совершенствование всего диапазона институциональных, процедурных, регламентационных, управленческих и других не связанных с инфраструктурой аспектов, которые имеют исключительно важное значение с точки зрения практической организации грузовых перевозок на рынки стран региона и за границу или в обратном направлении. В интересах решения этих проблем на международном уровне была разработана целая серия эффективных механизмов стимулирования товарных перевозок, упрощения таможенных процедур и требований в отношении документации. Международные учреждения, и в частности ЮНКТАД, могут оказывать в рамках технического сотрудничества помощь, позволяющую таким странам, как центральноазиатские республики, и соседним с ними странам, которые являются их партнерами по транзитным перевозкам, получать доступ к прогрессивным и эффективным современным методам организации работы и технологиям обработки данных, способствующим развитию торговли между ними, а также организовывать программы профессиональной подготовки, необходимые для их осуществления.

61. Что касается согласования практики железнодорожных перевозок, то участники Технического совещания отметили, что различия в законодательстве между странами СНГ и соседними с ним странами, не принадлежащими к региону СНГ, являются препятствием для единообразного применения режимов ответственности. Совещание рекомендовало всем странам ориентироваться на присоединение к Конвенции о международных перевозках

железнодорожным транспортом и Международной конвенции о железнодорожной перевозке грузов, которые обе были разработаны в Западной Европе, и, возможно, рассмотреть вопрос о присоединении к этим конвенциям и Соглашению о международном грузовом сообщении, в котором закреплены стандартные условия для стран СНГ. Совещание также настоятельно призвало директивные органы двух организаций, занимающихся разработкой стандартов в этой области, проводить работу, направленную на согласование своих соответствующих конвенций.

62. Необходимо обеспечить рациональное использование подвижного состава и внедрять современные схемы формирования и эксплуатации железнодорожных составов. Совещание рекомендовало странам рассмотреть возможность внедрения современных, взаимосовместимых систем слежения за подвижным составом на основе персональных компьютеров, таких, как система предварительного уведомления о продвижении грузов (АКИС) (ЮНКТАД), с тем чтобы максимально эффективно использовать подвижной состав, обеспечить его плановое техническое обслуживание и наладить сбор статистической информации о работе железных дорог.

63. Что касается автомобильного транспорта, то на совещании были приняты следующие рекомендации: всем странам присоединиться к таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжек МДП 1959 года (Конвенции МДП), и всем ассоциациям работников автомобильного транспорта региона присоединиться к Международному союзу автомобильного транспорта; совещание также рекомендовало создать в каждой стране гарантийные объединения, которые обеспечивали бы выдачу книжек МДП. Кроме того, на двустороннем и многостороннем уровнях надо принимать усилия в целях обеспечения взаимного признания национальных водительских удостоверений и свидетельств о допуске транспортных средств, страны должны проводить согласованную политику в вопросах взимания сборов за пользование автодорогами, и, кроме того, следует принять схему страхования ответственности за эксплуатацию автотранспортных средств перед третьими лицами.

64. Что касается транспортного законодательства, то совещание рекомендовало странам организовать обмен информацией в целях согласования правил и процедур, возможно, в сотрудничестве с региональными и/или международными организациями, а также рекомендовало странам региона принять согласованный подход к разработке транспортного законодательства и рассмотреть возможность принятия законов о смешанных перевозках.

65. Совещание также рекомендовало укрепить национальные органы, оказывающие содействие развитию торговли и транспорта, а также региональные форумы, обеспечивающие разработку общих подходов и согласование подходов к решению транспортных проблем.

66. Оно рекомендовало поддерживать внедрение электронного обмена данными (ЭОД) в масштабах всего региона, а также при внедрении ЭОД во всех случаях, когда это представляется целесообразным, применять стандарты Организации Объединенных Наций/ЭДИФАКТ (стандарты ЭОД для электронного обмена информацией в области управления, торговли и транспорта).

