

ОТЧЁТ

**Транспортная инфраструктура центрально-азиатского региона
и перспективы по созданию эквивалентов электронных
документов, структур данных и обмена данными,
в том числе вдоль цифровых торговых и транспортных
коридоров региона.**

**Программа по внедрению стандартизированных наборов данных
в соответствии с Международными стандартами и Прототипами
реализации моделей данных и документов**

СЕФАКТ ООН

Ташкент, 2021

Данный отчёт направлен на подготовку исследование торговых и транспортных коридоров, проходящих через Центральную Азию, и необходимости оцифровки данных о мультимодальных перевозках и обмена документами по этим коридорам с использованием стандартов ООН – СЕФАКТ ООН.

Данный проект является совместной инициативой ЕЭК-ООН и Министерства транспорта Республики Узбекистан.

Актуальность проекта обуславливается тем, что в настоящее время все страны региона заинтересованы в совместном развитии транспортно-коммуникационных связей.

Целью данного проекта является разработка эквивалентов электронных документов для нескольких ключевых документов, сопровождающих товары, перевозимые железнодорожным транспортом, например: железнодорожная накладная SMGS и/или накладная CIM/SMGS; дорожная накладная, речная накладная, авианакладная и созданию предпосылок для последующего активного вовлечения центрально-азиатских стран.

Представленные в исследовании выводы могут играть важную роль в формировании единого видения на уровне региона и выработке совместных предложений по развитию транспортно-коммуникационной взаимосвязанности в Центральной Азии и дальнейшему совершенствованию транспортной политики стран региона.

Заявление о конфиденциальности:

Каждый, кто ознакомился с данным отчётом несет ответственность и гарантирует нераспространение содержащейся в нем информации без предварительного согласия автора. Запрещается копирование всего отчёта или отдельных его частей, а также передача третьим лицам.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.

1. Обзор текущей ситуации.
2. Транзитные возможности.
3. Логистические центры и сухие порты.
4. Транспортные коридоры.
5. Международное сотрудничество и законодательная среда.
6. Системы тарификации, технических стандартов и документационных процедур.
7. Основные проблемы в разрезе региональной и национальной транспортной политики стран Центральной Азии.
8. Риски и вызовы транспортной интеграции региона.
9. Имеющиеся на сегодняшний день проблемы связанные со скоплением грузов на границе КНР и Казахстана, направляющихся в Узбекистан, и предпринимаемым мерам по их прохождению.
10. Роль международного сотрудничества в развитии цифровизации на транспорте.
11. Перспективы внедрения стандартов СЕФАКТ ООН в рамках экономического коридора «Шымкент-Ташкент-Худжанд».

Заключение.

Приложения

Введение

Уникальное географическое месторасположение Центральной Азии всегда привлекало к себе самое повышенное внимание, и, начиная с древности, регион, будучи неотъемлемой частью Великого шелкового пути, стал важным стратегическим связывающим звеном между Востоком и Западом.

В настоящее время факт отсутствия прямого выхода к крупнейшим морским портам оказывает большое влияние на торгово-экономическую жизнь региона, что отрицательно влияет на транспортные нагрузки, в связи с чем государствами Центральной Азии транспортно-коммуникационное сотрудничество рассматривается, как одно из наиболее приоритетных направлений. По словам Генерального секретаря ООН Антонио Гутерриша, продукция стран, отдалённых от моря, практически не представлена на международных торговых рынках. На долю этих государств приходится менее 1% мирового экспорта товаров.¹ Согласно оценкам, Института Центральной Азии и Кавказа университета Дж. Хопкинса, транспортная замкнутость серьезно сдерживает экономический рост стран Центральной Азии. Это способствует отставанию в развитии от морских государств на 20%. При этом снижаются объёмы ВВП по паритету покупательской способности – до 57%.

Новые внешнеполитические подходы и конкретные политико-дипломатические шаги по ключевым направлениям сотрудничества, предпринятые государствами Центральной Азии за последние годы, актуализировали необходимость регионального сотрудничества и создали оптимистичную атмосферу в транспортной сфере, являющейся важным вектором партнёрского взаимодействия государств Центральной Азии.

Между странами Центральной Азии созданы благоприятные условия для взаимной торговли в рамках следующих торговых соглашений:

- все страны Центральной Азии (*кроме Туркменистана*) являются участниками «Договора о зоне свободной торговли СНГ» от 2011 года, в рамках которого страны-участники в отношении друг друга импортные таможенные пошлины не применяют;
- Казахстан, Кыргызстан и Таджикистан являются членами ВТО, Узбекистан ведет активные переговоры по вступлению в ВТО, Туркменистан в 2020 году получил статус наблюдателя в ВТО;
- Казахстан и Кыргызстан как члены ЕАЭС находятся в общем таможенном пространстве;

¹ Транспортные коридоры Центральной Азии: перспективы и приоритеты для Узбекистана. Режим доступа. <https://review.uz/post/transportne-koridor-centralnoy-azii-perspektiv-i-prioritet-dlya-uzbekistana>

- страны Центральной Азии имеют также двухсторонние соглашения по созданию благоприятных условий для взаимной торговли.

На Консультативной встрече Глав государств Центральной Азии, прошедшей 6 августа 2021 года в Туркменистане, президенты 5-ти стран (Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан) подчеркнули важность дальнейшего углубления многостороннего сотрудничества в транспортно-транзитной сфере в целях обеспечения свободного и беспрепятственного транзита товаров и грузов, а также отмечена необходимость ускорения создания регионального Совещания по транспортным коммуникациям, согласования Программы и Соглашения по совместному развитию транспортной системы в Центральной Азии, с учетом реализуемых и перспективных проектов по формированию выгодных международных транспортных коридоров с участием государств региона.²

Ближайшей главной стратегической задачей стран Центральной Азии является создание мощной транспортной инфраструктуры, улучшение транспортных коммуникаций внутри данного региона и между этим регионом и основными рынками, а также морскими портами, обеспечение тесной транспортной взаимосвязанности друг с другом, в том числе и посредством внедрения новых технологий и необходимых региональных стандартов.

Экспертные оценки показывают, что эффективное использование транспортно-коммуникационных возможностей позволит за короткий период удвоить ВВП государств Центральной Азии. Тем самым, можно с уверенностью констатировать, что по своей природе, транспортные коммуникации осуществляют позитивную, универсальную и многофункциональную роль, направленную на благополучие и процветание вовлеченных сторон.

Более 20 лет развитые страны уделяют большое внимание цифровизации отраслей экономики, включая сферу транспорта. При этом XXI век отличается динамичным развитием информационных технологий и все быстрым проникновением в повседневную жизнь человечества.

В начале 2000-х годов в основном развитые и развивающиеся страны работали над интеграцией инфраструктуры с новыми технологиями, крупные города повсеместно внедряли видеонаблюдение, а в последствии и системы умных городов, которые были призваны управлять транспортными потоками, включая транзитные магистрали.

В целях повышения эффективности логистики последующее десятилетие характеризовалось усилиями по объединению и интеграции информационных

² <https://e-cis.info/news/566/93883/> Материалы Консультативной встречи глав государств Центральной Азии 6 августа 2021 года

систем в единые национальные информационные системы, которые позволяли управлять транспортной инфраструктурой (комплексные решения по внедрению интеллектуальных систем).

Последнее десятилетие характеризуется внедрением инновационных решений в существующие цифровые транспортные системы, которые направлены на применение смартфонов, сенсоров и датчиков, интеллектуальных систем управления транспортом, беспилотных машин и прочих разработок на национальном уровне.

Учитывая текущий и разнящийся уровень развития цифровизации на транспорте в странах центрально-азиатского региона, на примере развитых стран, важно принять активные меры по внедрению цифровых технологий как на национальном, так и на международном уровнях.

Стремительное развитие новых технологий, в случае непринятия соответствующих мер, будет значительно увеличивать «разрыв» в будущем в цифровом развитии на транспорте все дальше оставляя центрально-азиатские страны позади.

В этой связи, учитывая опыт и практику развитых и развивающихся стран с высоким уровнем внедрения технологий в различные виды перевозок, а также международные инициативы, реализуемые под эгидой международных и региональных организаций и объединений Узбекистан, активно работает в этом направлении.

1. Обзор текущей ситуации.

Территориальное расположение и торговые связи

Центральная Азия (ЦА) – регион, расположенный на пересечении интегрированного Евразийского континента, между энергично развивающимися экономиками Восточной Азии и Европы, а также Южной Азии и Российской Федерации и объединяющий 5 стран, история и культура народов, экономика и инфраструктура которых тесно взаимосвязаны – Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

По размеру площади территорий и численности населения, страны региона существенно различаются. Если около 68% всей территории Центральной Азии относится Казахстану, то по численности населения первенство в регионе принадлежит Узбекистану - 45,9% всего населения региона. (см. таблицу 1 в Приложение)

Географические факторы (отсутствие выхода к морю, большая удаленность от побережья и от мировых рынков) и рельефные особенности территорий стран ЦА представляют собой значительные барьеры для транспорта и торговли в регионе, а также отрицательно сказываются на уровнях

дохода на душу населения и на темпах экономического роста. В связи с этим развитие транспортных коммуникаций играют немаловажную роль для стран региона с экономической, географической и стратегической точек зрения.

По особенностям рельефа Таджикистан и Кыргызстан считаются горными государствами, расположившись в пределах высокогорий Тянь-Шаня и Памира с их сложными транспортно-географическими условиями, что неблагоприятно влияет на их экономико-географическое положение.

Казахстан, Узбекистан и Туркменистан по рельефу территории являются преимущественно равнинно-пустынными.

Казахстан и Туркменистан имеют выход к Каспийскому морю, что оказывает положительное воздействие на их экономико-географическое положение, транспортно-географические и природно-ресурсные возможности.

Узбекистан имеет выход к Аральскому морю, однако является одной из двух стран мира (наряду с Лихтенштейном), которым для выхода к Мировому океану необходимо пересечь территорию двух государств: все соседние страны также не имеют выхода к Мировому океану.

При выходе на мировые рынки, страны Центральной Азии зависят от транспортной политики других стран, так как значительная доля международной торговли зависит от наземных перевозок через территории многочисленных соседних стран, требуя сотрудничества и более тесной интеграции систем транспорта. Географическая замкнутость накладывает на страны региона существенные транзитные и транспортные расходы, которые достигают 70–80% от стоимости экспорта продукции. К примеру, себестоимость доставки контейнера в китайский город Шанхай из любой страны Центральной Азии более чем в 5 раз превышает стоимости его транспортировки из Польши или Турции.³ До 40% времени на транспортировку товаров перевозчики теряют из-за несовершенств таможенных процедур и неразвитости логистики.⁴⁵

Вместе с этим, транзитность экономико-географического положения региона Центральной Азии, то есть возможности связать транспортные системы различных частей Европы и Азии, увеличивает его геостратегическое и геоэкономическое значение, и в прошлом это особенность проявлялась при прохождении через его территорию Великого Шёлкового пути.

³ <https://isrs.uz/ru/maqolalar/strategia-uzbekistana-po-vystraivaniyu-bolsoj-transregionalnoj-konne> Стратегия Узбекистана по выстраиванию большой трансрегиональной коннективности, 26.06.2021

⁴ <https://review.uz/post/transportne-koridor-centralnoj-azii-perspektiv-i-prioritet>, Транспортные коридоры Центральной Азии: перспективы и приоритеты для Узбекистана, 23.04.2021 (Фаррух Джураев)

⁵ <https://isrs.uz/ru/maqolalar/strategia-uzbekistana-po-vystraivaniyu-bolsoj-transregionalnoj-konne> Стратегия Узбекистана по выстраиванию большой трансрегиональной коннективности, 26.06.2021

Великий Шелковый путь – грандиозный торговый маршрут (Китай-Центральная Азия – Средиземноморье/Восточная Европа/Индия) древности и Средневековья длиной приблизительно в 6 437 км, в систему которого входило несколько ветвей караванных дорог, проходивших через разные перевалы в горных хребтах, в обход пустынь и просуществовавший со II века до н.э. до XV века.

В нынешнее время мировым сообществом предпринимаются меры для воссоздания и активизации Великого Шелкового пути.

В 1993 году была создана Программа международного транспортного коридора Европа — Кавказ — Азия «ТРАСЕКА» (англ. TRACECA), маршрут которого начинаясь из Европы (*пролив Босфор, железные дороги Турции, порт Румынии – Констанца, порт Украины - Одесса*) должен проходить по аналогии с Великим шёлковым путём через Чёрное море (*порты Грузии - Поты, Батуми*), Кавказ (*железные дороги Грузии и Азербайджана*) и Каспийское море (*паромная переправа Баку — Туркменбаши*) в страны Центральной Азии и Китай (*железнодорожные сети Туркменистана, Узбекистана, Киргизии, Казахстана и Китая, а также китайские порты на тихоокеанском побережье*).

В 2013 году в рамках международного сотрудничества «Шелковый путь» (*включает 140 стран, в том числе, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан, а также 31 международных организаций*) Китай начал реализацию стратегической программы «Один пояс и один путь» по объединению проектов морских и сухопутных путей между Европой и Китаем под общим названием Новый шёлковый путь (*также Евразийский сухопутный мост*).

Сухопутные трассы Нового шёлкового пути объединены под названием «Экономический пояс Шёлкового пути» и подразумевают создание трех трансевазийских экономических коридоров:

- **Китай — Центральная Азия — Россия — Европа;**
- **Китай — Центральная и Передняя Азия — Персидский залив и Средиземное море;**
- **Китай — Юго-Восточная Азия — Южная Азия — Индийский океан.**
- **Морские пути объединены в проект «Морской шёлковый путь XXI века», в рамках которого рассматривается создание двух морских маршрутов:**
 - **Порты Китая - Южно-Китайское море - Южно-Тихоокеанский регион;**
 - **Порты Китая - Южно-Китайское море - Индийский океан - Европа.**

Протяжённость главного направления «Нового шёлкового пути» через **Центральную Азию** (Китай - Казахстан – Узбекистан – Туркменистан) должна составить около 6500 км, из которых 4000 км пройдёт по территории Китая (Порты Китая - Синьцзян-Уйгурский автономный район). Далее маршрут будет следовать через **Иран – Ирак - Сирию - Турцию — Болгарию - Румынию - Чехию в Германию** с ответвлениями от главного пути в сторону многих других окрестных стран.

Развитие программы ТРАСЕКА также будет в значительной степени зависеть от реализации стратегии «Один пояс — один путь», поскольку потенциально по коридору «Европа — Кавказ — Азия» программы ТРАСЕКА может пойти значительная часть грузопотока Нового шёлкового пути.

Геостратегическое положение Центральной Азии ставит перед странами Центральной Азии задачи по обеспечению *свободного и доступного выхода к морским перевозкам*, сокращению издержек, связанных с пересечением государственной границы, ускоренной интеграции региона в систему мировых транспортных коридоров.

Эксперты Всемирного Банка отмечают, что страны Центральной Азии пока не реализовали огромный потенциал внутренней и внешней торговли. Для этого необходим комплексный подход по улучшению транспортной связанности внутри и между странами региона, что будет способствовать увеличению ВВП стран региона на 15%.⁶

Совокупный внешнеторговый оборот государств Центральной Азии в 2020 году составил более 146 миллиардов долларов США.

Согласно данным интернет-портала СНГ (<https://e-cis.info>), доминирующими во внешней торговле для региона являются такие страны, как: Китай, Европа и Россия. Так для внешнеторгового оборота Туркменистана⁷ максимальная доля торговли принадлежит Китаю и составляет 65.7%. У Казахстана и Узбекистана наибольший объём внешней торговли имеет место с Европой, и его доля в общем товарообороте составляет, соответственно, 36.8% и 36.4%. Кыргызстан наибольшее значение данного показателя, равное 26.6%, имеет с Россией, а Таджикистан – с Китаем и оно равно 21.6%. (см. рис.1 в Приложении)

При этом, важно отметить, что доля стран Южной Азии (Индии, Афганистана и Пакистана) в структуре внешнеторгового оборота государств Центральной Азии ничтожна – Кыргызстан – 1% (около 57 млн. долларов США), Казахстан - 2,3% (около 2 млрд. долларов США), Туркменистан – 3,4%

⁶ <https://review.uz/post/transportne-koridor-centralnoy-azii-perspektiv-i-prioritet>, Транспортные коридоры Центральной Азии: перспективы и приоритеты для Узбекистана, 23.04.2021 (Фаррух Джураев)

⁷ Данные по Туркменистану за 2019г. взяты с сайта trademap.org

(500 млн. долларов США), Узбекистан – 3,8% (1,4 млрд. долларов США) и Таджикистан – 4% (180 млн. долларов США). Суммарный товарооборот между Центральной и Южной Азией составляет более 4 млрд. долларов США. С одной стороны, если такой низкий товарооборот связан с реальными возможностями экономик наших стран, с другой стороны, объясняется недостаточным использованием существующего потенциала вследствие военно-политической обстановки в Афганистане.

Доля внутри регионального товарооборота в совокупном внешнеторговом обороте государств Центральной Азии очень незначительна - 8,5% (12 млрд. долл. США в 2020 году).

Наибольший показатель по доле внутри региональной торговли во внешнеторговом обороте стран ЦА принадлежит Таджикистану – 28,3%. Казахстан и Туркменистан, в связи с преобладанием в их экспорте углеводородов, которые в основном поставляются в страны дальнего зарубежья (ЕС и Китай), в меньшей степени ориентированы на региональный рынок (5,5% и 4,5%), чем Таджикистан и Кыргызстан (28,3% и 21%), промежуточную позицию занимает Узбекистан (13,3%). (см. рис.2)

Анализ показателей по грузооборотам стран ЦА друг с другом показывает, что до 70-80% всего товарного экспорта стран ЦА составляют ископаемые природные ресурсы и продукты их первичной переработки, однако этими товарами страны региона торгуют друг с другом в гораздо меньшей степени, чем продают их за пределы региона.