67. В различных частях региона имеет место различная практика в отношении применения и толкования таможенных процедур. Кроме того, было установлено, что одним из основных препятствий, мешающих обеспечению своевременной таможенной

очистки, является отсутствие правильно оформленных документов при пересечении пограничных пунктов и недостаточная стандартизация документов и процедур их заполнения. Совещание рекомендовало: а) обеспечить большую координацию таможенных процедур и принять согласованные общие процедуры очистки на основе документов Всемирной таможенной организации (ВТО); б) провести стандартизацию торговой и соответствующей транспортной документации согласно рекомендациям Организации Объединенных Наций, там, где это необходимо; в) призвать таможенные органы внедрять предназначенные для целей таможенной очистки пакеты программного обеспечения, основанные на стандартах Организации Объединенных Наций/ЭДИФАКТ, для информационного обмена, а также рассмотреть возможность компьютеризации таможенных процедур с использованием автоматической системы ввода, контроля и управления таможенными данными (АСИКУДА), разработанной ЮНКТАД; и д) создать или укрепить группы сотрудничества в портах и пограничных пунктах для решения общих местных проблем.

68. Существует острая необходимость обеспечения подготовки как на региональном, так и на национальном уровне и в государственных учреждениях, и в частных организациях (потребителях и поставщиках услуг), занимающихся вопросами торговли и транспорта, причем особо остро такая потребность ощущается в том, что касается применения ряда международных конвенций и соглашений по вопросам торговли и транспорта. В частности, следует обеспечить профессиональную подготовку в следующих областях: а) ознакомление с Конвенцией МДП и другими международными конвенциями и соглашениями, касающимися таможни, торговли и транспорта; б) практическое осуществление таких международных конвенций и соглашений; в) применение международно признанных режимов ответственности перевозчиков; г) аспекты текущей оперативной деятельности, касающиеся процедур и работы с документами; д) сложные процедуры, создающие "узкие места" в цепи транспортных перевозок; е) применение современных условий торговли (Инкотермес); ж) применение Унифицированных правил и обычаев для документарных аккредитивов Международной торговой палаты (МТП); з) таможенные процедуры для официальных должностных лиц и пользователей, принадлежащих к частному сектору; и) просвещение по вопросам прав интеллектуальной собственности; и) вопросы смешанных перевозок.

#### Е. Формирование рамок будущего сотрудничества

69. Как в отношении стандартов, касающихся инфраструктуры, так и в отношении стандартов, их не касающихся, на протяжении последних 50 лет имело место международное сотрудничество в целях создания нормативно-правовой базы для регламентации вопросов, связанных с международными перевозками; такое сотрудничество осуществлялось, в частности, под эгидой ЕЭК, которая в период с 1949 по 1994 год разработала 50 различных международных соглашений и конвенций по вопросам транспорта. Вопросы эффективности, затрагиваемые в этих конвенциях, имеют ключевое значение для регионального сотрудничества. Когда между двумя соседними странами отсутствуют договоренности относительно общего свода норм, которые регулировали бы прохождение товаров через территорию каждой из стран, во всех случаях применяется национальное право и, например, автотранспортное средство может быть подвергнуто множеству ненужных инспекций или к нему могут быть предъявлены иные требования в отношении страхования ответственности или получения специальных разрешений, чем в другой стране, и т. д. Развитие сквозных автотранспортных перевозок через территории ряда стран, не имеющих стандартных правил, может быстро привести к возникновению хаоса и прекращению транзитных перевозок товаров.

Современные соглашения о транзите фактически являются предпосылкой для эффективного функционирования международного транспорта.

70. В результате рассмотрения правовых условий, необходимых для развития сотрудничества в области транзитных перевозок, в рамках отдельного региона была признана необходимость разработки в соответствующих условиях рамочных соглашений о транзитных перевозках, причем сейчас, возможно, настало время заключить такое соглашение и центральноазиатским республикам, и соседним с ними странам, являющимся их партнерами по транзитным перевозкам. Такие соглашения должны разрабатываться с учетом различной степени адаптации отдельных стран к современным формам международного сотрудничества в области транзитных перевозок. Некоторые возможные элементы, которые могут быть включены в рамочное соглашение о транзитных перевозках, представлены во вставке 5.