В то же время, если не считать объемов товарного экспорта минеральных продуктов и металлов, то доля экспорта между странами Центральной Азии намного выше, значит по товарам, не являющимся полезными ископаемыми, имеются перспективы по наращиванию внутри региональной торговли, особенно готовой продукцией, в чем заинтересованы все страны региона.⁸

Расчеты показывают наличие нереализованного экспортного потенциала стран ЦА во взаимной торговле в размере 1,1 млрд долларов, в частности, Узбекистан обладает нереализованным экспортным потенциалом со странами Центральной Азии на сумму более 600 млн долларов.

При этом центрально-азиатские страны не используют полностью весь внутренний потенциал региона, а именно:

- не расширяется взаимный доступ на внутренние рынки для содействия росту экспорта конкурентных товаров и услуг;
- не наращиваются объёмы внутрирегиональной торговли, особенно готовой продукцией;

⁸ <https://e-cis.info/news/566/93329/>, Состояние и перспективы экономического сотрудничества стран Центральной и Южной Азии

– не создаются промышленные и сельскохозяйственные кластеры по формированию региональных цепочек добавленной стоимости и увеличению числа совместных производств.

В этой связи, расширение странами ЦА взаимного доступа на свои внутренние рынки, во многом будет содействовать решению поставленных ими задач по наращиванию экспорта готовой продукции, так как во взаимной торговле по многим несырьевым товарным позициям они могут быть не конкурентами, а партнерами. При этом, соседство стран ЦА друг с другом даст им также преимущества в экономии на транспортных издержках.

2. Транзитные возможности.

Протяжённость транспортных путей

Несмотря на удобное географическое расположение, неразвитость транспортных сетей оказывает непосредственное влияние на транзитные возможности государств Центральной Азии, которые в свою очередь, в основном, формируются за счет крупных региональных и международных транспортных проектов, как ТРАСЕКА, ЦАРЭС и другие.

Узбекистан

Основными видами транспорта, которые задействованы в грузоперевозках страны являются автомобильный, железнодорожный, воздушный и трубопроводный транспорт, где значительная часть перевозок транзитного груза осуществляется по железнодорожным (более 80%) и автомобильным дорогам (около 13%).

Общая длина железнодорожных путей составляет 6,9 тыс. км, из них 2,5 тыс. км электрифицированы.

Протяженность сети автодорог республики составляет 184 тысячи км, включая автомобильные дороги общего пользования — 42,7 тысячи км (9,5 км на 100 кв.км), в т.ч. 3,9 тыс.км международного значения. Свыше 80% автодорог имеют твердое покрытие. В Узбекистане по автомобильным дорогам осуществляется перевозка 98% всех грузов. Сеть дорог охватывает всю страну, однако их качество требует улучшения, так как используемые технологии и регламенты не соответствуют передовым стандартам.

Протяженность магистральных трубопроводов равна 13,7 тыс.км (газопроводы – 13,7 тыс.км).

Узбекистан имеет 1100 километров внутренних водных путей, проходящих по реке Амударья, по которой курсирует только небольшие суда и паромы.

Казахстан

Транзитные грузоперевозки в Казахстане осуществляются автомобильным, железнодорожным, воздушным, морским и другими видами транспорта. Значительная доля транзитного груза (81%) перевозится по железнодорожным путям.⁹

Казахстан обладает разветвлённой сетью железных дорог общей протяжённостью около 16,1 тыс. километров, 4,2 тысячи из которых электрифицированы. Половина всего грузооборота страны (51,2 %) приходится на долю железных дорог (это показывает предпочтение железнодорожного транспорта при перевозке груза на дальние расстояния), в то время как доля данного транспорта в грузоперевозках составляет всего лишь около 10%.

Общая протяжённость сети автомобильных дорог Республики Казахстана составляет – 138,7 тыс. км, из которых 96 тыс.км дороги общего пользования (плотность 3,6 км на 100 кв.км), в т.ч., международного и республиканского значения - 25 тыс. км (89 % в нормативном состоянии). Более 80% всех грузоперевозок страны приходится на долю автомобильного транспорта.

Другие виды транспорта (морской, внутренний водный, трубопроводный, воздушный) представлены в совокупном объеме грузоперевозок незначительно.

Протяженность магистральных трубопроводов равна 23,4 тыс.км (газопроводы – 15,4 тыс.км, нефтепроводы – 8 тыс.км).

Протяженность внутренних водных судоходных путей общего пользования составляет 3,53 тыс. км (реки Иртыш, Сырдарья, Урал и Кигач, Или и Ишим (от Петропавловского водохранилища), Бухтарминское, Усть-Каменогорское, Шульбинское, Капчагайское водохранилища, озёра Балхаш и Зайсан).

Таджикистан

В грузоперевозках страны используются в основном три вида транспорта: железнодорожный, автомобильный и воздушный транспорт. Лидирующую позицию занимают грузоперевозки по автомобильным дорогам - 94,5% всего объем перевезенных грузов. Географическое расположение и сложность горного рельефа становятся одними из барьеров для развития транзитного потенциала страны. Доля международного транзита в общем объеме перевозки грузов составляет всего 1,5 %.

Общая протяжённость железных дорог в стране составляет 974,7 км. Железнодорожные пути не электрифицированы, 100% тяги осуществляется тепловозами. В силу сложного горного рельефа и недостаточного объёма

⁹ На основе данных Комитета государственных доходов Министерства финансов Республики Казахстан за 2020 год.

инвестиционных вложений железнодорожный транспорт является наименее развитым видом транспорта в стране.

Протяженность автодорог Таджикистана составляет около 27 тыс.км, в т.ч. международного значения 3,3 тыс. км. Плотность автодорожной сети равна 19,1 км на 100 кв.км. За 2012-2020 годы было построено и реконструировано около 3 тысяч километров дорог, 5 тоннелей и более 400 мостов. Согласно последнему рейтингу Всемирного экономического форума за 2019 год, по качеству автомобильных дорог Таджикистан занял 1-место среди стран Центральной Азии и 50-ое место среди 141 стран мира, улучшив свою позицию на 20 ступенек с 2017 года. Вслед за ним из стран региона следует Казахстан, который расположен на 93-м месте.

Кыргызстан

В Кыргызстане основными видами транспорта при осуществлении грузоперевозок являются автомобильный (90,7%) и железнодорожный (8,1%). Остальная часть относится трубопроводному (0,8%) и воздушному транспорту (от 100 до 1000 тонн в год). Транзитный потенциал страны не реализован.

Железная дорога протяжённостью 424,6 км, представлена географически разделёнными, не связанными между собой двумя участками: северный - 323,4 км (связан с Казахстаном) и южный - 101,2 км (связан с Узбекистаном). Железнодорожный пути не электрифицированы, 100% тяги осуществляется тепловозами.

Общая протяженность автомобильных дорог республики составляет 34 тыс. км, из них 18,8 тыс. км общего пользования, в т.ч. дороги международного значения, соединяющие Кыргызстан с другими странами – 4136 км, дороги государственного значения – 5678 км, а оставшаяся часть – это дороги местного назначения. Дороги с твёрдым покрытием составляют всего лишь 20 процентов из общей протяженности автодорог страны.

Туркменистан

Общая протяженность железных дорог Туркменистана равна 5113 километрам. Электрифицированных дорог нет.

Протяженность шоссейных дорог Туркменистана составляет 13,7 тыс. км (плотность равна 2,8 км на 100 кв. км), в т.ч. международного значения 2,3 тыс. км. Из общей протяжённости автомобильных дорог 89,8 % - 12,3 тыс. км имеет твёрдое покрытие (асфальт, гравий).

Внутренние водные пути состоят 813 километров судоходной части Амударьи в пределах территории Туркменистана и 200 километров Каракумского канала.

3. Логистические центры и сухие порты.

Развитие транспортно-логистической системы имеет очень важное значение для всего региона Центральной Азии, и поэтому в настоящее время наблюдается активное продвижение различных национальных и международных проектов в этом направлении.

Среди центрально-азиатских стран наилучший рейтинг по LPI имеет Узбекистан (117) и Казахстан (77). На рынках рынка Ташкента и Алматы сформированы две основные агломерации и деловые центры в Центральной Азии, где созданы несколько новых логистических парков, включающих в себя склады класса А, контейнерные терминалы и грузовые центры. *(см.рис.3)*

В Кыргызстане и Таджикистане таких структурированных международных логистических зон пока нет. Однако, вполне вероятно, что в этих республиках частный сектор будет способен разрабатывать новые логистические и интермодальные проекты с более эффективной и менее ограниченной планировкой, включая некоторые склады класса А.

Узбекистан

В Узбекистане сформировалась сеть современных транспортно-логистических центров (ТЛЦ) по обработке товаров на внутриреспубликанских направлениях и транзитного грузопотока из вне, количество которых достигает 250, в их числе 22 центра логистики, специализирующихся на обработке, хранении и транспортировке плодоовощной продукции. Основными крупными логистическими центрами считаются:

Международный интермодальный центр логистики (хаб) «Навои» - крупнейший терминал грузовых авиаперевозок в Центральной Азии, функционирующий в аэропорту города Навои со следующими параметрами:

- годовая мощность обработки грузов - 100 тысяч тонн,
- грузовая пропускная способность в сутки - до 300 тонн.

Мощности терминала могут перегружать до 22 контейнеров со складированием 60 контейнеров и обработкой до 1500 т на складских площадях.

Грузоперевозки осуществляются регулярно из Навои в Дели, Мумбай, Бангкок, Франкфурт, чартерные перевозки груза в Дакку и Франкфурт, а также транзитные грузоперевозки из Южной Кореи и Китая в европейские города Милан и Брюссель.

Международный центр логистики «Ангрен» - логистический центр, функционирующий в Ташкентской области и обеспечивающий круглогодичный транспортный поток между областями Ферганской долины и другими регионами Узбекистана:

- общая площадь - 184 тыс. м²,
- годовая мощность обработки грузов - до 4 млн. тонн.

Спектр услуг включает обработку, хранение, транспортировку грузов и таможенную очистку. Основными грузами являются автомобили производства GM Uzbekistan, автокомпоненты, химическая и сельскохозяйственная продукция, нефтепродукты Ферганского НПЗ и другие товары.

Международный центр логистики «Ташкент» (United Cargo Center) комплекс, расположенный на пролегании основных региональных и международных транспортных маршрутов, в спектр услуг которого входит прием, хранение, таможенное оформление и отправка грузов:

- общая площадь крытых складов – 18 000 м²,
- общая площадь холодильных и морозильных камер - 800 м²,
- общая площадь склад-навесов – 20 000 м²,
- общая площадь контейнерных площадок – 22 000 м².

Транспортно-логистический центр Orient Logistics Center расположенный в городе Ташкенте и который включает в себя контейнерный терминал, площадки для обработки негабаритных грузов, парковки для грузовых автомобилей и складские помещения класса А и В:

- общая площадь - 16 га, в т.ч.,
 - *контейнерный терминал – 20 тыс. кв. м,*
 - *закрытые складские помещения – 25 тыс. кв. м.*
- годовая мощность обработки до 3 млн.т груза или более 120 000 условных контейнеров.

Не все действующие терминалы Узбекистана отвечают современным требованиям.

В октябре 2021 года Узбекистан присоединился к Межправительственному соглашению о «сухих портах» ЭСКАТО, призванному упростить транспортировку международных грузов. Из 5-ти стран ЦА только Кыргызстан ещё не присоединился к данному соглашению. Участие в этом соглашении позволит получить строящемуся в районе пунктов пропуска «Жибек Жолы» (Казахстан) и «Гишт Куприк» (Узбекистан) на площади 400 га Международному центру торгово-экономического сотрудничества "Центральная Азия" (проектная пропускная способность – 35 тыс. человек и 5 тыс. грузовых автомобилей в сутки в обоих направлениях), а также крупным логистическим центрам Узбекистана признание и пройти регистрацию как наземные порты международного значения.

Казахстан

По данным Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан в республике в настоящее время функционируют 21 транспортно-логистический центр, в том числе; в Алматинской области – 6 ТЛЦ, г. Нур-Султан - 5, Актюбинской области - 4, г. Шымкент - 2, ВКО - 1, Мангистауской областях - 2, г. Алматы - 1. Также АО «НК «Қазақстан темір жолы» планируется строительство 9 ТЛЦ в крупных городах страны (Нур-Султан, Шымкент, Актау, Актөбе, Атырау, Костанай, Орал, Павлодар и Усть-Каменогорск). В Южно-Казахстанской области завершено строительство первого этапа транспортно-логистического центра класса "А" с территорией в 14 га. Согласно плану мероприятий по реализации Государственной программы «Нұрлы жол» на 2020-2025 годы предусмотрено строительство еще одного ТЛЦ в г. Нур-Султан.

В Казахстане действует единственный сухой порт в ЦА - KTZE-Khorgos Gateway, расположенный на территории специальной экономической зоны «Хоргос – Восточные ворота» на казахстанско-китайской границе. Он охватывает мировой рынок от Китая до Европы, пролегая через страны Центральной Азии, Турцию и страны Персидского залива.

Общая площадь сухого порта 129,5 га. На территории порта имеется специализированная контейнерная площадка для единовременного хранения более 18 тысяч контейнеров в ДФЭ, два склада временного хранения с общей площадью 10 000 квадратных метров (здесь также есть холодильное оборудование для скоропортящихся продуктов), собственная мастерская по ремонту и обслуживанию спецтехники.

Сухой порт имеет на собственном балансе свою железнодорожную инфраструктуру (протяженность железнодорожных путей - 24 километра), ж/д станцию "Промышленная", подъездные пути, терминалы, сортировочную станцию и оснащен современной перегрузочной техникой, новейшей автоматизированной системой учета вагонов и контейнеров. В спектр услуг порта входит: прием и отправка поездов, перегрузка с грузов из вагонов одной ширины колеи (1435 мм) в вагоны другой ширины (1520 мм) и наоборот, перегрузка автомобильных фур, формирование контейнерных поездов, а также операции, производимые на складах и контейнерной площадке: погрузка, сортировка, хранение, отправка грузов, хранение опасных грузов и с определенными температурными требованиями и т.д. Работает круглосуточно, в сутки может принять и отправить 24 поезда.

За 2020 год объем перевозок составил 200 тысяч ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент). Каждый год объем груза увеличивается на 25-30%.

Таджикистан

В Таджикистане функционируют 7 логистических центров в городах Душанбе, Истаравшан, Турсунзаде, Хорог, Худжанд и Мургоб. Своего рода функции логистического центра выполняют контрольно-пропускные пункты, через которые осуществляется внешнеторговой оборот страны. В их числе Нижний Пяндж, расположенный в Хатлонской области на таджикско-афганской границе, Фотехобод в Согдийской области на таджикской–узбекской границе, Баткен в Согдийской области на таджикско–кыргызской границе, Кульма в Горно-Бадахшанской автономной области на линии таджикской–китайской государственной границы.

В перспективе, для создания дополнительных мультимодальных логистических центров, наиболее соответствующими критериям международного стандарта являются – Душанбе, Канибадам, Вахдат, Куляб, Шаартуз (Хошади), Нижний Пяндж, Турсунзаде, Хорог и другие.

Также в стране создана и развивается сеть терминалов по приему и обслуживанию международных автомобильных перевозчиков. В городах Душанбе, Турсунзаде, а также в Худжанде, Истаравшане Согдийской области и в районе Мургаб Горно-Бадахшанской автономной области действуют грузовые терминалы с суточной пропускной способностью 100-150 большегрузных иностранных автотранспортных средств. В этих терминалах проводятся: регистрация въезда автотранспортных средств, комплексное сервисное обслуживание, таможенные процедуры, осуществление обработки документов, гарантийная охрана грузов, их погрузка и разгрузка.

Техническая оснащенность логистических центров и терминалов находится на низком уровне: погрузочно-разгрузочные работы производятся вручную грузчиками, с привлечением со стороны автокранов и автопогрузчиков в необходимых случаях.

Одной из основных задач транспортной политики государства заключается в укреплении позиций Таджикистана в качестве транзитной страны между Центральной Азией, Китаем и Индийским субконтинентом, в рамках которой создание сети логистических центров обозначено одним из ключевых долгосрочных приоритетов развития транспортно-логистического комплекса страны.

Кыргызстан

В стране действуют 12 логистических центров, в том числе по Чуйской области – 6 из которых 3 логистических центров временно не работают, Иссык-Кульской области – 1, Баткенской области-1, Ошской области – 2, Таласской области -1 и Джалал-Абадской области – 4. Основное направление деятельности ТЛЦ является хранение, сортировка и расфасовка

сельскохозяйственной продукции производственной мощностью до 4 200 тонн. Планируется строительство 23 новых логистических центров по всей стране.

Помимо этого, действующие на территории Кыргызской Республики пять свободных экономических зон «Бишкек», «Каракол», «Нарын», «Маймак», «Лейлек» могли бы стать потенциальными базами для создания международных или региональных ТЛЦ.

Недостаточный уровень развития ТЛЦ в стране прежде всего обусловлен отсутствием государственной организации, которая непосредственно отвечает за транспортную логистику и отсутствие в республике логистических операторов уровня 3PL, неэффективностью СЭЗов, нехваткой складских помещений и слабой оснащённостью терминальными сетями.

Вывод. Развитие транспортно-коммуникационной взаимосвязанности в Центральной Азии, также как и расширение торгово-экономических связей в регионе, невозможно представить без широкой сети функционирующих логистических центров. Стоит отметить, что логистические центры являются не только основным фактором и гарантией успешного функционирования транспортно-коммуникационных путей в Центральной Азии, но и главным условием вовлечения государств региона в крупнейшие региональные интеграционные процессы, а также транспортно-транзитные коридоры.

4. Транспортные коридоры.