#### Вставка 5

##### НЕКОТОРЫЕ ВОЗМОЖНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ РАМОЧНОГО СОГЛАШЕНИЯ О ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ПРИМЕНИТЕЛЬНО К ЦЕНТРАЛЬНОАЗИАТСКИМ СТРАНАМ И СОСЕДНИМ С НИМИ СТРАНАМ, ЯВЛЯЮЩИХСЯ ИХ ПАРТНЕРАМИ ПО ТРАНЗИТНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ

Главная побудительная причина выдвижения инициативы о заключении рамочного соглашения о транзитных перевозках, заключается в признании того, что эффективные транзитные перевозки невозможны без соглашения, которое устанавливало бы общий свод норм, действительных во всех соответствующих странах. Без такого соглашения нередко наблюдается хаос. Перевозчикам приходится приспосабливаться к тому, что в каждой из стран, через которые они следуют транзитом, от них требуется соблюдение совершенно разных процедур и юридических требований, предполагающее множество дорогостоящих задержек, инспекций и формальностей, которые создают невероятные трудности для перевозчиков и влекут астрономические расходы. Все страны заинтересованы в том, чтобы не допустить такую анархию. А для этого надо заключить соглашения в целом ряде областей. В связи с тем, что в рамочном соглашении будут определены конкретные области, в которых необходимо заключить соглашения, в нем следует уделить первоочередное внимание наиболее неотложным вопросам и в то же время создать постоянный механизм, который позволял бы непрерывно совершенствовать условия в плане обеспечения безопасности и надежности перевозок и улучшения инфраструктуры, что, в конечном счете, будет отвечать интересам всех пользователей и определять сроки, в которые должны быть достигнуты более высокие стандарты в этих областях.

Таким образом, рамочное соглашение может включать: а) положения о свободе транзита, включая недискриминацию в отношении товаров любого происхождения или назначения, 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 включая положения, направленные на ускорение очистки товаров,



обеспечение безопасности транспортных 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 автотранспортных перевозок, включая соблюдение соответствующих положений в отношении их организации, свободу выбора наилучших средств транспорта, соблюдение требования об утверждении порядка выполнения транзитным перевозчиком любых внутренних перевозок, предоставление перевозчикам разрешения находиться в стране транзита столь долго, сколько это необходимо, положения о выдаче свидетельств о допущении автотранспортных средств, требованиях, предъявляемых к техническим характеристикам автотранспортных средств, поставке горюче-смазочных материалов, взаимном признании водительских удостоверений и свидетельств о годности к эксплуатации, положения о страховании ответственности за эксплуатацию автотранспортных средств перед третьей стороной и требованиях о предоставлении национальным и транзитным компаниям одинакового режима в отношении сборов и финансовых обязательств; e) общие условия перевозок железнодорожным транспортом, включая определение пересадочных/перевалочных станций на границах и установление порядка проведения технических инспекций; f) общие условия для транспортных перевозок по внутренним водным путям, включая навигационное оборудование, размеры максимальной загрузки, судовую документацию, порядок регистрации судов и выдачи свидетельство о годности к плаванию; g) контракт на перевозку транзитных товаров, включая транспортные накладные, пассажирские билеты, регистрацию багажа, ответственность перевозчика, ответственность за задержку, ответственность за нанесение ущерба здоровью людей, ответственность за потерю или повреждение багажа при транспортировке, возмещение утерянных товаров, солидарная ответственность перевозчиков и компенсация за нанесение ущерба здоровью или смерть людей; h) положения о таможенном контроле, и в том числе о сведении такого контроля к минимуму, совместных инспекциях и создании таможенной транзитной системы; i) документация и процедуры, включая ограничение документации и приведение предъявляемых к ней требований в соответствие с международными стандартами; j) прочие положения, включая специальные правила перевозки опасных грузов, соглашение о создании "органа по координации транзитных перевозок" (ОКТП), которому будут предоставлены полномочия в отношении урегулирования споров и представления предложений о внесении поправок в соглашение, а также в отношении решения вопросов, связанных с проведением арбитражных разбирательств с целью урегулирования споров.

71. Техническое совещание рассмотрело возможные последующие меры по подготовке рамочного соглашения о транзитных перевозках. Совещание настоятельно призвало страны присоединиться к наиболее важным соглашениям и конвенциям, а также заключить необходимые двусторонние соглашения в целях оказания содействия развитию транзитных перевозок. Оно призвало создать эффективный региональный институциональный механизм в целях разработки согласованного подхода к вопросам организации транзитных перевозок и настоятельно призвало все заинтересованные международные и региональные организации активизировать свою деятельность, способствующую принятию на региональном уровне правовых и административных решений, которые должны благоприятно отразиться на состоянии транспорта и торговли в региональном и международном масштабах.

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ О ЦЕНТРАЛЬНОАЗИАТСКИХ РЕСПУБЛИКАХ: РАССТОЯНИЕ ДО МОРЯ,  
ТЕРРИТОРИЯ, НАСЕЛЕНИЕ И ВВП НА ДУШУ НАСЕЛЕНИЯ

<u>Центрально-азиатские республики</u>	<u>Расстояние до моря а/</u> (в км)	<u>Территория</u> (в тыс. кв. км)	<u>Население б/</u> (в млн. человек)	<u>ВВП на душу населения с/</u> (в долл. США)
Казахстан	3 700	2 717	16,7	1 680
Кыргызстан	3 400	199	4,5	820
Таджикистан	3 300	143	5,8	490
Туркменистан	1 700	488	4,4	1 230
Узбекистан	3 000	450	22,6	850
Итого	-	3 997	54,0	-

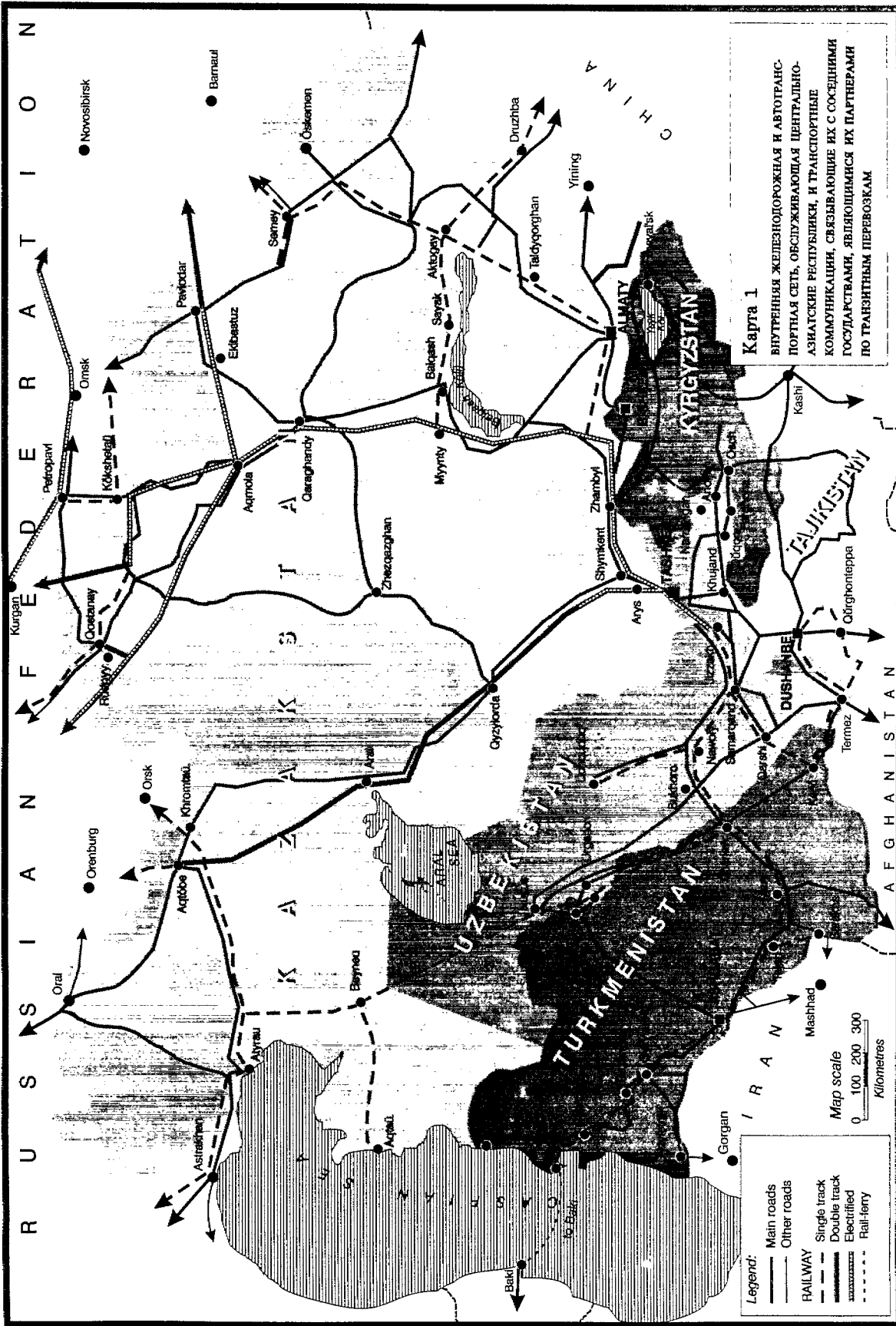
---

а/ 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.