Узбекистан

Через Узбекистан проходит 9 основных международных железнодорожных (Коридор в порты Прибалтийских стран, в страны ЕС, с выходом на Черное море, Транскавказский коридор, Китайский порты, порты Дальнего востока), 14 автотранспортных коридоров (Трансафганский маршрут, 5 маршрутов Международной Азиатской Сети и 8 международных автомагистралей в направлении Европы). (см.таблицу 2 и карты в конце отчёта)

Маршрутная сеть грузоревозок авиатранспортом налажена с 24 странами мира.

Основным приоритетом Узбекистана по развитию транспортных коридоров в Центральной Азии является реализация транспортно-коммуникационных проектов, позволяющих связать регион с крупнейшими морскими портами и мировыми рынками, в т.ч. трансфганский железнодорожный коридор Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар - пакистанские порты Гвадар и Карачи, железнодорожная магистраль «Китай - Кыргызстан – Узбекистан», которая сократит на 900 км расстояние из Китая в Европу, а также

дальнейшее развитие транзитного потенциала и увеличение транспортной составляющей в национальной экономике. (см. карты в конце Отчёта с пометкой - *в проекте*)

Перспективными альтернативными маршрутами существующим, также могут стать следующие направления:

- ЕС-Турция-железная дорога Баку-Тбилиси-Карс- страны ЦА-Китай,
- Западная Африка - Восточная Азия - Зеленый коридор,
- Узбекистан - Афганистан - «Бандер Аббас» (Иран),
- Узбекистан - Афганистан - Чабахар (Иран).

Сегодня основные транспортные коридоры, по которым Узбекистан осуществляет внешнеторговые грузоперевозки, используются недостаточно эффективно и поэтому необходимо продолжать активную работу над развитием инфраструктуры, повышением качества транспортно-логистических услуг, увеличением объемов международных грузоперевозок и привлечением новых транзитных грузопотоков через территорию Узбекистана.

Казахстан

Через территорию Казахстана проходят 6 железнодорожных, 6 автомобильных и 72 воздушных коридора.

Казахстанские транспортные направления можно условно разделить на две базовые категории. Первая это короткие маршруты. Они идут из Казахстана по следующим направлениям:

- Центральная Азия (прежде всего Узбекистан и Туркменистан)
- Афганистан (через Узбекистан)
- Иран (по новой железной дороге через Туркменистан)
- Россия

Длинные маршруты. Они также идут из Казахстана, но уже включают в себе больше стран:

- Через казахстанский порт Актау в Баку и дальше в страны Закавказья
- Через Иран в Турцию и оттуда в Европу
- Через российские порты на Балтийском море в Европу
- Через Россию и Беларусь в Европу.

Из Китая существует 2 основных маршрута транспортировки грузов через Казахстан: северный в Европу – через Казахстан, каспийский – на Кавказ и в Иран – через Казахстан. В данный момент действует лишь первый маршрут – через Казахстан. Второй маршрут через Казахстан находится на стадии разработки – модернизируются казахстанские порты на Каспии.

Перспективы наращивания сухопутных перевозок в рамках международных маршрутов имеются у следующих экспортно-импортных потоков с участием европейских стран:

- Восточная Европа (Польша, Чехия, Венгрия, Румыния, Словакия, Болгария) – Китай;
- Центральная Европа (Германия, Австрия) – Китай;
- Финляндия – Китай;
- страны Прибалтики – Китай.

Основной конкурент сухопутным маршрутам, проходящим через евразийские просторы включая Казахстан - это старейший порт Европы и один из крупнейших портов мира – Роттердам.

Наиболее перспективными являются четыре коридора, которые потенциально могут обеспечить трансконтинентальный грузопоток по оси Китай–ЕАЭС–Европа:

1) Северный Евразийский коридор (Китай–Россия–Европа, через территории Дальнего Востока и Восточной Сибири):

- Первый транспортный пояс: Тюмень–Омск–Новосибирск–Красноярск–Иркутск;
- Второй транспортный пояс: Иркутск–Чита–Хабаровск–Владивосток.

2) Центральный Евразийский коридор (Китай – Казахстан – Россия – Европа, по территории Казахстана с выходом на транспортную инфраструктуру Российской Федерации).

3) Трансазиатские коридоры (маршруты к югу от территории России):

- Западный Китай – Казахстан – Азербайджан – Грузия – Турция – ЕС;
- Западный Китай – Казахстан – Туркменистан – Иран;
- Урумчи – Актау – Баку – Потти с выходом в ЕС (порт Констанца, Бургас).

4) Международный транспортный коридор (МТК) «Север-Юг»:

- Восточная ветвь;
- Западная ветвь;
- Центральный Транскаспийский маршрут.

К наиболее перспективным сухопутным транспортным коридорам на основе совокупности критериев (протяженность маршрута, потенциальная пропускная способность маршрута, транспортная модальность, количество пограничных переходов, стоимость перевозки груза) отнесены Центральный Евразийский коридор и Северный Евразийский коридор.

Кыргызстан

Из шести транспортных коридоров, определённых ЦАРЭС (Центрально-Азиатское Экономическое Сотрудничество) в качестве приоритетных и конкурентоспособных в регионе, четыре проходят по территории Кыргызской Республики:

Коридор №1: Европа - Восточная Азия (КНР- Торугарт-Бишкек-Чу-Астана- РФ);

Коридор №2: Средиземноморье-Восточная Азия (КНР – Иркештам – Ош -Андижан –Ташкент - Самарканд-Бухара -порты Каспия);

Коридор №3: Российская Федерация - Ближний Восток и Южная Азия (РФ - Семей - Алматы - Бишкек – Ош - Сарыташ-Карамык-Таджикистан – Афганистан – Иран – порты Персидского залива);

Коридор №4: Восточная Азия - Ближний Восток и Южная Азия (КНР - Иркештам – Сарыташ – Карамык – Таджикистан – Афганистан -Пакистан).

Таджикистан

По территории Республики Таджикистан проходят такие транспортные коридоры международного значения, как:

- международные азиатские шоссейные дороги – АН-7, АН-65 и АН-66 (общей протяженностью 1989 км), которые также непосредственно соединяют Таджикистан с его соседями – Узбекистаном, Афганистаном, Кыргызстаном и Китаем,

- транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) – Т-23 и Т-34, соединяющий Таджикистан с Узбекистаном, Кыргызстаном и Китаем,

- маршрут – Термез (РУ) - Душанбе-Вахдат-Ляхш-Карамик - Сары Таш-Иркештам (Кыргызстан) –Китай в рамках европейского соглашения международных автомагистралей,

- коридоры № 2, 3, 5 и 6 ЦАРЭС (общей протяженностью 1511 км), которые соединяют Таджикистан с Узбекистаном, Кыргызстаном, Афганистаном и Китаем.

В перечень государственных приоритетных инвестиционных проектов транспортной отрасли РТ, предусмотрено проект строительство железной дороги Колхозабд-Нижний Пяндж. Данный коридор является частью железнодорожного коридора, связывающего Китай и Кыргызстан через Таджикистан с Афганистаном, Ираном и Турцией.

Основная задача Правительства Республики Таджикистан заключается в выводе Таджикистана из транспортно-коммуникационного тупика и создание транзитных коридоров через Таджикистан. Стратегия вывода Таджикистана из коммуникационного тупика включает в себя создание единой транспортной

сети в стране и соединение её с международными транспортными коридорами, а также присоединение Республики Таджикистан к международным конвенциям и соглашениям в области транспорта.

Вывод. Главная причина имеющихся проблем заключается в отсутствии единой стратегии (общих программ) между странами региона по использованию существующих транспортных коммуникаций. Кроме того, сохраняют актуальность такие проблемы, как транспортная замкнутость региона, не диверсифицированные транспортные маршруты, а также нестабильная обстановка в Афганистане.

В этой связи необходимо разработать Стратегию по развитию региональных транспортных коридоров Центральной Азии, принять на её основе региональную Программу по устойчивому развитию транспортной системы Центральной Азии и сформировать Региональный совет по транспортным коммуникациям стран Центральной Азии, который станет координирующей структурой в решении проблем транспортно-логистической сферы.¹⁰

Формирование разветвлённой транспортно-коммуникационной системы в Центральной Азии позволит в полной мере реализовать транспортно-транзитный потенциал региона и будет иметь мультипликативный эффект для устойчивого развития Центральной Азии.

Разветвленная и интегрированная транспортная система Центральной Азии должна стать ключевым транзитным хабом на Евразийском континенте.

5. Международное сотрудничество и законодательная среда.

Внутри региональное сотрудничество стран ЦА в области транспорта укрепляется в рамках различных международных экономических и торговых объединений, транспортных организаций и союзов, региональных программ и соглашений, где определяются их международные обязательства и реализовываются единые планы по развитию транспортной инфраструктуры региона:

– *экономические и торговые объединения:* Содружество независимых государств (СНГ), Всемирная торговая организация (ВТО), Евразийский экономический союз (ЕАЭС), (см. таблицу 3)

– *международные транспортные организации и союзы:* Межправительственный Совет Дорожников (МСД), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международные дорожные перевозки

¹⁰ Выступление Ш.Мирзиёева на международной конференции «Центральная Азия в системе международных транспортных коридоров: стратегические перспективы и нереализованные возможности» в Ташкенте в 2018г.

(МДП), Международная организация гражданской авиации (ИКАО), Региональная международная организация гражданской авиации в рамках СНГ (МАК), Координационное Транспортное Совещание (КТС), Международный союз железных дорог (МСЖД), Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД), (см. таблицу 4)

– *международные региональные программы:* Программа международного сотрудничества между Европейским союзом и странами-партнёрами по организации транспортного коридора «Европа — Кавказ — Азия» ТРАСЕКА; Программа Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества ЦАРЭС; экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана при ООН ЭСКАТО; Проект стран Азии и Экономической и социальной комиссии ООН по странам Азиатско-Тихоокеанского региона Международная азиатская сеть (МАС); Шанхайская организация сотрудничества (ШОС). (см. таблицу 5)

В рамках вышеуказанных организаций разрабатываются стандарты и формат сотрудничества в области транспорта как внутри региона ЦА, так и со странами других регионов.

В 2003 году в рамках ШОС была принята Программа многостороннего торгово-экономического сотрудничества, в которой перечислены основные сферы экономического взаимодействия, среди которых одним из приоритетных отмечается транспорт.

В различных годах на Совещаниях министров транспорта государств-членов ШОС были приняты ряд решений по сотрудничеству в сфере транспорта:

– 2011 г. - начата разработка проекта Программы скоординированного развития международных автомобильных дорог государств-членов ШОС.

– 2013 г. - достигнута договоренность уделять особое внимание опережающему развитию транспортной инфраструктуры, в частности путем реализации проектов по строительству и вводу в эксплуатацию объектов железнодорожного транспорта.

– 2015 г. - подчеркнута необходимость скорейшего принятия Программы и продолжения работы по созданию автодорожной инфраструктуры, развитию многофункциональных сервисных центров на трассах международных автомобильных маршрутов, внедрению экологических технологий.

В 2014 году принято «Соглашение между правительствами государств-членов Шанхайской организации сотрудничества о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок», которое упорядочило юридическую сторону многих вопросов по движению автотранспорта между государствами участниками ШОС. Целью Соглашения является устранение

барьеров для международных автомобильных перевозок посредством упрощения и гармонизации документации, процедур и требований, касающихся международных автомобильных перевозок.

Другим реально действующим проектом региональной транспортной интеграции является Евразийский экономический союз (ЕАЭС) в рамках которого сформирована единая таможенная территория стран-участниц, что обеспечивает свободу движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы, а также проведение скоординированной, согласованной или единой политики в отраслях экономики.

В 2015 году было принято Совместное заявление о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и экономического пояса проекта «Шелковый путь» (ЭПШП), в задачи которого входит упрощение торговли и улучшение защиты взаимных инвестиций между государствами – членами ЕАЭС и КНР, что включает облегчение торговых процедур при перемещении товаров через границу, устранение регулятивных барьеров, сотрудничество в высокотехнологичных секторах, таких как информационные технологии, медицинские и образовательные услуги, электронная торговля и энергоэффективность.

В рамках СНГ приняты системные меры по развитию транспортного сотрудничества, приняты ряд стратегических документов в транспортной сфере, среди которых решение Совета глав правительств СНГ «О Приоритетных направлениях сотрудничества государств-участников СНГ в сфере транспорта на период до 2030 г.», План мероприятий по реализации Стратегии обеспечения транспортной безопасности на территориях государств-участников СНГ при осуществлении перевозок в международном сообщении на период 2020-2025 гг., Концепция дальнейшего развития СНГ и План основных мероприятий по её реализации и др.

Международные отношения стран ЦА друг с другом, а также с другими странами регулируются международными конвенциями, двухсторонними и/или многосторонними правительственными соглашениями, разрешительной системой осуществления перевозок и другими регуляторами.

Узбекистан является участником 138 международных договоров (конвенций, соглашений, протоколов и др.) по вопросам транспортных коммуникаций, принимает участие в ряде международных программ по интеграции транспортных коммуникаций (см. таблицу 6). Большинство реализуемых транспортных проектов ориентированы на увеличение транзитного потенциала страны.

В Узбекистане создана достаточная нормативно-правовая база, регулирующая деятельность транспортной отрасли, которая постоянно

совершенствуется с учетом международного опыта, а также практики применения тех или иных правовых норм: Воздушный кодекс Республики Узбекистан, законы Республики Узбекистан «О транспорте», «О железнодорожном транспорте», «Об автомобильном транспорте», «Об автомобильных дорогах», «О безопасности дорожного движения», «О городском пассажирском транспорте», «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика» и др. Помимо этого, принят ряд актов Президента Республики Узбекистан и постановлений Кабинета Министров Республики Узбекистан, регулирующих процессы реформирования транспортного сектора.

Закон Республики Узбекистан «О транспорте», определяющий конкретные пути проведения единой государственной транспортной политики, интеграции всех видов транспорта в единую транспортную сеть и использования эффективных транспортно-логистических систем, вступил в силу 9 ноября 2021 года.

Казахстан принял ряд международных соглашений, в числе которых более 40 двусторонних международных договоров в области автомобильного транспорта (см. таблицу 7).

Законодательная база транспортной политики Казахстана состоит из следующих системообразующих НПА: Закон «О транспорте в Республике Казахстан», Закон «О железнодорожном транспорте», Закон «О государственном регулировании гражданской авиации», Закон «Об автомобильных дорогах», Закон «О торговом мореплавании», Закон «О регулировании торговой деятельности» и др.

Кыргызстан заключил двухсторонние межправительственные соглашения об автомобильном сообщении с 19 государствами мира (см. таблицу 8). Ежегодно производится обмен бланками разрешений с 40 странами для осуществления грузоперевозок кыргызскими автоперевозчиками. Проводится организационная работа по интеграции отечественных перевозчиков с рынком Евразийского экономического союза (далее-ЕАЭС) и другими международными рынками.

В соответствии с резолюцией ЭСКАТО ООН 48/11 Кыргызская Республика присоединилась к 7 международным конвенциям.

Международные договора Кыргызской Республики, заключены с более чем 33 иностранными государствами и союзами в сфере *гражданской авиации* о воздушном сообщении.

Кыргызская железная дорога является участницей Центрального совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств и стран Балтии (ЦСЖТ), Организации содружества

железных дорог (ОСЖД), Организации экономического сотрудничества (ОЭС), Соглашения "Транспортный коридор "Европа - Кавказ - Азия" (ТРАСЕКА). С соседними государствами заключены и действуют двусторонние и многосторонние соглашения о координации деятельности железнодорожного транспорта.

Законодательство Кыргызстана в области транспорта представлено нормативными правовыми актами различного уровня. В области транспортного сектора приняты следующие законы: Закон «О транспорте», Закон «Об автомобильном транспорте», Закон «Об автомобильных дорогах», Закон «О дорожном движении в Кыргызской Республике», Закон «О железнодорожном транспорте», Закон «О государственно-частном партнерстве в Кыргызской Республике», Закон «О таможенном регулировании в Кыргызской Республике» и др.

Республика Таджикистан ратифицировала 9 международных Конвенции и Соглашений.

- Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) 1975г.

- Конвенция о дорожном движении (1968)

- Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968)

- Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (КДПГ)

- Таможенная конвенция о карнете АТА для временного ввоза 1961г.

- Конвенция о временном вывозе товаров (Стамбульская конвенция) 1990г.

- Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ)

- Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР)

- Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС)

Таджикистан подписал двухсторонние правительственные Соглашение «О международном автомобильном сообщении» с 15 странами, в числе которых страны ЦА, Афганистан, Азербайджан, Белоруссия, Грузия, Иран, Китай, Латвия, Пакистан, Россия, Турция и Украина.

По направлению железнодорожного транспорта ГУП «Рохи охани Тоҷикистон» является членом нижеследующих Организации и Соглашений:

- Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД);

- Центральный Совет по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (ЦСЖТ);
- Соглашение о «Международные транзитные тарифы»;
- Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС);
- Конвенция о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной (СМГС);

Также подписаны 2 межправительственных соглашения с Туркменистана и 1 соглашение с Азербайджаном в области железнодорожного транспорта.

Нормативная правовая среда Таджикистана в сфере транспорта состоит из следующих документов: Кодекс автомобильного транспорта Республики Таджикистан, Закон об автомобильных дорогах и дорожной деятельности, Устав автомобильного транспорта Республики Таджикистан, Положение Государственной службы по надзору и регулированию в области транспорта, Правила пропуска по автомобильным дорогам транспортных средств с нагрузками и габаритами, превышающими установленные нормы, Закон об утверждении и внедрении Кодекса об административных правонарушениях Республики Таджикистан и ряд правительственных постановлений.

***Выводы.** Неучастие отдельных центрально-азиатских стран в одних и тех же международных экономических и торговых объединениях, транспортных организациях и союзах, региональных программах и соглашениях, из-за взятых соответствующих обязательств стран-участников, может создать дополнительные барьеры в построение единой транспортной инфраструктуры региона. В то же время участие всех в них даст дополнительные возможности по гармонизации подходов в решении поставленных задач по региональной интеграции. Поэтому участие всех в каких-то международных инициативах должно стать одним из критериев приоритизации подходов по объединению транспортных инфраструктур стран Центральной Азии.*

Анализ нормативной - правовой базы международных грузовых перевозок стран ЦА, исследования международных и национальных экспертов свидетельствуют о том, что недостаточно согласованные между собой соглашения, законы, постановления, политика, процедуры и практика, наряду со слаборазвитой инфраструктурой, препятствуют развитию транспорта и торговли в регионе.

6. Системы тарификации, технических стандартов и документационных процедур.

Узбекистан

В настоящее время в соответствии с международными соглашениями от дорожных сборов освобождены:

- двусторонние и транзитные перевозки, а также перевозки в/из третьих стран: *Казахстан, Россия, Польша, Китай, Кыргызстан, Греция, Испания, Франция, Беларусь и Литва;*
- от двусторонних и транзитных перевозок: *Чехия;*
- от двусторонних перевозок: *Украина и Финляндия;*
- в рамках согласованного количества бланков разрешений: *Турция, Грузия, Германия и Болгария;*
- в зависимости от вида разрешений: *Румыния и Венгрия.*

От дорожных сборов не освобождены: *Латвия, Нидерланды, Таджикистан, Молдова, Италия, Австрия, Словения, Словакия, Швейцария, Иран и Туркменистан.*

При перевозке грузов в международном сообщении по железнодорожному транспорту (экспорт, импорт, транзит) участниками Тарифного Соглашения железнодорожных администраций государств-участников СНГ (Азербайджан, Армения, Беларусь, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Латвия, Молдова, Россия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина, Эстония) применяются единые ставки и условия расчета провозных платежей.

В целях снижения доли транспортной составляющей в конечной стоимости товаров, со стороны АО «Узбекистон темир йуллари» предоставляются значительные тарифные преференции по территории Республики Узбекистан, а также на паритетной основе получены преференции на перевозку внешнеторговых грузов по территориям других государств.

При перевозке транзитных грузов в/из Китай, КНДР, Монголию и Вьетнам, расчет производится по ставкам Единого транзитного тарифа (ЕТТ).

При перевозке грузов во внутригосударственном сообщении железной дороги, провозная плата рассчитывается по ставкам прейскуранта 10-01, который согласовывается с Министерством финансов Республики Узбекистан.

Проведенный анализ перевозок грузов по железнодорожному транспорту стран участниц Тарифного Соглашения, с учетом действующих преференций показывает, что вследствие применения ставок Прейскуранта 10-01 на внутригосударственные и экспортные перевозки грузов, уровень ставок по территории Республики Узбекистан по данным сообщениям значительно ниже ставок других стран.

Транспортировка груза, как внутренняя, так и международная, регламентирована законодательством и должна сопровождаться определенным пакетом документов:

- **документы грузоотправителя:** упаковочный лист, инвойс;
- **документы экспедитора:** коносамент, железнодорожная накладная, железнодорожная накладная СМГС, паспорт безопасности, CMR, TIR CARNET (книжка МДП, международных дорожных перевозок), транзитная декларация, ГТД - грузовая таможенная декларация, транзитная декларация, ДКД - документ контроля доставки;
- **закрывающие перевозочные документы:** поручение экспедитору /оригинал заявки, подписанные Клиентом и Экспедитором; оригиналы акта выполненных работ и счет-фактуры или универсального передаточного документа (УПД); оригиналы перевозочных документов (железнодорожные и транспортные накладные, декларации и так далее).

Реализации экспорта и импорта отдельных видов товаров может осуществляться только после получения соответствующего разрешения (лицензии) на их ввоз или вывоз.

В последние годы в Узбекистане принимаются меры по упрощению документооборота:

- с октября 2021 года новые таможенные посты начнут проводить удалённое оформление электронных грузовых таможенных деклараций, представленных участниками внешнеэкономической деятельности (ВЭД).

- с 1 декабря 2021 года в пунктах пропуска автомобилей через государственную границу Узбекистана проверка и оформление документации на товары ветеринарных и фитосанитарных органов будут выполняться посредством таможенной информационной системы «Единое окно» или интегрированных с ней информационных систем, отменяется практика проставления печати и регистрации товарно-транспортных документов ветеринарными и фитосанитарными органами, внедряется практика предоплаты всех подлежащих уплате сборов на основе единого счёта-фактуры до въезда транспортных средств в пограничный пункт.

В Узбекистане принят Закон «О техническом регулировании» и более 30 общих технических регламентов, в том числе касательно транспорта и дорожного хозяйства.

В сфере автомобильных дорог Республики Узбекистан при международном дорожном строительстве, реконструкции и ремонте используются более 100 международных и межгосударственных стандартов и других нормативных документов.

Общий технический регламент «О безопасности железнодорожного транспорта при технической эксплуатации» принят в целях установления обязательных требований, обеспечивающих безопасность. В частности, определены габариты для железной дороги Республики Узбекистан.

Общий технический регламент «О безопасности конструкции автотранспортных средств по условиям эксплуатации», предусматривающий обязательные требования к конструкции по условиям эксплуатации автотранспортных средств при их эксплуатации, независимо от места их изготовления.

Технические стандарты по перевозкам на автомобильных дорогах в стран ЦА приведены в таблицах 7,8 и 9.

Казахстан

Международными перевозками считаются перевозки грузов и пассажиров на всех видах транспорта между Республикой Казахстан и иностранными государствами и (или) транзитом через Республику Казахстан. В налоговом учете перевозка считается международной, если оформление перевозки осуществляется едиными международными перевозочными документами, а в случае перевозки экспортируемых товаров по системе магистральных трубопроводов - документами, подтверждающими передачу экспортируемых товаров покупателю либо другим лицам, осуществляющим дальнейшую доставку указанных товаров, с предоставлением грузовой таможенной декларации, оформленной в таможенном режиме экспорта.

Транспортные средства перевозчика должны иметь сертификат, определяющий соответствие требованиям безопасности, медико-санитарным нормам, нормам охраны труда и экологии, международным и государственным стандартам и техническим условиям, а также быть зарегистрированными в установленном законодательством порядке.

На перевозку грузов, пассажиров, багажа и услуги, связанные с перевозками, в том числе при смешанных перевозках, устанавливаются свободные (договорные) тарифы.

При перевозке грузов, пассажиров, багажа, почтовых отправок и при осуществлении транспортно-экспедиционных услуг перевозчик обязан:

- иметь разрешение, предусмотренное Законом Республики Казахстан «О разрешениях и уведомлениях»;
- заключать договор (контракт) с клиентом в установленной форме;
- предоставлять транспортные средства, имеющие документы в сфере подтверждения соответствия;
- получать документы, подтверждающие соответствие отправляемого груза его сертификату;

При грузоперевозке в Казахстан из другой страны необходимы следующие документы: CMR (международная транспортная накладная) – не

менее 3-х экземпляров; товарная накладная + счёт-фактура; доверенность на водителя.

Для перевозки некоторых грузов исходя из его характеристик могут понадобиться дополнительные документы: декларация о соответствии, ветеринарное свидетельство, лицензия на продукцию, фитосанитарный сертификат, паспорт безопасности (или карточка опасности) и др.

В структуру технического регулирования в большинстве стран СНГ (включая Россию) входят следующие подгруппы норм:

обязательные к применению государственные технические регламенты, обеспечивающие жизнь и здоровье граждан, экологическую безопасность и основные права потребителей;

технические стандарты разных уровней, применяемые добровольно, принимаемые специальным органом государства, но с активным привлечением к их созданию отраслевых объединений и иных заинтересованных лиц, направленные на повышение эффективности хозяйственной деятельности и улучшение качества выпускаемой продукции, оказываемых услуг и иные технические нормы;

стандарты организаций, стандарты научно-технических обществ и других общественных объединений, в частности, саморегулируемых организаций.

Концепция формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества выдвигает в число первоочередных задач «рациональную гармонизацию нормативного правового регулирования транспортной деятельности, унификацию технических стандартов и транспортных технологий в государствах-членах Сообщества, в том числе на основе международных норм ЕврАзЭС, а также многосторонних соглашений и конвенций в области транспорта, принятых на международном уровне».

Интернационализация технических требований и стандартов в области автомобильного, водного и воздушного транспорта происходит путем имплементации международных норм универсального характера в национальное законодательство государств СНГ.

Кыргызстан

Базовые вопросы применения таможенных платежей, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин при перемещении товаров через таможенную границу Евразийского экономического союза (далее – Союз) определены Таможенным кодексом Евразийского экономического союза¹¹

¹¹ Вопросы таможенных пошлин в рамках ЕАЭС описаны на сайте:
<http://www.eurasiancommission.org/ru/act/trade/catr/ett/Pages/default.aspx>

(далее – ТК ЕАЭС). К таможенным платежам в соответствии со статьей 46 ТК ЕАЭС относятся:

- 1) ввозная таможенная пошлина;
- 2) вывозная таможенная пошлина;
- 3) налог на добавленную стоимость, взимаемый при ввозе товаров на таможенную территорию Союза;
- 4) акцизы (акцизный налог или акцизный сбор), взимаемые при ввозе товаров на таможенную территорию Союза;
- 5) таможенные сборы.

Правовое регулирование применения таможенных пошлин, налогов осуществляется в соответствии с главами 6-11 ТК ЕАЭС, которыми установлены:

– плательщики таможенных пошлин, налогов, случаи и обстоятельства, при которых возникает, прекращается обязанность по уплате таможенных пошлин, налогов, порядок исполнения такой обязанности, случаи, когда таможенные пошлины, налоги не уплачиваются, сроки и порядок уплаты таможенных пошлин, налогов, в том числе сроки и основания предоставления отсрочки /рассрочки уплаты ввозных таможенных пошлин;

– общие вопросы применения обеспечения исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов, взыскания таможенных пошлин, налогов, случаи возврата сумм таможенных пошлин, налогов, условия возврата (зачёта) сумм излишне уплаченных и (или) излишне взысканных таможенных пошлин, налогов и т.д.

27 января 2016 года вступило в силу постановление Комиссии ЕС о предоставлении Кыргызской Республике статуса пользователя схемы ВСП+¹². Основной целью получения данного статуса было содействие продвижению экспорта кыргызских товаров в страны ЕС, усиления интеграции в международную торговую систему, а также повышения инвестиционной привлекательности страны и её международного имиджа.

ВСП+ предоставляет возможность выхода на преференциальных условиях на рынок 28 стран ЕС с населением свыше 508 млн. человек, с высоким уровнем покупательской способности. Таможенные льготы на 6200 товарных позиций (66% всей товарной номенклатуры), предоставляемые кыргызским товарам в рамках ВСП+, ведут к значительной экономии средств за счёт сокращения расходов на таможенные пошлины.

¹² ВСП+ - это всеобщая схема преференций, предоставляющая систему льготных таможенных тарифов на товары, экспортируемые развивающимися странами в развитие.

Система технического регулирования и документации в республике определяется следующим:

1. На продукцию, включённую в Единый перечень продукции, подлежащей обязательному подтверждению соответствия с выдачей сертификатов соответствия и деклараций о соответствии по единой форме.

2. На продукцию, поставляемую из третьих стран, оформляются сертификаты соответствия или декларации о соответствии согласно законодательству государства - члена ЕАЭС либо сертификаты соответствия или декларации о соответствии по единым формам.

3. Продукция, не включённая в Единый перечень, подлежит обязательной оценке соответствия согласно национальному законодательству государств - членов ЕАЭС.

4. Срок действия сертификата соответствия, выданного по единой форме и декларации о соответствии на продукцию по единой форме, не должен превышать пяти лет.

5. В качестве одного из документов для оформления декларации о соответствии по единой форме на продукцию, включённую в Единый перечень, могут использоваться сертификаты соответствия, выданные в национальных системах подтверждения соответствия (сертификации) государств - членов ЕАЭС органами по сертификации, включёнными в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) таможенного союза.

6. При оформлении и выдаче сертификатов соответствия и регистрации деклараций о соответствии по единой форме на продукцию, включённую в Единый перечень, применяются межгосударственные стандарты, национальные (государственные) стандарты государств - членов Евразийского экономического союза, а также Единые санитарно-эпидемиологические и гигиенические требования к продукции (товарам), подлежащей санитарно-эпидемиологическому надзору (контролю), и Единые ветеринарные (ветеринарно-санитарные) требования, предъявляемые к товарам, подлежащим ветеринарному контролю (надзору). (в ред. решения Совета Евразийской экономической комиссии от 18.10.2016 № 146)

7. Испытания для выдачи сертификатов соответствия и оформления деклараций о соответствии по единой форме осуществляют испытательные лаборатории (центры), включённые в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) таможенного союза.

8. При реализации на территории государства - члена ЕАЭС продукция, включённая в Единый перечень, должна быть маркирована в соответствии с законодательством этого государства (в ред. решения Совета Евразийской экономической комиссии от 18.10.2016 № 146).

Таджикистан

Методы расчета тарификация по транзиту грузов на железнодорожном транспорте Республики Таджикистан ведётся на основе Ставки тарифной политики стран-участников СНГ и Балтии основании на Международном железнодорожном транзитном тарифе (МТТ) и Единый транзитный тариф на железнодорожном транспорте (ЕТТ) и определяется ежегодно на тарифной конференции этих стран на год фрахта (полный год). Кроме того, администрация железной дороги имеет право дважды в год повышать свои транзитные тарифы.

С 2019 года Министерством экономического развития и торговли Республики Таджикистан, при техническом содействии Международного Торгового Центра и ЮНКТАД, финансированием SECO и поддержкой ПРООН и ОБСЕ был образован Торговый Портал Таджикистана. Торговый портал Таджикистана является платформой, созданной не только для соответствия положениям Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли, но и для руководства как местных, так и иностранных предпринимателей через процедуры импорта, экспорта и транзита.

Торговый портал Таджикистана также поможет Государственным органам упорядочить и упростить торговые процессы на благо бизнес-сообщества Таджикистана. Одновременно, список всех необходимых документов для осуществления процедур импорта, экспорта и транзита (*см в приложении*).

При международных перевозках товаров автомобильным транспортом перевозчик представляет в таможенный орган отправления пакет документов, предусмотренный статьёй 73 Таможенного кодекса Республики Таджикистан, а в случае перевозки между таможенными органами внутри республики перевозчик представляет документы, предусмотренные статьёй 81 Таможенного кодекса Республики Таджикистан.

В соответствии со статьёй 73 ТК РТ при международной перевозке автомобильным транспортом перевозчик сообщает таможенному органу следующие сведения:

- 1) о государственной регистрации транспортного средства;
- 2) наименование и адрес перевозчика товаров;
- 3) наименование страны отправления и страны назначения товаров;
- 4) наименование и адрес отправителя и получателя товаров;
- 5) о продавце и получателе товаров в соответствии с имеющимися у перевозчика коммерческими документами;
- 6) о количестве грузовых мест, об их маркировке и о видах упаковок товаров;

7) наименование, а также коды товаров в соответствии с международными требованиями описания и кодировки товаров на уровне не менее чем первых четырех знаков;

8) вес брутто товаров (в килограммах) либо объем товаров (в кубических метрах), за исключением крупногабаритных грузов;

9) о наличии товаров, ввоз которых на таможенную территорию Республики Таджикистан запрещен или ограничен;

10) о месте и дате составления международной товаротранспортной накладной.

При международной перевозке железнодорожным транспортом перевозчик сообщает таможенному органу следующие сведения:

- 1) наименование и адрес отправителя товаров;
- 2) наименование и адрес получателя товаров;
- 3) наименование станции отправления и станции назначения товаров;
- 4) о количестве грузовых мест, об их маркировке и о видах упаковок товаров;

5) наименование, а также коды товаров в соответствии с Гармонизированной системой описания и кодирования товаров или Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности не менее чем на уровне первых четырех знаков;

6) вес брутто товаров (в килограммах);

7) идентификационные номера контейнеров.

В качестве транзитной декларации таможенный орган отправления принимает любые коммерческие, транспортные (перевозочные) документы и (или) таможенные документы, содержащие следующие сведения:

2. Для получения разрешения на внутренний таможенный транзит перевозчик (экспедитор) представляет в таможенный орган отправления следующие сведения:

1) о наименовании и местонахождении отправителя (получателя) товаров в соответствии с транспортными документами;

2) о стране отправления (стране назначения) товаров;

3) о наименовании и местонахождении перевозчика товаров либо экспедитора, если разрешение на внутренний таможенный транзит получает экспедитор;

4) о транспортном средстве, на котором товары перевозятся по таможенной территории Республики Таджикистан, а при осуществлении перевозки автомобильным транспортом - также о водителе транспортного средства;

5) о видах или наименованиях, количестве, стоимости товаров в соответствии с коммерческими, транспортными (перевозочными) документами, весе или об объеме, о кодах товаров в соответствии с Гармонизированной системой описания и кодирования товаров или Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности на уровне не менее чем первых четырех знаков;

6) об общем количестве грузовых мест;

7) о пункте назначения товаров;

8) о планируемой перегрузке товаров или других грузовых операциях в пути;

9) о планируемом сроке перевозки товаров;

10) о маршруте, если перевозка товаров должна осуществляться по определенным маршрутам.

Стоит отметить, что Постановлением Правительства Республики Таджикистан от 1 сентября 2020 года, в Таджикистане функционирует система «Единого окна по оформлению экспортных, импортных и транзитных процедур», которая перевела делопроизводство государственных органов в части оформления экспортных, импортных и транзитных процедур от бумажного на электронные носители. В соответствии с утвержденным тарифом, от 5 до 7 долларов США (59-70 таджикских сомони) составляет сумма оказания услуг по оформлению транзитных процедур.