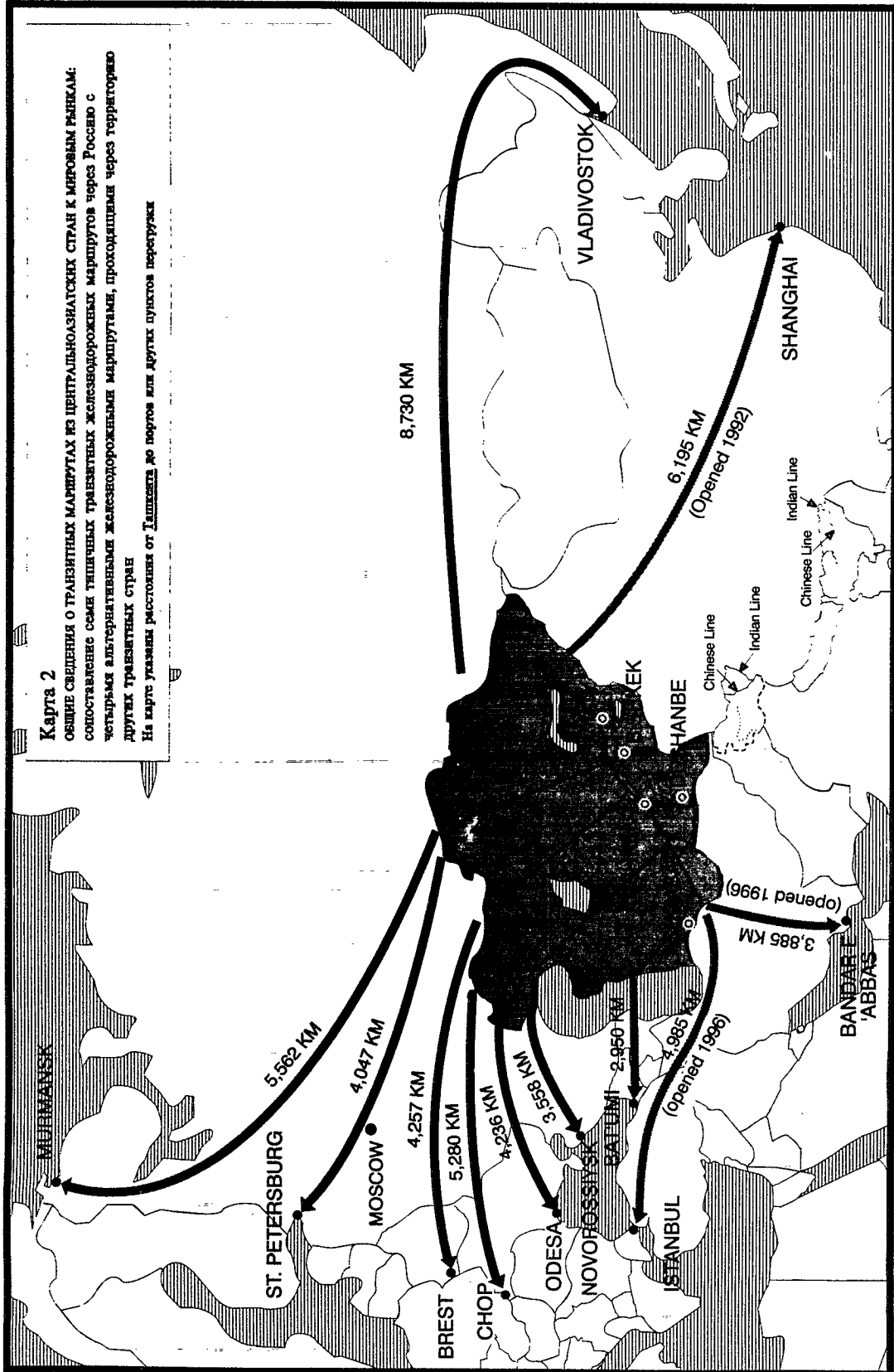
б/ По оценкам на конец 1994 года (Статистический комитет СНГ).