Дороги в Республике Таджикистан строятся исходя из расчета нагрузки, объема и скорости движения, установленных в государственных стандартах и регламентах, в зависимости от категории дороги и других условий. Так как в Таджикистане есть очень много опасных горных участков дороги, не рекомендуется повышать разрешенное значение полной массы транспортного средства или автопоезда.

Ограничения максимально допустимого веса и габаритов транспортных средств в Таджикистане устанавливается в соответствии с законодательством Республики Таджикистан, принимая во внимание международно-правовые нормы по массе и габаритам транспортных средств, участвующих в международных перевозках автомобильным транспортом в соответствии с выше приведенной таблицей. Также стоит отметить, что максимально разрешенные значения физических габаритов транспортного средства, геометрия подвески, значения осевых нагрузок и полной массы приведены в соответствие с Минским соглашением и на 90% со стандартами соседних стран (Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан или Россия). Все значения гармонизированы с международным стандартом, за исключением полной

массы (в России и Европейском Союзе по экономическим причинам стандартом предусмотрено 44 тонны).

7. Основные проблемы в разрезе региональной и национальной транспортной политики стран ЦА

Узбекистан

В транспортной сфере Узбекистана существуют ряд проблем, решение которых положительно повлияло бы на её дальнейшее развитие, в их числе:

– затяжной характер переговорных процессов между компетентными органами стран ЦА по договорным отношениям в сфере транспорта и транспортных коммуникаций. К примеру, предложение Узбекистана о безразрешительной системе для двусторонних и транзитных перевозок, так и не было рассмотрено Туркменистаном. В результате, узбекские национальные автоперевозчики на сегодняшний день полностью утратили конкурентоспособность в южном направлении. Из всего объема автомобильных перевозок между Узбекистаном и Туркменистаном, 95,2 % приходится на туркменских перевозчиков, а 4,8% на узбекских. Как следствие таких проблем, наблюдаются недостаточные объемы международных перевозок грузов и низкий уровень взаимного товарооборота.

– слабое развитие сети автомобильных дорог международного значения. При протяженности немногим более 9% от общей протяженности сети дорог международные дороги обеспечивают около 40% всех автомобильных перевозок. Отсутствуют развязки на разных уровнях на пересечениях с железными и основными автомобильными дорогами. Пропускная способность большинства дорог международного значения ниже нормативной по присвоенным им категориям на 20-30%. Более трети от общей протяженности дорог международного значения требуют усиления дорожной одежды для пропуска современных большегрузных транспортных средств.

– высокая степень износа основных фондов (инфраструктуры и подвижного состава) большинства видов транспорта требует больших затрат на текущее содержание и ремонт, создает опасность потери технологической устойчивости транспорта и определяет значительную потребность в инвестициях. Так, например, протяженность просроченных железнодорожных линий составляет – 853,3 км, средний амортизационный износ парка магистральных тепловозов – 28,2 %, средний износ парка маневровых тепловозов – 49,0 %, средний износ

парка электровозов – 48,8 %, средний износ инвентарного парка грузовых вагонов – 75 %, средний износ парка пассажирских вагонов – 65,4 %.

– низкими показатели экспорта транспортных услуг в результате слабой интеграции сети логистических центров и недостаточности крупных мультимодальных логистических центров, обеспечивающих управление товароматериальными и сопутствующими грузопотоками и предоставляющих высокий уровень логистического сервиса, соответствующего международным стандартам. Основная масса транспортно-логистических операций в стране происходит в формате 1PL (все процессы в логистике выполняет сам производитель) и 2PL (организация предоставляет услуги по транспортированию груза и его складированию), лишь некоторые компании предоставляют ограниченный спектр услуг в формате 3PL (компании, которые обеспечивают оказание всего пакета логистических услуг). Недостаточно количество крупных операторов, способных наладить эффективное взаимодействие между автомобильными, железнодорожными, авиационными и речными перевозчиками.

– недостаточные темпы и формы внедрения информационно-коммуникационных технологий в транспортный сектор Узбекистана. В Узбекистане на сегодняшний день в транспортном секторе внедрены лишь отдельные элементы интеллектуальной транспортной системы, направленные на оптимизацию деятельности пассажирского транспорта в городе Ташкенте и совершенствование системы контроля и регулирования дорожного движения. Это результат отсутствия научной проработки внедрения интеллектуальной транспортной системы, которая бы обеспечила создание единого информационного пространства, совмещающего в себе различные программы, технологии и оборудование.

– В Узбекистане автомобильный транспорт всех видов является основным загрязнителем воздушного бассейна (до 80 процентов общих выбросов). Его доля в загрязнении окружающей среды достигает 60%, что превышает аналогичный показатель развитых стран мира более чем в 3 раза (в развитых странах – 18%). В республике только 55,9% автотранспортных средств переведено сжатый и сжиженный газ.

Казахстан

Казахстан по уровню развития логистики находится на 71 месте в мире, опережая все страны СНГ. Тем не менее, рынок логистических услуг в республике еще недостаточно развит. Несмотря на значительные успехи в сфере логистики за последние 10 лет, этот сектор получил наибольшее развитие только в крупных промышленных центрах.

Об этом свидетельствует то, что подавляющее большинство предприятий в сфере транспорта и складирования находится в двух ведущих городах страны Алматы и Нур-Султан. Остальные регионы и города Казахстана испытывают острый недостаток оказываемых логистических услуг и качества этих же услуг.

Узкие места транспортно-логистической инфраструктуры Казахстана определяются следующими факторами:

- слабой пропускной способностью автомобильных и железнодорожных транзитных маршрутов;
- низким уровнем контейнеризации;
- нехваткой современных контейнерных терминалов.

Большой объем контрабандной продукции в системе транспортных перевозок Казахстана наиболее заметен на казахстанско-китайской границе, где видно сильное расхождение между по данным между китайской и казахстанской таможни о сумме товарооборота. Сумма разницы составляет порядка 3-5 миллиардов долларов США ежегодно.

Китайские органы объясняют разницу разным методологическим подсчетом, стоимостью логистики до границы, которую китайские таможенники учитывают, а казахстанские нет.

Такая разница может объясняться рядом причин: завышая экспортную стоимость своих товаров, китайские экспортеры искусственно увеличивают суммы возврата НДС за вывезенные товары, разницей представляемых странами данных (одни страны ведут учет в ценах ФОБ, другие в ценах СИФ), неполный учет (к примеру, недоучет челночной торговли РК), контрабанда, разница зеркальной статистики и др. Тем не менее, основной вывод достаточно прост, 5 миллиардов долларов США находятся в нелегальной для Казахстана зоне, повышая коррупционные и криминальные риски.

В 1999-2000 гг. в рамках межправительственных соглашений с Китаем в целях борьбы с этим явлением и систематизацией данных были предприняты меры по облегчению и ускорению перемещения товаров и пассажиров между двумя государствами, расследованию и борьбе с нарушениями таможенного законодательства, по обеспечению точного исчисления таможенных пошлин, налогов и сборов, взимаемых при ввозе и вывозе товаров, а также были закреплены обязательства по обмену информацией и методологией исчисления на регулярной основе. Однако, каких-либо серьезных изменений это не принесло, ситуация с разночтением остается по сегодняшний день.

Цифровизация транспорта Казахстана находится в рамках программы "Цифровой Казахстан" которая обозначает четыре ключевых направления: реализация цифрового Шелкового пути, развитие креативного общества - развитие компетенций и навыков для цифровой экономики, проведение работ

по повышению цифровой грамотности населения, цифровые преобразования в отраслях экономики, переход на проактивное государство с усовершенствованной системой электронного и мобильного правительства.

Согласно данной госпрограмме, рост производительности труда по секции «Транспорт и складирование» в 2022 году должен составить около 21%.

Казахстанскими экспертами высказывались идеи проведения цифровизации транспорта за счет цифровых технологий и элементов «Индустрии 4.0» (интернет вещей, 3D-печати, технологии обработки физических сигналов, автоматизации бизнес-процессов). Отмечается, что в транспортно-логистической инфраструктуре Казахстана уже применяются подобные системы, куда входят управление беспилотными грузоперевозками, складирование, видеонаблюдение и т.д.

В части цифровизации транспорта и логистики в Казахстане реализуется проект «Интеллектуальная транспортная система», которая занимается сбором и обработкой данных об автомобильных дорогах, транспортных средствах, проезде по платным автомобильным дорогам, пассажирах рейсовых междугородних автобусов, а также об покупаемых билетах.

Для бюджета Казахстан важным компонентом Интеллектуальной транспортной системы стала Система взимания платы, а также Система сбора и предоставления информации о дорожной обстановке участникам дорожного движения. На сегодняшний день запущена в эксплуатацию Система взимания платы на 3-х оживленных участках: Алматы-Капчагай, Алматы-Хоргос и Астана – Темиртау общей протяженностью 471 км.

В рамках автоматизации транспортного контроля используется 24 специальных автоматизированных измерительных средств, с помощью которых выявляются нарушения весовых параметров и взыскано порядка 8,6 млн тг в виде сборов и штрафов.

В 2022 году планируется реализация системы видеомониторинга и выявления нарушений ПДД и запуск искусственного интеллекта, который будет отвечать за моделирование, координирование и управление транспортными процессами без участия человека.

Кыргызстан

Для Кыргызстана, себестоимость экспортно-импортной продукции и затраты на транспортировку составляют до 25%, в то время как в странах, расположенных близко к морям и океанам, это доля составляет порядка 10%. При этом Кыргызстане остаётся принцип бесплатного проезда без взимания каких-либо сборов и ограничений маршрута. Транспортные барьеры и

бюрократические формальности не имеют ярко выраженного характера, за исключением:

- штрафных санкций, за нарушение требований и положений двусторонних соглашений о международном автомобильном сообщении;
- взимания сборов в размере 50 долларов США за въезд и транзит иностранных автотранспортных средств по территории Кыргызской Республики *без кыргызских бланков разрешений* (с государствами с кем имеется разрешительная система).

В Кыргызской Республике отсутствуют обременительные процедуры при пересечении государственной границы в установленных пунктах пропуска, постоянно осуществляются все необходимые мероприятия по повышению уровня двухстороннего пограничного сотрудничества. Государственная пограничная КР на постоянной основе принимает участие в подготовке предложений для заключения соглашений по упорядочению функционирования пунктов пропуска. В то время как, итоги сравнительного анализа ситуации прохождения пунктов пропуска сопредельных государств, показали, что их сроки обработки грузов более чем в два раза больше, чем на кыргызских пунктах пропуска. В основном это объясняется функционированием множества контролирующих органов.

Кроме того, пограничные службы сопредельных государств могут в одностороннем порядке закрыть свои пункты пропуска. Так, например:

- 7 апреля 2010 года Узбекистан закрывал пункты пропуска «Сейдикум а/д»; «Кызыл-кия-а/д»; «Баймак, а/д»;
- 7 апреля 2020 года Казахстан закрывал пункты пропуска «Каркыра»; «Жайыл»; «Камышановка»; «Кичикапка»; «Куркуроо».

Транспортная инфраструктура республики, обеспечивающая автомобильные, авиационные и железнодорожные перевозки, находится на стадии цифровой модернизации. После вступления Кыргызской Республики в Евразийский экономический союз потребовалась определённая модернизация Единой автоматизированной информационной системы, которая привела к временной остановке в работе приложений Safe-TIR и TIR-EPD. В декабре 2016 г. Государственная таможенная служба успешно перезапустила все соответствующие модули приложения Safe-TIR в реальном времени. В ближайших планах – обновление приложения TIR-EPD и дальнейшая работа по цифровизации системы Международных дорожных перевозок.

Продолжается работа по внедрению автоматизированной информационной системы «Электронный транспортный контроль». Из 27 пунктов транспортного контроля на 18 помимо других видов транспортного контроля, осуществляется весогабаритный контроль. Также, установленная

автоматизированная система АИС «Электронный транспортный контроль» позволяет минимизировать человеческий фактор, а также даёт возможность производить мониторинг за деятельностью инспекторского состава пункта транспортного контроля (ПТК) через центральный сервис, установленный в Министерстве транспорта и дорог Кыргызской Республики. В настоящее время производятся работы по подключению к системе остальных пунктов транспортного контроля, планируется охватить республику автоматизированной системой.

В республике установлена динамическая система автоматизированного весогабаритного контроля автомобильных транспортных средств. Необходимость во внедрении современных технологий связана с ущербом, который наносит перегруженный или неправильно загруженный транспорт дорожному покрытию, что в свою очередь требует дорогостоящих инвестиций в ремонт дорог. Новые системы позволяют взвешивать осевые нагрузки и измерять габариты грузового автотранспорта в автоматическом режиме. Особенностью новой системы является то, что при движении транспорта специальные датчики, встроенные в дорожное полотно, автоматически анализируют тип автомобиля, количество осей, номерной знак транспортного средства, его вес и нагрузку на оси. После сбора исходных данных система в графическом виде выдаёт оператору системы, поступившие данные о транспортном средстве, на основе которых оператор может принять соответствующие действия. Данные, полученные системой, автоматически сохраняются и отправляются на центральный сервер.

В настоящее время система установлена в пунктах пропуска «Сосновка» и «Кемин». Данная система позволит производить взвешивание транспортных средств в движении и своевременно выявлять автомобили с превышением допустимой массы. Автоматизация заключается в следующем: система самостоятельно определяет взвешиваемый транспорт путем видеофиксации государственных номерных знаков в онлайн-режиме, а затем передает полученные данные в единую базу. При перевесе и превышении допустимых норм по габаритам водителю выписывается квитанция об уплате необходимого сбора.

Продолжается работа по внедрению проекта «Безопасный город», который направлен на снижение смертности и количества ДТП на дорогах Кыргызской Республики. Проект разделён на 2 основных этапа, где в рамках первого этапа планируется охватить часть перекрёстков г. Бишкек, а также автомобильные дороги Чуйской области. На втором этапе будут уже охвачены все области страны, а также крупные населённые пункты.

Проект реализуется по сервисной модели, которая предполагает получение фото- и видео фактов о нарушениях ПДД, зафиксированных с применением специализированных технических, путем предоставления услуг. Оплата же исполнителям будет производиться только за уже фактически оплаченные штрафы путём соответствующего расщепления.

В рамках реализации первого этапа Проекта планируется установить аппаратно-программные комплексы на 110 участках дорог г. Бишкек. В результате с 2016 по 2019 году, по данным МВД КР, по всей республике было установлено всего 145 камер фиксации. Это позволило уменьшить уровень смертности от ДТП практически на 19%.

Транспорт с бензиновым и дизельным двигателем в Кыргызстане, наряду с другими субъектами «коричневой» экономики, является основным источником загрязнения окружающей среды. По данным Национального статистического комитета республики динамика объёма ввоза различных транспортных средств, а также частей и принадлежностей к ним динамично выросла с 481,9 млн. долларов США в 2010 году до 911.2 млн. долларов США в 2014 году. Со вступлением Кыргызстана в ЕАЭС в 2015 году, данный поток существенно уменьшился и стабилизировался в пределах от 195.6 млн. долларов США до 282.9 млн. долларов США.

В результате, по официальным данным, например, столица страны, рассчитана на 40 тыс. автомобилей, тогда как фактически в ней зарегистрировано 400 тысяч автомобилей. При этом, 90% загрязнения экологии в Бишкеке приходится на транспортные средства. В целом же по республике в 2018 году выбросы в атмосферу только транспортными средствами составили по республике 180 тысяч тонн.

Такая ситуация привела к увеличению числа заболеваний от загрязнения воздуха с 510.9 тысяч случаев в 2010 году до 593.8 тысяч случаев в 2018 году. Снижение значения данного показателя в последующих годах, объясняется началом пандемии COVID-19, когда перегруженная система здравоохранения просто не смогла фиксировать все случаи заболеваний от загрязнения воздуха.

Таджикистан

Основными проблемами развития транспортно-дорожной системы Таджикистана можно выделить следующее:

1) Многие международные и национальные маршруты все еще находятся в плохом состоянии, что серьезно подрывает непрерывность и безопасность движения на этих участках. Различные источники сообщают, что от 65 до 80% участков дорог в Таджикистане требуют немедленной реконструкции. Это обусловлено различными факторами. Основная часть дорог была построена в советский период, и их строительство, особенно параметры строительства

дорожного покрытия предусматривал осевую нагрузку транспортных средств до 6 тонн, что не соответствует сегодняшним требованиям. До настоящего времени серьезной проблемой являлся тот факт, что предельная нагрузка на ось (6 тонн) таких покрытий ниже допустимой нагрузки в 10 тонн на каждую ось. Эксплуатация транспортных средств, загруженных в соответствии с разрешенными нормами, вызывает массовое разрушение этих отрезков дороги. Поэтому предлагается временно уменьшить нагрузку на этих отрезках до 6 тонн на ось. Тем не менее, нарушение дорожных покрытий начинает проявляться в значительной степени также на участках дорог, которые были восстановлены в последние 10 лет, и которые ремонтировались в соответствии с современными международными стандартами.

2) разрозненность существующих трех железнодорожных линий страны и отсутствие их электрификации.

3) Перевозки воздушным транспортом ограничены объемом в размере 500 000 международных и 200 000 внутренних пассажиров в год. Размер грузовых перевозок воздушным путем незначителен, в связи с отсутствием подходящих самолетов и небольшим объемом ценных товаров экспорта и импорта. С мизерной долей грузовых перевозок на рынке, малой внешней финансовой помощью, гражданской авиации необходимо преодолевать серьёзные институциональные, финансовые и операционные трудности. Растет озабоченность относительно техобслуживания, сервиса и безопасности в связи с изношенностью парка воздушных судов.

4) отсутствие крупных логистических предприятия, которые могли бы обеспечить весь пакет логистических услуг, включая складирование, перегрузку, обработку грузов и другие услуги с применением наиболее прогрессивных технологий, а также услуги страховки и таможенного оформления. У большинства транспортных компаний нет серьезного опыта осуществления мультимодальных перевозок, уровень контейнерных перевозок является недостаточным, нет специалистов в логистике с опытом осуществления современных видов международной торговли. Учитывая это, Республика Таджикистан уделяет особое внимание на важность развития логистического обслуживания и в перспективе интеграцию её в сеть логистических услуг центрально - азиатских стран.

5) Правовую основу осуществления международных автомобильных перевозок составляют двусторонние и многосторонние межправительственные соглашения о международном автомобильном сообщении и транзите. Сегодня двухсторонние соглашения являются сдерживающим фактором для транзита. Это выражается прежде всего в различных правовых режимах как в отношении налогов и сборов, так и в характере действующих схем выдачи разрешений,

которые ограничивают выбор маршрутов доставки, квотируют перевозок, препятствуют реализации принципа «свободы транзита» (вследствие процедур выдачи транзитных разрешений, ограничения их количества). Тем самым подрывается транзитный потенциал как самих государств, заключивших такие соглашения, так и всего региона в целом.

6) Таможенные процедуры являются неизменным спутником транзитных процедур. Несмотря на действие обновленной в 1999 году Киотской таможенной конвенции, таможенное регулирование в транзитных странах на практике продолжает отличаться в части предъявляемых требований и процедур. Отсутствуют интегрированные информационные системы, позволяющие заблаговременно информировать о грузах на всем пути следования. Таможенные органы транзитных стран используют информационные системы, которые отличаются друг от друга. Отсутствие координации между таможенными органами сопредельных государств, слабое распространение в транзитных странах практики проведения совместного таможенного досмотра. Несвоевременное доведение изменений, принятых в сфере таможенного регулирования, до всех участников рынка, в нарушение положений международных соглашений и конвенций.

7) Учитывая пересечение границ нескольких государств, перевозчики в ряде случаев должны получать несколько виз транзитных государств. Процедуры выдачи виз очень часто носят дискриминационный характер: при прочих равных условиях водители из одних стран могут получить визу быстрее и с меньшим перечнем формальностей, чем водители из других стран. Визовые процедуры в транзитных странах не гармонизированы по перечню необходимых документов, стоимости, срокам оформления.

8) В результате быстрого роста числа транспортных средств возникают заторы и повысился уровень загрязнения воздуха. Автомобильный транспорт является основным фактором вредного воздействия на качество воздуха в г. Душанбе и других больших городах.

В Республики Таджикистан начиная с 2021 года начата работы по цифровизации в транспортной отрасли. В связи с этим было разработано 26 моделей цифровизации транспортной отрасли страны и ведётся активная работа в данном направлении.

Также для управления дорожными активами Министерством транспорта Республики Таджикистан разработано Программа внедрения системы управления дорожными активами в Республике Таджикистан (СУДА) на 2021-2024 годы.

Целью разработки и реализации данной программы является достижение целей, поставленных Концепцией цифровой экономики в Республике

Таджикистан, посредством использования информационных и коммуникационных технологий и внедрения интеллектуальной системы управления дорожными активами.

Реализация Программы соответствует целям, поставленным Национальной стратегией развития Республики Таджикистан на период до 2030 года и значительным образом изменит деятельность государства по улучшению мер по содержанию дорог.

Ожидается, что в результате исполнения плана мероприятий по реализации настоящей Программы будет обеспечено повышение эффективности по следующим направлениям:

- эффективность системы управления дорожными активами;
- увеличение срока использования дорожных активов и создание эффективной системы управления дорожными активами;
- целевое использование государственного финансирования;
- развитие информационного и коммуникационного потенциала государственных органов для дальнейшего предоставления электронных услуг населению, правительственным и неправительственным организациям и создания на этой основе компонентов цифровой экономики и электронного правительства.

Следует отметить, что период реализации Программы охватывает 2022-2023 годы, и для более глубокого и быстрого сбора данных в рамках предоставленных средств будет закуплена дорожно-исследовательская техника. Оборудование для обследования дорог будет использоваться для сбора информации о международной, национальной и местной дорожной сети, которая находится под контролем Министерства транспорта Республики Таджикистан. Все закупаемое оборудование и техника, будут соответствовать нормам и стандартам экологической и технической безопасности, установленным законодательством Республики Таджикистан.

В настоящее время первый этап Программы включает закупку технического оборудования для автомобильных дорог международного и национального значения, а на следующих этапах до 2023 года будут охвачены дороги местного значения.

8. Риски и вызовы транспортной интеграции региона

Страны Центральной Азии являются одними из наименее «соединенных» экономик в мире. Индикатор связанности в регионе в среднем составляет менее 60 процентов по коэффициенту транспортного доступа в отношении к глобальному ВВП – это самый низкий показатель по данной шкале. Стоимость импорта и экспорта товаров в Центральной Азии остается высокой, что

подрывает их конкурентоспособность за рубежом и повышает стоимость импортных товаров для местных потребителей. Например, себестоимость доставки контейнера в Шанхай из любой страны Центральной Азии более чем в пять раз превышает стоимость его транспортировки из Польши или Турции.¹³

Согласно данным программы ЦАРЭС, инвестиции в транспортные коридоры окупаются за счет экономии времени в пути ввиду повышения средней скорости перевозок. Однако эта экономия времени часто сводится на нет при пересечении границ из-за неэффективных процедур и ограниченной пропускной способности таможенных постов.

В последние годы в Центральной Азии произошел качественный сдвиг в сторону укрепления регионального сотрудничества. Между лидерами государств региона установлен системный политический диалог, основанный на принципах добрососедства, взаимоуважения и равноправия. С 2018 года внедрена практика регулярного проведения Консультативных встреч глав государств Центральной Азии. Укрепление межгосударственных отношений сегодня способствует становлению Центральной Азии в качестве стабильного, открытого и динамично развивающегося региона, надежного и предсказуемого международного партнера, а также емкого и привлекательного рынка.

Несмотря на положительные моменты, сегодня перед странами региона стоят ряд вызовов и рисков, которые могут стать камнем преткновения при осуществлении эффективной транспортной интеграции:

- несоответствие нормативно-правовых основ различных стран – участниц перевозочного процесса;
- различные технические стандарты;
- отсутствие унифицированной железнодорожной колеи на всем пути следования из-за чего грузы либо перегружаются на другой подвижной состав, либо происходит операция смены колесных пар на межгосударственных стыковых пограничных пунктах;
- геоэкономические разногласия отдельных стран;
- недостаточность провозной способности железных и автомобильных дорог;
- отсутствие единой технологии взаимодействия различных видов транспорта при колебании объемов транзитных грузов;
- неразвитость сети логистических терминалов и хабов, отсутствие единой методики (политики) их формирования и взаимодействия, как на территории страны, так и за её пределами.

¹³ Алматы, апрель 2021, МБРР

– разрабатываемые и реализуемые различные целевые программы по развитию транспортной инфраструктуры носят несистемный характер.

– опасение потери независимости транспортной политики или же опасение определенного давления при принятии решений.

– нехватка финансовых ресурсов для реализации инфраструктурных проектов.

– в силу ведения закрытой политики или отношения стран ЦА к различным международным организациям, союзам (ЕАЭС, ВТО) могут возникнуть сложности при согласовании единых тарифов и нормативно-правовых документов.

– неопределённость границ и пограничные конфликты. До сих пор между некоторыми странами Центральной Азии остаются споры вокруг границ: 472 км кыргызско-таджикской границы не делимитированы и не демаркированы, только 504 км, 5% из 1378 километров кыргызско-узбекской границы не описаны. Такая неопределённость линии границ до сих пор является причиной конфликтов приграничных поселений и страдания простых людей, а также негативного воздействия на отношения центрально-азиатских стран.

– Пандемия коронавируса. COVID-19, по-прежнему, остаётся глобальным риском для всей мировой экономики, включая страны Центральной Азии. Согласно прогнозам ОЭСР из-за этого кризиса, экономика региона должна была сократиться в 2020 году в среднем на 1,7% - цифра, которая скрывает резкие колебания по Центральной Азии, от сокращения на 12,6% в Кыргызстане до роста на 1,8% в Туркменистане, согласно официальным данным (Всемирный банк, 2020) (МВФ, 2020). Данные о торговле для многих стран региона подтвердили это. По данным ОЭСР, в первом полугодии 2020 года, например, экспорт из Узбекистана и Казахстана сократился на 22% и 13% соответственно. Для стран с узким ассортиментом экспортной продукции и узким кругом торговых партнёров влияние снижения внешнего спроса было особенно болезненным. Например, в Туркменистане, где более 90% экспорта составляют углеводороды, 27-процентное падение экспорта страны в Китай, вероятно, создаст гораздо более непосредственное давление, чем 44-процентное снижение в Узбекистане, потому что более 80% туркменского экспорта предназначено для Китая по сравнению с 20% от Узбекистана. По данным Национального статистического комитета Кыргызской Республики, в 2020 году по сравнению с 2019 годом, ВВП республики сократился на 3.35%, а объём экспорта - на 0.65%.

– Воздействие ситуации в Афганистане. С приходом в 2021 году «Талибана» к власти в Афганистане и окончательным уходом оттуда США, регион Центральной Азии подвергся новым рискам с точки зрения

продвижения религиозного экстремизма, а также наплыва потока беженцев и наркотиков. Такая ситуация во многом может повлиять и усложнить процесс транспортной интеграции центрально-азиатских стран.

- Отсутствие гарантии на постоянный спрос и востребованность на функционирование того или иного транспортного маршрута, что может отразиться на его окупаемости;

- Нехватка, отток, и как следствие, дефицит высококвалифицированных кадров в транспортной отрасли;

- Вероятность возникновения финансово-экономических кризисов и снижения инвестиционной активности;

Соответственно, первоочередная задача заключается в умении управлять рисками и вызовами, как гарант транспортно-коммуникационной взаимосвязанности в Центральной Азии. На практике это подразумевает, прежде всего, своевременное выявление, последующий детальный анализ рисков, вызовов и угроз, с их последующим разделением на главные, и второстепенные, а также определение всех необходимых ресурсов на их нейтрализацию. Само успешное преодоление отмеченных выше рисков и вызовов транспортной интеграции региона возможно лишь только при консолидации усилий всех сторон интеграции и своевременного исполнения совместно принятых мер.

9. Имеющиеся на сегодняшний день проблемы связанные со скоплением грузов на границе КНР и Казахстана, направляющихся в Узбекистан, и предпринимаемым мерам по их прохождению

В условиях пандемии Китай продолжает принимать жесткие меры по сдерживанию распространения коронавируса как внутри страны, так и на приграничных зонах.

По оценкам китайских и зарубежных экспертов, придерживаясь политики «нулевой терпимости» к COVID-19, руководство КНР сохранит режим усиленной профилактики и контроля эпидемии на приграничных зонах (аэропорты, сухопутные и морские КПП) как минимум до конца 2022 г., в связи с растущим риском завозных случаев нового штамма коронавирусной инфекции.

Такой порядок аргументируется тенденцией ухудшения эпидемиологической ситуации в мире и увеличением фактов завоза новых штаммов вируса в Китай. В качестве наглядного примера отмечают наблюдаемый рост новых заражений в России, Индии, Бангладеш, Шри-Ланке и Мьянме. В связи с введением жестких санитарно-эпидемиологических и ограничительных мер на пограничных пунктах пропуска в Синьцзян-

Уйгурском автономном районе (СУАР), значительно затруднен вывоз из Китая грузов как автомобильным, так и железнодорожным транспортом. В частности, в китайско-казахстанском КПП «Алашанькоу» и «Хоргос», китайско-кыргызском контрольном пункте «Иркештам» образуются многокилометровые и многодневные очереди из фур и вагонов, гружённых, в том числе скоропортящимися продуктами. Срываються сроки поставок, контрактные обязательства, стороны терпят убытки.

Одной из причин сокращения объёмов прохождения грузов ж/д и автомобильным транспортом является наличие двухсторонних проблем между КНР и Казахстаном. Усиление т.н. «санитарно-эпидемиологической ситуации в условиях пандемии» на китайско-казахстанской границе является очередным рычагом давления Пекина с целью получения политической уступки от Нур-Султана по ряду чувствительных для Китая вопросов (положение этнических казахов в СУАР, усиление антикитайских настроений в Казахстане и др.). Данный шаг Пекина влияет на прохождение грузов в страны Центральной Азии из/в КНР. В то же время, железнодорожные составы по маршруту Китай-Европа рассматриваются китайской таможней в приоритетном порядке и не задерживаются. При этом, грузы, следующие из Китая в Казахстан и страны ЦА по железным и автомобильным дорогам, месяцами простаивают и проходят усиленную дезинфекцию.

В ходе проведённого в сентябре с.г. телефонного разговора между первым заместителем Премьер-министра Казахстана А.Смаиловым и вице-премьером Госсовета Хань Чжэном, казахстанской стороной выражена обеспокоенность по ситуации, связанной со скоплением на пограничном переходе «Достык-Алашанькоу» поездов из Казахстана в КНР, где приём грузов снизился с 16 до 5-6 составов в сутки, что привело к простоям на границе порядка 7 тыс. вагонов.

Ситуация усугубляется тем, что посещение приграничных территорий как со стороны соседних стран, так и внутри Китая ограничено. Кроме того, по неофициальной информации, план-задание по отгрузке грузов в порту «Ляньюнган» скорректирован китайскими региональными транспортными подразделениями с пропорции отгрузки 50/50 на 80/20 с увеличением объёмов отгрузки грузов по европейскому маршруту. Справочно: Порт «Ляньюнган» создан при участии казахстанского капитала в уставном фонде с 49%.

Несмотря на имеющиеся трудности, связанные с вывозом грузов в Узбекистан через КПП «Алашанькоу», «Хоргос» и «Иркештам», Посольством поддерживается регулярный контакт с Госсоветом, МИД, Минкоммерции, Минтранспорта, Главным управлением таможни КНР, Китайской государственной железнодорожной компанией, региональными Канцеляриями

иностранных дел (СУАР, провинции Хэнань, Янцзусу, Шаньдун, Ганьсу) и другими министерствами и ведомствами Китая по вопросу оперативного решения транспортировки автотранспортных грузов и товарных железнодорожных составов, следующих в направлении Узбекистана. Особое внимание уделяется на проведение адресной работы по каждому грузовому автотранспорту и товарному ж/д составу, находящихся в КПП «Алашанькоу», «Хоргос» и «Иркештам» и ж/д станциях «Циндао», «Ляньюньган», «Чжэнчжоу» и др.

В ходе встреч с представителями указанных структур акцентируется внимание на необходимость обеспечения скорейшей доставки в Республику Узбекистан грузов, состоящих, прежде всего, из оборудования, запасных частей, производственных линий по выпуску медицинских изделий и др. для обеспечения своевременного ввода инвестиционных проектов в отраслях промышленности.

По утверждению китайской стороны, основными причинами скопления большого количества международных автомобильных и железнодорожных грузов на указанных пограничных пунктах являются введенные жестких требований, как со стороны Китая, так и Казахстана по обязательному предоставлению перевозчиками отрицательных результатов ПЦР-тестов на COVID-19, длительная процедура обработки транспортных и грузовых средств, а также осуществление других карантинных мероприятий на территориях КПП.

Справочно: На сегодняшний день пропускная способность КПП «Иркештам» в день всего 10-12 автомашин. Функционирует ограниченное количество дезинфекционных модулей с низкой пропускной способностью. Вместе с тем, на обозначенных пограничных пунктах сокращено количество представителей таможенных, миграционных и иных служб из-за жестких карантинных мер, что приводит к затягиванию процесса обслуживания внешнеторговых грузов.

По итогам проделанной работы, с января по сентябрь с.г., совместно с китайской стороной из КПП «Алашанькоу», «Хоргос», «Иркештам» и 27 ж/д станций Китая и портов обеспечено прохождение 2 943 транспортных средств с различными грузами из 3 358.

10. Роль международного сотрудничества в развитии цифровизации на транспорте

Пандемия COVID-19 нанесла сокрушительный удар мировой экономике и международной торговле. При этом, наиболее сильно пострадали внутриконтинентальные страны. Новые условия многоформатных ограничений, связанные с карантином, ясно показали, что система

транспортирования, логистики и транспортных коридоров стран Центральной Азии не отвечают современным требованиям.

В условиях дальнейшего ужесточения международной конкуренции в сфере торговли, инвестиций, грузовых и пассажирских перевозок странам региона необходимо совместно реализовать системные и согласованные меры, направленные на:

- создание современной системы международных транспортных коридоров с высоким уровнем альтернативности;
- оптимизацию транспортно-логистических затрат при перевозке грузов и пассажиров;
- повышение скорости обработки и перевозки грузов;
- повышение качества, безопасности и частоты грузовых и пассажирских перевозок;
- повышение транспортного и транзитного потенциала региона;
- внедрение высоких технологий в сферу транспорта и повышение уровня цифровизации сферы международных пассажирских и грузовых перевозок.

Учитывая текущий и разнящийся уровень развития цифровизации на транспорте в странах центрально-азиатского региона, на примере развитых стран, важно принять активные меры по внедрению цифровых технологий как на национальном, так и на международном уровнях.

Стремительное развитие новых технологий, в случае непринятия соответствующих мер, будет значительно увеличивать «разрыв» в будущем в цифровом развитии на транспорте все дальше оставляя страны коридора позади.

В этой связи, учитывая опыт и практику развитых и развивающихся стран с высоким уровнем внедрения технологий в различные виды перевозок, а также международные инициативы, реализуемые под эгидой международных и региональных организаций и объединений Узбекистан, активно работает в этом направлении.