с/ По оценкам Всемирного банка за 1992 год.

/...

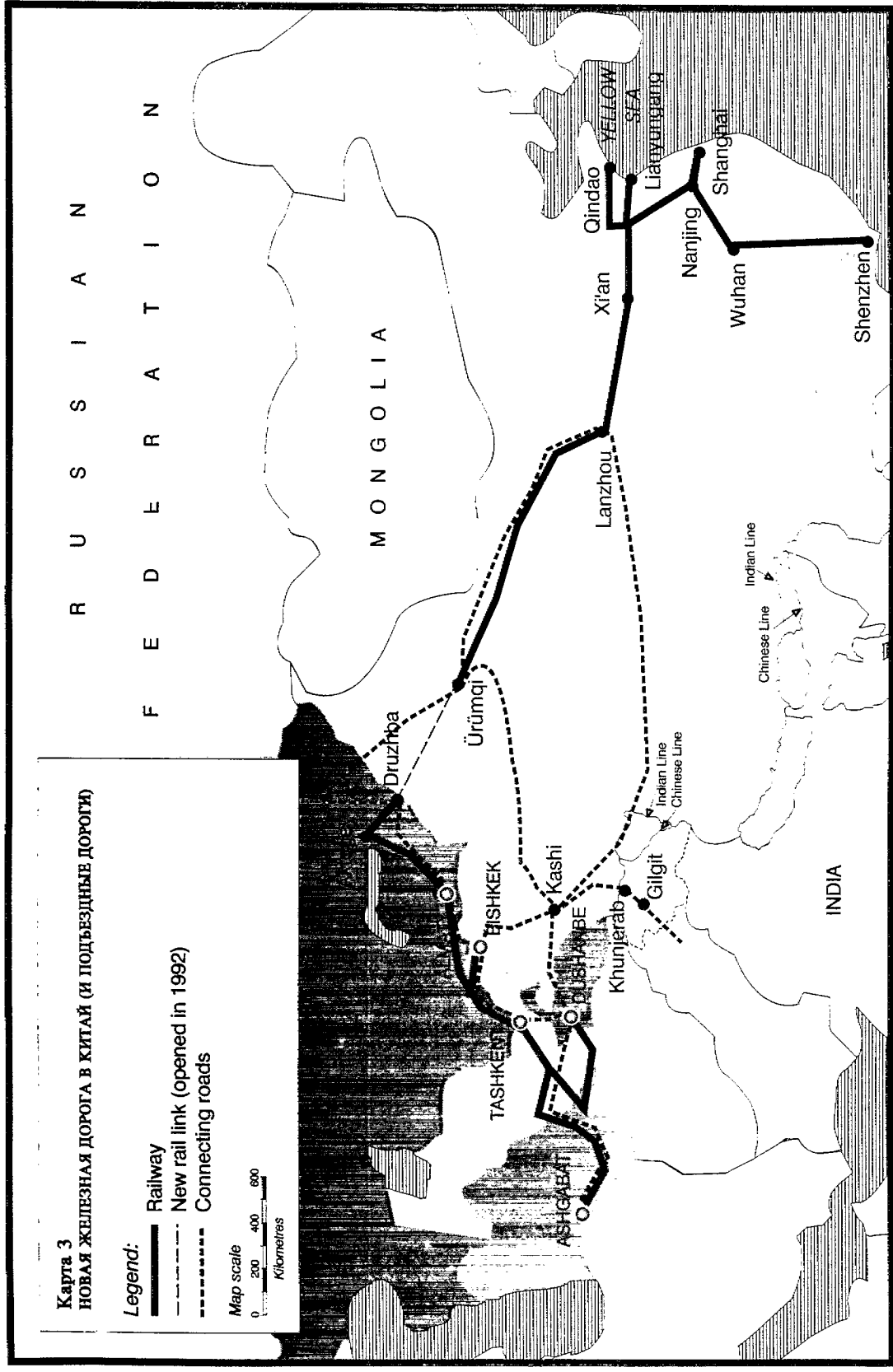


The boundaries and names shown and the designations used on this map do not imply official endorsement or acceptance by the United Nations.