Так в последние годы Узбекистан стал ключевым драйвером содействия транзиту, стимулируя торговлю в регионе и за его пределами. Несмотря на проблемы, связанные с пандемией COVID-19, Узбекистан последовательно увеличивает объем использования книжек перевозки грузов (TIR Carnet).

В прошлом 2020 году в который был провозглашён в Узбекистане «Год развития науки, просвещения и цифровой экономики» особое внимание уделено цифровизации транспортной отрасли и повсеместному внедрению передовых и инновационных технологий в таможенных органах страны.

Правительство Узбекистана оказывает повсеместную поддержку цифровизации системы международных дорожных перевозок (eTIR) в рамках Европейской экономической комиссии ООН, в том числе за активное участие в принятии в начале 2020 года Приложения 11 к Таможенной конвенции МДП от 1975 года.

Был принят Указ Президента Республики Узбекистан от 5 июня 2020 года №УП-6005 “О реформировании таможенного администрирования и совершенствовании деятельности органов Государственной таможенной службы Республики Узбекистан” который радикально реформирует таможенные органы и способствует эффективному использованию современных информационных и коммуникационных технологий в таможенной службе, а также формирования «цифровой таможни», являющейся логическим продолжением и развитием «безбумажной и электронной таможни.

В рамках утвержденной настоящим Указом «Дорожной карты» по реализации Концепции по реформированию таможенного администрирования и повышению эффективности деятельности органов государственной таможенной службы Республики Узбекистан в 2020 — 2023 годах ведутся плановые работы по цифровизации таможенных процедур.

Запуск пилотного проекта в прошлом году «E-TIR» между Республиками Узбекистан и Казахстан является ярким примером успешного взаимодействия и практическим воплощением в жизнь приоритетных задач, поставленных главой нашего государства.

В рамках данного пилотного проекта, через приграничный таможенный пост «Яллама» Ташкентского областного таможенного управления, прибыли грузовые автомобили, выехавшие с таможенного поста ВЭД «Арк-Булак».

Вопросы развития транспорта и транзита являются востребованными и на фоне распространения пандемии коронавируса, которая переросла в беспрецедентный глобальный кризис. Следует отметить, что в такой сложный период, упрощение и ускорение процессов перемещения товаров через таможенные границы, максимальное использование соответствующей транспортной инфраструктуры и коммуникаций для перевозки товаров, а также оперативное решение возможных проблем стали важной необходимостью.

Участниками международной торговли отмечались широко распространённые проблемы, вызванные несовместимостью прикладных программ для электронного бизнеса с точки зрения форматов передачи информации.

С этой целью, в рамках ООН проведена работа, направленная на регулирование и стандартизацию EDI (англ. Electronic data interchange «электронный обмен данными» - ЭОД). Это подразумевает передачу

структурированной цифровой информации между организациями, основанной на определенных стандартах и конвенциях регламентах и форматах передаваемых сообщений.

Основная задача EDI — обеспечение стандартизированного обмена транзакционной и другой цифровой информацией, а также возможности программного взаимодействия компьютерных систем различных сегментов, организаций. EDI — одна из самых ранних технологий в электронной коммерции, которую начали реализовывать в начале 1970-х годов. Европейской экономической комиссией ООН (ЕЭК ООН) в 1996 году был основан Центр Организации Объединенных Наций по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН) — вспомогательный межправительственный орган, служащий основным органом ЕКОСОС в сфере стандартизации электронной коммерции и выработке рекомендаций для упрощения международной торговли.

Именно данный орган выработал и поддерживает такую систему стандартов электронного обмена данными как UN/EDIFACT - United Nations rules for Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport¹⁴, который устанавливает стандарты программирования при обмене данными в международной коммерции (правила синтаксиса, типы сообщений и т.д.). Данный стандарт является единственным международным стандартом в управлении, коммерции и транспорте, и является преобладающим за пределами Северной Америки и на территории стран Таможенного союза. Для решения уже обозначенной выше проблемы совместимости прикладных программ для электронного бизнеса требуется более гибкий и функционально совместимый способ стандартизации бизнес семантики. Именно для этих целей СЕФАКТ ООН разработал справочную модель данных (СМД). СМД, разрабатываемые СЕФАКТ ООН, основаны на стандартизированной бизнес-семантике СЕФАКТ ООН и могут использоваться в различных сегментах электронных деловых операций. *(см в приложении).*

Таким образом, «СМД представляет собой сводный перечень стандартизированных форматов данных и процессов для использования в той или иной деловой области, понятных в глобальном масштабе и пригодных для обмена между сторонами с использованием общих структур обмена данными в стандартном формате».

Одним из основных компонентов СМД является Библиотека ключевых компонентов Организации Объединенных Наций (БКК ООН), которая

¹⁴<https://unece.org/trade/uncefact/unedifact/part-4-rules-electronic-data-interchange-administration-commerce-andtransport>

представляет собой семантическую библиотеку деловой информации, согласуемую, проверяемую и публикуемую СЕФАКТ ООН модель данных. БКК ООН использует Технические спецификации ключевых компонентов Организации Объединенных Наций (ТСКК ООН), что обеспечивает ее согласованность и функциональную совместимость с другими системами.

В СМД, основанную на БКК ООН, могут быть заложены требования к обмену данными для международной торговли, закупок, страхования, таможенных и других регулирующих органов путем обобщения передового опыта как упрощения процедур торговли, так и электронных деловых операций.

СМД обеспечивает совместимость деловой информации. Такая совместимость деловой информации обеспечивается как при одностороннем представлении деловой информации, так и при двустороннем взаимодействии прикладных программ с использованием средств обмена информацией с помощью Интернета и веб-протокола, а также традиционных системам электронного обмена данными (ЭОД).

В идеале, в СМД деловая информация представлена в форме, необходимой как прочтению человеком, так и машинной обработке. Среди преимуществ справочной модели данных СЕФАКТ ООН следует указать, снижение затрат, поддержка системы единого окна, общая база перечней кодов и стандартизированных данных, поддержка принципа «эталонного бланка», и универсальная синтаксическая совместимость. Последнее, в частности, означает, что электронный обмен данными может производиться с использованием различных инструментов поддержки синтаксиса, таких как ЭДИФАКТ ООН, расширяемый язык разметки (XML) или другое.

В целом, СМД – ключевой инструмент в разработке современных прикладных программ, которым необходимо обмениваться данными с другими прикладными программами. Пилотное применение было осуществлено между Беларусью и Сербией в отношении стандартов, относящихся к экспортным операциям с применением водного и железнодорожного транспорта. Результаты показали, гармонизация семантики документов и наборов данных является важным компонентом рабочего процесса в общем и электронного рабочего процесса, в частности. Учитывая развитие электронного документооборота, ключевым становится вопрос автоматизации понимания содержания документа.

Подход, предложенный СЕФАКТ ООН для приведения всех торговых и транспортных документов, задействованных в цепочке поставок, к единой эталонной модели для мультимодальных перевозок, представляется наиболее

многообещающим. Вопрос юридического признания важен и требует внимания при трансграничном и мультимодальном обмене информацией.

11. Перспективы внедрения стандартов СЕФАКТ ООН в рамках экономического коридора «Шымкент-Ташкент-Худжанд».

За последние 5 лет отношения между Казахстаном, Таджикистаном и Узбекистаном заметно улучшились. Страны значительно снизили барьеры для трансграничного перемещения товаров и людей. Таджикистан и Узбекистан, у которых были напряженные отношения около двух десятилетий, отменили визовые требования для граждан друг друга для посещений сроком до 30 дней. Они также повторно открыли множество пунктов пересечения границы (ППГ), которые были закрыты в 1990-х годах.

Казахстан и Узбекистан провели ряд казахстанско-узбекистанских бизнес форумов, на которых были подписаны контракты на сотни миллионов долларов США. В результате этого торговые и туристические потоки между тремя странами значительно увеличились в течение 2017–2019 годов.

Примечательно, что объем двусторонней торговли товарами между Казахстаном и Узбекистаном вырос с 1,8 млрд. долларов США в 2016 году до 4,1 млрд. долларов США в 2019 году. Объем двусторонней торговли между Таджикистаном и Узбекистаном вырос за тот же период с 81,8 млн. долларов США до 470,6 млн. долларов США. Число граждан Таджикистана, посетивших Казахстан и Узбекистан, увеличилось в 4,4 раза в период с 2016 по 2018 годы, а количество граждан Узбекистана, посетивших Казахстан и Таджикистан, более чем удвоилось за тот же период.

Пандемия коронавирусной инфекции (COVID-19) вызвала временный спад в региональной экономической интеграции в Центральной Азии. Чтобы сдержать распространение болезни, в начале 2020 года Казахстан, Таджикистан и Узбекистан ввели ограничения на трансграничное перемещение населения. Они также ввели различные формы мер внутренней строгой изоляции. Несмотря на то, что все три страны отменили меры внутренней строгой изоляции в мае-августе 2020 года, ожидается, что в ближайшем будущем они сохранят некоторые ограничения на международные поездки.

Тем не менее, правительства Казахстана, Таджикистана и Узбекистана по-прежнему привержены углублению экономической интеграции своих стран в средне- и долгосрочной перспективе. Они намерены реализовывать совместные проекты в области транспорта, энергетики и других отраслей.

Казахстан и Узбекистан планируют расширить двустороннюю торговлю товарами до 5,0 миллиардов долларов в течение нескольких лет. Аналогичным образом, Таджикистан и Узбекистан стремятся увеличить двустороннюю

торговлю товарами до 1,0 миллиарда долларов в среднесрочной перспективе. Эти три страны также заинтересованы в сотрудничестве в увеличении своего экспорта товаров и услуг в другие страны, в частности, путем содействия транзитной торговле.

Внедрение уже разработанных и опробованных в Украине стандартов СЕФАКТ ООН, позволит значительно упростить работу, как таможенных органов, так и перевозчиков, способствует сокращению операционных издержек, ускорит и сделает ее более безопасной.

Предлагаемая к внедрению система справочной модели данных СЕФАКТ ООН позволит странам региона создать комплексное решение и работать в едином формате, так как применение электронных разрешений невозможно без интеграции всех участников перевозочного процесса.

От внедрения справочной модели данных СЕФАКТ ООН выиграют все стороны, участвующие в системе перевозок в данном регионе.

Во-первых, СЕФАКТ ООН предоставит дополнительные возможности для обеспечения безопасности и управления рисками, снизив таким образом опасность случаев мошенничества.

Во-вторых, более тесное международное сотрудничество позволит всем заинтересованным сторонам значительно снизить административную нагрузку и в максимальной степени воспользоваться преимуществами глобальной системы управления цепочками поставок.

В-третьих, предоставление предварительной информации о грузе и обмен информацией в реальном масштабе времени будут содействовать ускорению таможенных процедур и пересечения границ.

Существует множество причин, по которым географический район, состоящий из городов Шымкент и Ташкент, а также Туркестанской, Ташкентской и Согдийской областей (далее именуемый регион ЭКШТХ, *см в приложении*), может стать динамичным экономическим коридором.

Среди них:

- выгодное расположение и пространственные особенности региона;
- относительно хорошая трансграничная транспортная связанность и высокая численность населения;
- высокая экономическая активность в регионе;
- тесные исторические, культурные и этнические связи между;
- множество возможностей, в том числе возможности для расширения взаимовыгодного трансграничного экономического сотрудничества и интеграции.

Регион ЭКШТХ расположен в сердце Центральной Азии вдоль ряда международных транспортных коридоров. Четыре из шести коридоров ЦАРЭС

проходят через этот регион (*см. в приложении*). Туркестанская и Ташкентская области имеют протяженную общую границу. Ташкентская область также имеет протяженную общую границу с Согдийской областью. Несмотря на то, что Туркестанская и Согдийская области не имеют общей границы, сухопутным мостом между ними служит Ташкентская область.

Города Шымкент, Ташкент и Ходжент расположены в пределах легкой досягаемости друг от друга. Самое короткое автомобильное расстояние составляет 130 км. между городами Шымкент и Ташкент, 156 км. между городами Ташкент и Худжанд и 280 км. между городами Шымкент и Худжанд. Помимо автомобильных дорог эти города связывают железные дороги.

Помимо городов Шымкент, Ташкент и Худжанд, регион ЭКШТХ включает в себя множество других кластеров экономической активности, таких как города Ангрен, Нурафшон и Туркестан.

Худжанд является не только административным центром Согдийской области, но и центром Худжандской агломерации, которая включает несколько второстепенных городов области (например, Гулистон и Истиклол).

Население региона ЭКШТХ составляет более одного миллиона человек, Шымкент является третьим по величине городом в Казахстане после Нур-Султана и Алматы.

Ташкент является самым крупным городом не только в Узбекистане, но и во всей Центральной Азии. Его официальное население составляет более 2,5 миллионов человек. Его фактическое население (включая население, представители которого являются официальными жителями других частей Узбекистана, но живут в Ташкенте) намного больше.

Худжанд - второй по величине город в Таджикистане после Душанбе. Туркестанская, Ташкентская и Согдийская области входят в число крупнейших областей Казахстана, Узбекистана и Таджикистана соответственно.

В Туркестанской и Согдийской областях проживает значительное этническое узбекское меньшинство, а в Ташкентской области - большое этническое казахское меньшинство. В конце 2018 года официальное население региона ЭКШТХ составляло 11,1 миллиона человек, что равно 15,2% от общей численности населения Центральной Азии. Средняя плотность населения в регионе составила 69,4 человека на квадратный километр.

Уровень экономической активности в регионе ЭКШТХ высок. В течение 2014–2018 гг. реальный валовой региональный продукт (ВРП) городов и областей региона быстро рос. В 2018 году совокупный номинальный ВРП составил 24,5 млрд долларов США. В регионе ЭКШТХ плотность экономической активности, измеряемая по ВРП или ВВП на 1000 квадратных километров, в среднем выше, чем в любой из стран ЭКШТХ.

Плотность экономической активности особенно высока в городах Шымкент, Ташкент и Худжанд, что указывает на то, что эти города могут служить экономическими узлами региона. На сектор услуг приходится самый высокий удельный вес в ВРП городов Шымкента и Ташкента и Туркестанской и Согдийской областей. Крупнейшим сектором экономики Ташкентской области является промышленность.

Внутри региональная торговля товарами. Все три страны ЭКШТХ являются членами зоны свободной торговли Содружества Независимых Государств (СНГ).

В этом качестве они не применяют импортные тарифы в двусторонней торговле товарами (с некоторыми исключениями). Тем не менее, торговля между странами ЭКШТХ сталкивается с различными нетарифными барьерами, такими как санитарные и фитосанитарные (СФС) меры и технические барьеры.

Оценки согласно статистическим данным, показывают, что торговля товарами между казахстанской и узбекистанской частями региона и между его казахстанской и таджикистанской частями сократилась в период пандемии. В то же самое время объем торговли товарами между таджикистанской и узбекистанской частями региона вырос.

Трансграничная торговля в регионе ЭКШТХ сосредоточена на небольшом количестве товаров. Три основных торгуемых группы товаров это:

- цинковая руда и концентрат, которые поставляются таджикистанско-китайским совместным предприятием «Горпром» в Согдийской области для Алмалыкского горно-металлургического комбината в Ташкентской области;
- овощи и фрукты, которые экспортируются из Ташкентской области в казахстанскую часть региона ЭКШТХ;
- пшеничное зерно и мука, которые экспортируются из казахстанской части региона в его узбекистанскую часть (см. в приложении).

Транзитная торговля. Регион ЭКШТХ является крупным транзитным коридором. Город Шымкент и Туркестанская область играют транзитную роль для торговли Узбекистана и Таджикистана с регионами Казахстана, не входящими в ЭКШТХ, а также с Российской Федерацией и другими странами. Они служат воротами для экспорта Узбекистана и, в меньшей степени, для экспорта из Таджикистана свежих и сушеных фруктов и овощей в Евразийский экономический союз (ЕАЭС).

Большая часть экспорта КНР в Узбекистан проходит через казахстанскую часть региона ЭКШТХ. Таким же образом, город Ташкент и Ташкентская область играют транзитную роль во внешней торговле Таджикистана. Более того, город Ташкент и Согдийская область служат воротами для внешней торговли в Узбекистане и Таджикистане

соответственно. Значительный процент экспорта Казахстана и Российской Федерации в Афганистан проходит через регион ЭКШТХ. По оценкам, в 2018 году общая стоимость формальной транзитной торговли через регион составила от 20,5 млрд долл США до 25,5 млрд долларов.

Существует много возможностей для расширения внутриотраслевой торговли дифференцированными товарами и услугами в регионе ЭКШТХ. Это относится к широкому спектру товаров и услуг, включая продукты питания и текстильные изделия, строительные материалы, продукцию химической промышленности (такую как удобрения и фармацевтические препараты), связанные с туризмом услуги, услуги третичной медицинской помощи, услуги высшего и профессионального образования, услуги по распространению сельскохозяйственных знаний, а также услуги по тестированию качества и сертификации.

Существует также много возможностей для расширения экспорта товаров и услуг в страны, не входящие в ЭКШТХ, путем расширения трансграничного экономического сотрудничества и интеграции в регионе. Примечательно, что все три части региона могут увеличить транзитные торговые потоки и экспорт транспортных и складских услуг в страны, не входящие в ЭКШТХ, путем расширения сотрудничества в области транспорта и упрощения процедур торговли.

Они также могут расширить экспорт фруктов и овощей в Российскую Федерацию, КНР и другие страны путем;

- расширения сотрудничества в области содействия транспорту и упрощения процедур торговли;
- внедрения системы справочной модели данных СЕФАКТ ООН;
- создания цепочек добавленной стоимости в садоводстве;
- развития услуг по сертификации качества продуктов питания.

Снижение барьеров для трансграничных торговых и инвестиционных потоков в регионе ЭКШТХ может помочь странам ЭКШТХ в развитии экономически эффективных и надежных региональных цепей поставок основных товаров, включая продукты питания, фармацевтическую продукцию и медицинское оборудование.