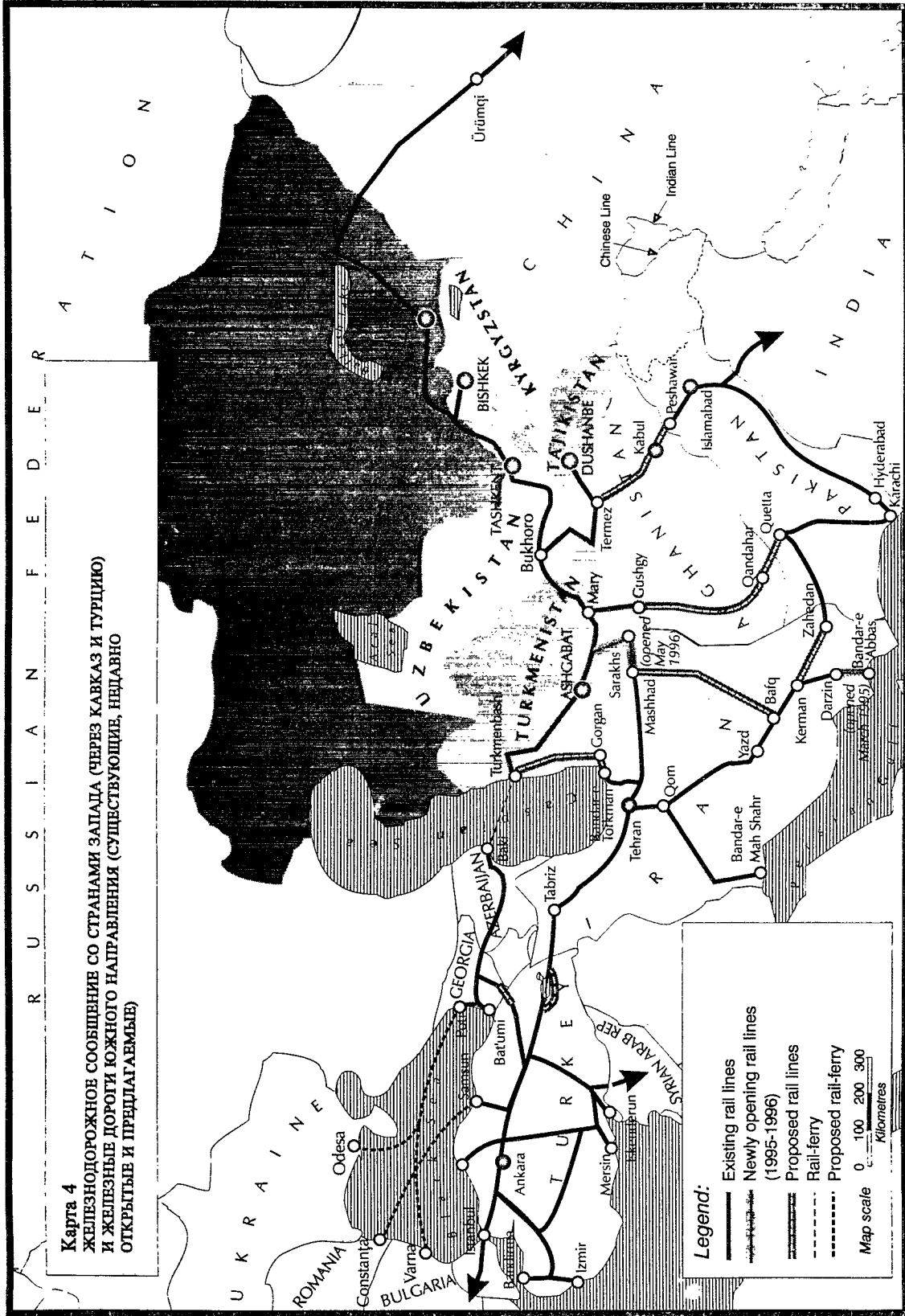
The boundaries and names shown and the designations used on this map do not imply official endorsement or acceptance by the United Nations.

Dotted line represents approximately the Line of Control in Jammu and Kashmir agreed upon by India and Pakistan. The final status of Jammu and Kashmir has not yet been agreed upon by the parties.



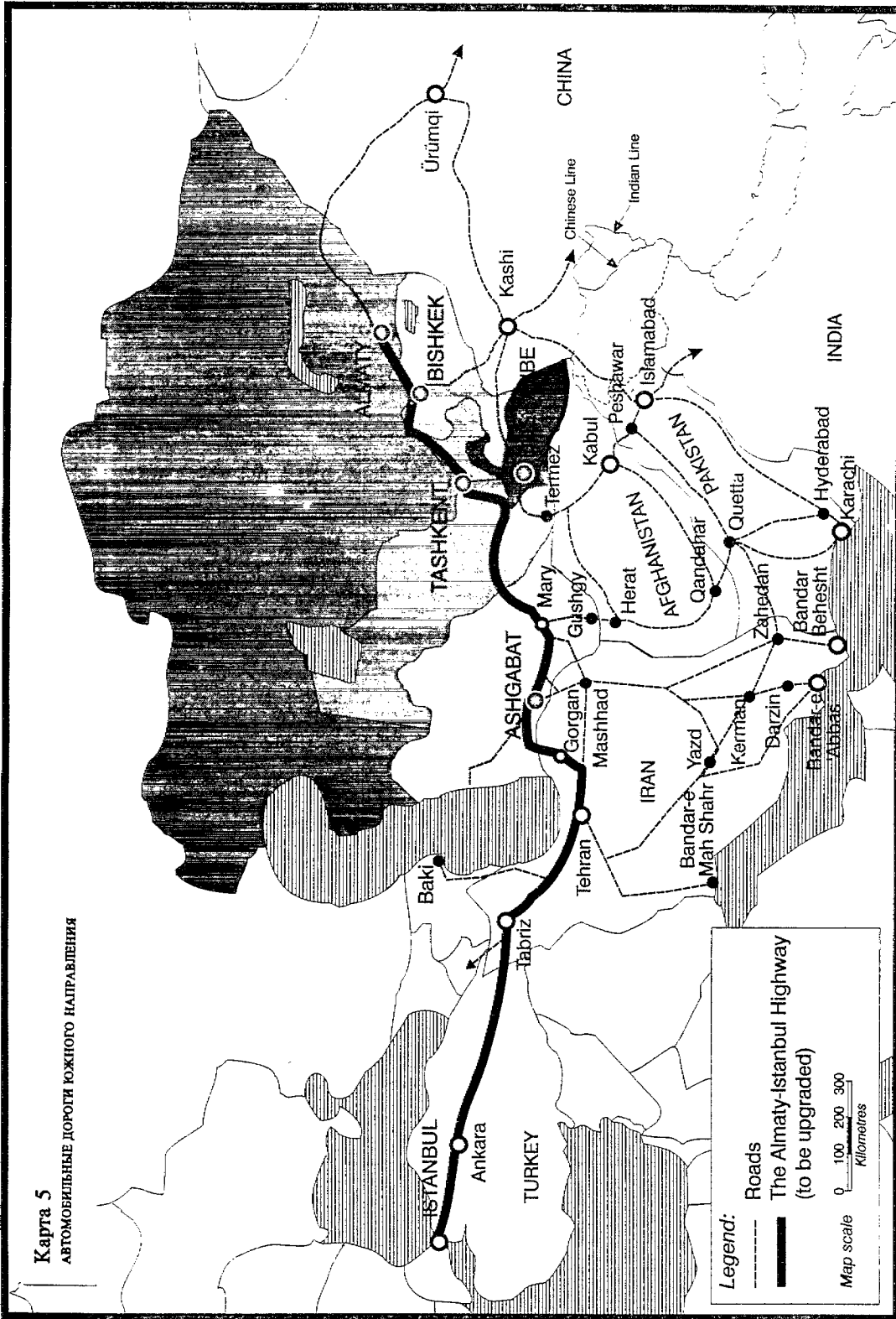
The boundaries and names shown and the designations used on this map do not imply official endorsement or acceptance by the United Nations.

Dotted line represents approximately the Line of Control in Jammu and Kashmir agreed upon by India and Pakistan. The final status of Jammu and Kashmir has not yet been agreed upon by the parties.



The boundaries and names shown and the designations used on this map do not imply official endorsement or acceptance by the United Nations.

Dotted line represents approximately the Line of Control in Jammu and Kashmir agreed upon by India and Pakistan. The final status of Jammu and Kashmir has not yet been agreed upon by the parties.



The boundaries and names shown and the designations used on this map do not imply official endorsement or acceptance by the United Nations.

Dotted line represents approximately the Line of Control in Jammu and Kashmir agreed upon by India and Pakistan. The final status of Jammu and Kashmir has not yet been agreed upon by the parties.