Страны ЭКШТХ также могли бы развивать производство и улучшить экспорт своей промышленной продукции. Как только ЭКШТХ достигнет своего полного развития, фирмам, базирующимся в регионе, будет легче экспортировать свою продукцию в соседние страны. Путем экспорта в соседние страны многие промышленные компании приобретут знания и опыт, который повысит их способности экспортировать и в другие страны.

Таким образом, ЭКШТХ станет тестовой площадкой для экспорта промышленной продукции из стран ЭКШТХ на глобальные рынки.

Цифровизация автотранспортных услуг.

Степень цифровизации транспортных услуг, включая услуги автомобильного транспорта, по-прежнему низка в странах ЭКШТХ, несмотря на недавно достигнутый прогресс в этой области. Все три страны ЭКШТХ присоединились к Конвенции о Договоре международной дорожной перевозки грузов (Конвенция КДПГ), которая обеспечивает правовую основу для международных автомобильных перевозок. Однако ни одна из стран ЭКШТХ еще не ратифицировала протокол 2008 года к Конвенции КДПГ, который обеспечивает правовую основу и стандарты для использования электронных средств для регистрации накладной КДПГ.

Низкий уровень цифровизации услуг автомобильного транспорта является одной из причин относительно высокой стоимости международных перевозок автомобильным транспортом в регионе ЭКШТХ. Ратификация странами ЭКШТХ протокола 2008 года к Конвенции КДПГ и введение электронной накладной КДПГ послужит стимулом для цифровизации транспортных услуг в регионе и поможет снизить стоимость международных перевозок автомобильным транспортом.

Страны ЭКШТХ могут значительно повысить эффективность и качество услуг железнодорожного транспорта, внедрив современные ИКТ в работу железнодорожного транспорта. Сотрудничая во внедрении таких технологий, страны ЭКШТХ могут увеличить свои выгоды.

Предлагаемые действия.

Для улучшения автомобильного и железнодорожного сообщения в регионе ЭКШТХ предлагаются следующие действия:

- Гармонизировать национальные стандарты стран ЭКШТХ в отношении веса автодорожных транспортных средств для облегчения международных перевозок автомобильным транспортом;

- Внедрить современные ИКТ, такие как системы справочной модели данных СЕФАКТ ООН, на автомобильном и железнодорожном транспорте посредством регионального сотрудничества.

Пункты пересечения границ.

Высокая стоимость (включая затраты времени) пересечения границ в регионе ЭКШТХ является серьезным препятствием для экономической интеграции казахстанской, узбекистанской и таджикистанской частей региона. Для преодоления этого препятствия и значительного снижения стоимости и

времени перехода границы, крайне важно развивать регион ЭКШТХ, что, в свою очередь, требует модернизации ППГ и управления границами.

Важнейшее значение для создания ЭКШТХ имеет модернизация автодорожных и железнодорожных ППГ в регионе ЭКШТХ, учитывая их важность для экономической деятельности в регионе. Автодорожные и железнодорожные ППГ в регионе ЭКШТХ.

Существует восемь автомобильных и железнодорожных ППГ внутри региона ЭКШТХ (далее именуемые ППГ ЭКШТХ). Пять из них расположены на границе между Туркестанской и Ташкентской областями, а остальные три находятся на границе между Ташкентской и Согдийской областями. Большая часть из них расположена вдоль одного или двух транспортных коридоров ЦАРЭС

Полностью функционирующие и эффективные пункты пропуска в регионе ЭКШТХ очень важны для экономической деятельности в регионе. Все торговые потоки между казахстанской, узбекистанской и таджикистанской частями региона проходят через эти ППГ.

То же самое можно сказать и о высоком удельном весе торговых потоков между регионом ЭКШТХ и остальным миром. Большая часть транзитных торговых потоков в регионе также проходит через пункты пропуска в регионе ЭКШТХ. Более того, миллионы человек проходят через ППГ ЭКШТХ каждый год, а через ППГ Жибек Жолы/Гишт Куприк в среднем проходят около 25 000 человек в день. ППГ между Ташкентской и Согдийской областями важны не только для Согдийской области, но и для всего Таджикистана.

Затраты при пересечении границы.

Поскольку за последние несколько лет увеличились объемы перемещения товаров, транспортных средств и населения в регионе ЭКШТХ, переход границ через пункты пропуска в регионе ЭКШТХ стал затратным в отношении времени, необходимого для перехода границы. Транспортным средствам часто требуется тратить многие часы просто на то, чтобы пройти через ППГ ЭКШТХ. Согласно данным в рамках исследования «Измерение и мониторинг эффективности коридоров» ЦАРЭС, в 2019 году грузовым автомобилям, направляющимся из Узбекистана в Казахстан, потребовалось в среднем 21,5 часа, чтобы пройти через ППГ Яллама-Коньсабаева.

Грузовым автомобилям, следовавшим из Узбекистана в Таджикистан, в среднем требовалось 3,1 часа на пересечение ППГ Ойбек-Фотехабод. Грузовым поездам, идущим из Казахстана в Узбекистан, требовалось в среднем 12 часов, чтобы пройти через ППГ Сарыагаш-Келес.

Высокие затраты при пересечении границы для товаров и грузовых автомобилей увеличивают торговые издержки в регионе ЭКШТХ, делают товары, произведенные в регионе, менее конкурентоспособными на внешних рынках, повышают внутренние цены на импортные товары и делают транзитную торговлю менее рентабельной.

Особенный вред это наносит торговле скоропортящейся продукцией, такой как свежие фрукты и овощи. Задержки и другие неудобства, с которыми люди сталкиваются, пересекая ППГ в регионе ЭКШТХ, препятствуют развитию регионального туризма. Инфраструктура и оборудование ППГ. Одной из причин высокого уровня затрат на переход границ в регионе ЭКШТХ является неудовлетворительная инфраструктура и отсутствие современного оборудования на ППГ.

В большинстве автодорожных ППГ слишком мало полос для транспортных средств, учитывая объем трафика, который приходится оформлять на этих ППГ. Для грузовых автомобилей, перевозящих скоропортящиеся грузы, не существует отдельных полос движения. Более того, пассажирские и грузовые транспортные средства используют одну и ту же полосу на ППГ, на которой оформляются как пассажирские, так и грузовые перевозки, то есть отсутствует оптимизация оформления пассажирского и грузового трафика.

Таможенные информационные системы часто выходят из строя, вызывая задержки в оформлении грузовых перевозок. Оборудование для неинтрузивного контроля, такое как рентгеновские аппараты, либо недоступно, либо устарело и часто не работает. Отчасти по этой причине сотрудники таможенных органов проводят ручные проверки транспортных средств и грузов, которые занимают больше времени. Автомобильные весы не автоматизированы и имеют низкую точность, что допускает слишком большую свободу действий со стороны операторов весов.

Правительства стран региона ЭКШТХ признают необходимость скоординированной модернизации ППГ на их общих границах. В настоящее время они строят новые объекты для оформления пассажирских транспортных средств на этом ППГ. В 2019 году Казахстан и Узбекистан начали реконструкцию и модернизацию ППГ Конысбаев-Яллама. Они также строят грузовые терминалы рядом с этим ППГ. Число полос движения для транспортных средств увеличено с одной до трех для каждого направления движения, и на ППГ установлено новое оборудование для сканирования и взвешивания транспортных средств. На грузовых терминалах созданы условия для таможенного оформления экспорта и импорта. Таджикистан и Узбекистан

также договорились модернизировать ППГ на их общей границе, включая границу между Согдийской и Ташкентской областями.

Еще одна причина высоких затрат при пересечении границ в регионе ЭКШТХ - слабость управления границами. Во всех трех странах ЭКШТХ существует большое количество пограничных ведомств (то есть ведомств, которые осуществляют контроль на границе), и наблюдается отсутствие координации и сотрудничества между ними. За некоторыми исключениями каждый тип контроля на границе осуществляется отдельным ведомством.

В пунктах пропуска региона ЭКШТХ нет механизма «Единого окна», несмотря на то, что Казахстан запустил портал «Единого окна» для внешней торговли в апреле 2019 года, а Таджикистан начал апробацию электронного «Единого окна» для внешней торговли в ноябре 2019 года. Представленные на границе ведомства обычно проводят контроль последовательно. Печатная копия одного и того же документа часто должна представляться нескольким пограничным ведомствам. Обмен данными между большинством пограничных ведомств в большинстве случаев недостаточен. «Расположенные на границе» отделения многих контрольных ведомств требуют предоставления бумажных копий документов, выдаваемых «расположенными не на границе» отделениями тех же ведомств. Опечатка или другая ошибка, сделанная в бумажном документе персоналом «расположенных не на границе» отделений, иногда вызывает значительную задержку в получении разрешения на экспорт со стороны «расположенных на границе» отделений одного и те же ведомства.

Пограничным ведомствам стран региона ЭКШТХ также не хватает сотрудничества. На ППГ региона ЭКШТХ отсутствует совместный пограничный контроль. В 2018 году таможенные органы Казахстана и Узбекистана подписали соглашение о взаимном признании таможенного контроля отдельных видов товаров. Однако соглашение распространяется только на небольшое количество товаров. Между таможенными органами Казахстана и Таджикистана и между таможенными органами Таджикистана и Узбекистана такие соглашения отсутствуют.

Большинство товаров, проходящих через ППГ региона ЭКШТХ, проходят один или несколько физических досмотров, когда они перевозятся не в опломбированном отсеке, контейнере или вагоне. Несмотря на то, что таможенные органы Казахстана и Узбекистана приняли систему управления рисками, казахстанские и узбекистанские таможенники в пунктах пропуска ЭКШТХ проводят физическую проверку большинства входящих грузов.

Таможенное ведомство Таджикистана еще не внедрило систему управления рисками, и его сотрудники в пунктах пропуска ЭКШТХ проводят физическую проверку всех входящих грузов. Ни в одной из стран ЭКШТХ

представленные на границе ведомства, отвечающие за фитосанитарный и ветеринарный контроль, не внедрили систему управления рисками. Следовательно, на ППГ региона ЭКШТХ должностные лица этих ведомств физически проверяют все входящие грузы, которые подлежат фитосанитарному или ветеринарному контролю. Сотрудники таможни Казахстана на КПП Сарыагаш-Келес часто проводят физическую проверку товаров, перевозимых по железной дороге через Казахстан в Узбекистан, даже когда товары перевозятся в опечатанном контейнере или вагоне.

Для этого контейнер/вагон обычно доставляется на частную железнодорожную сортировочную станцию, где груз выгружается, проверяется и перегружается. Этот процесс увеличивает не только время транзита, но и стоимость перевозки, поскольку экспедитор оплачивает разгрузку, перегрузку и другие услуги, предоставляемые железнодорожной сортировочной станцией. Более того, практика использования услуг частной железнодорожной сортировочной станции для проведения таможенных проверок товаров создает возможности для коррупции.

Все транспортные средства, проезжающие через ППГ региона ЭКШТХ, проходят физический досмотр с обеих сторон ППГ. Проверка транспортных средств, въезжающих на ППГ на узбекистанской стороне между Ташкентской и Согдийской областями зачастую бывает довольно интрузивной и занимает много времени. При прохождении через автодорожные ППГ региона ЭКШТХ грузовые автомобили проходят взвешивание с обеих сторон ППГ.

Следовательно, чтобы значительно снизить стоимость перехода границы, странам ЭКШТХ необходимо модернизировать не только инфраструктуру и оборудование ППГ, но и процедуры пересечения границы. В частности, им необходимо установить электронные «Единые окна» на ППГ региона ЭКШТХ и перейти от зависимости от физических проверок к системе управления рисками. Страны ЭКШТХ могут значительно упростить свои процедуры торговли в регионе ЭКШТХ путем гармонизации своих требований к данным для таможенного оформления товаров и налаживания трансграничного электронного обмена данными между своими «Едиными окнами» для внешней торговли. Этими мерами они могут снизить стоимость пересечения границы для пассажиров, товаров и транспортных средств. Для снижения государственных расходов на управление границами, им необходимо установить совместный таможенный, транспортный и СФС-контроль на ППГ региона ЭКШТХ, аналогично совместному таможенному контролю на ППГ между КНР и Монголией

Таможенный транзит.

Затраты и задержки, связанные с таможенным транзитом товаров, значительно увеличивают торговые издержки в регионе ЭКШТХ. Большая часть внутрирегиональных экспортных и импортных перевозок и большинство транзитных перевозок автомобильным транспортом в регионе производятся с использованием системы «Transports Internationaux Routiers» (TIR) - Международные дорожные перевозки (МДП).

Грузовые транспортные средства, перевозящие грузы по книжке МДП, относительно быстро проходят через ППГ, поскольку таможенные органы не проводят физическую проверку такого груза. Кроме того, эти грузовые транспортные средства не обязаны присоединяться к сопровождению/конвою. Тем не менее, использование системы МДП увеличивает торговые издержки по нескольким причинам. Во-первых, грузовые автомобили, которые отвечают требованиям МДП.

Следовательно, автотранспортные перевозчики взимают более высокие сборы за перевозку грузов в таких грузовых транспортных средствах. Во-вторых, книжки МДП стоят несколько сотен долларов США. В-третьих, процедура получения книжки МДП является довольно громоздкой и трудоемкой. Поэтому использование системы МДП является экономически эффективным только тогда, когда дорогостоящие грузы перевозятся автомобильным транспортом через несколько границ.

Когда грузовое транспортное средство перевозит грузы без книжки МДП, оно должно присоединиться к таможенному конвою (то есть к группе грузовых транспортных средств, сопровождаемых дорожной полицией и сотрудником таможни) на пункте пропуска или на внутреннем пункте таможенного оформления. Водитель грузового транспортного средства должен платить за таможенное сопровождение, что увеличивает транспортные расходы. Кроме того, таможенные конвои отходят от пунктов пропуска ЭКШТХ лишь несколько раз в день, и грузовые транспортные средства часто часами ждут присоединения к одному из этих конвоев. Это значительно увеличивает время транспортировки.

Страны ЭКШТХ могут содействовать таможенному транзиту в регионе ЭКШТХ, внедряя электронную систему МДП (eTIR), систему книжек АТА (Admission Temporaire/временный ввоз) и усовершенствованную транзитную систему ЦАРЭС (CATS-УТСЦ)/общий обмен информацией (ICEOOI).³⁷ Внедрение системы eTIR ускорит выдачу книжек МДП и позволит таможенным органам проводить оценку рисков до прибытия груза на ППГ. Внедрение системы АТА будет способствовать таможенному транзиту тех товаров, которые временно экспортируются/импортируются. Внедрение УТСЦ/ООИ позволит участникам ВЭД получить «комплексные гарантии»,

которые охватывают несколько операций таможенного транзита в течение определенного периода времени.

Это также снизит стоимость гарантий для законопослушных участников ВЭД. Кроме того, страны ЭКШТХ могут содействовать транзитной торговле в регионе ЭКШТХ путем назначения национальных координаторов по транзиту и местных координаторов по транзиту. Национальные координаторы по транзиту будут координировать внедрение системы eTIR, системы книжек АТА и УТСЦ/ООИ в странах ЭКШТХ и выполнять функции национальных контактных лиц по всем вопросам, касающимся таможенного транзита. Местные транзитные координаторы ЭКШТХ будут сотрудничать друг с другом и с национальными транзитными координаторами, таможенными органами, участниками ВЭД и транспортными операторами для обеспечения правильного применения процедур транзита в различных транзитных системах.

Предлагаемые действия.

Следующие действия планируются или предлагаются для снижения расходов на пересечение границы в регионе ЭКШТХ:

- Модернизация инфраструктуры и оборудования в других пунктах пропуска ЭКШТХ;
- Установить электронные «Единые окна» на всех ППГ региона ЭКШТХ;
- Гармонизировать требования к данным для таможенного оформления товаров и наладить обмен данными между электронными «Едиными окнами» для внешней торговли;
- Осуществить переход от системы физических проверок к системе управления рисками;
- Внедрить систему справочной модели данных СЕФАКТ ООН, систему eTIR, систему книжек АТА и УТСЦ/ООИ;
- Создать зеленые полосы для грузовых автомобилей, перевозящих скоропортящиеся товары, и/или использующих систему справочной модели данных СЕФАКТ ООН систему МДП, систему eTIR, систему книжек УТСЦ/ООИ или АТА;
- Назначить национального координатора по транзиту в каждой стране ЭКШТХ и местных координаторов по транзиту в регионе ЭКШТХ для содействия транзитной торговле в регионе;

Заключение

Исходя из вышеперечисленного следует, что внедрение системы справочной модели данных СЕФАКТ ООН будет отвечать всем текущим приоритетам региона ЭКШТХ, связанным с развитием информационно-коммуникационных технологий, повышением экспортного и транзитного потенциала страны, а также развитием надёжных и безопасных железнодорожных и автотранспортных коридоров для осуществления мультимодальных перевозок.

Принимая во внимание Меморандум, подписанный сторонами региона ЭКШТХ заключенного в 2020 году, включающего в себя пункт: *«Развитие приграничной торговли в частности устранение барьеров при перевозке грузов, гармонизации транзитных и таможенных процедур и развитие сотрудничества в реализации проектов строительства новой и развитию существующей транспортно-логистической инфраструктуры»*, будет предложено официально рассмотреть вопрос внедрения системы справочной модели данных СЕФАКТ ООН, а также будет разработана «дорожная карта» по реализации данной инициативы.

По оценкам Всемирного экономического форума, цифровизация может снизить выбросы от логистики на 10–12% к 2025 году, в первую очередь, за счет оптимизации логистических цепочек. Косвенно, процесс внедрения информационных технологий на транспорте в центрально-азиатских странах также позволит создать дополнительные рабочие места в смежных отраслях, так как по информации Всемирного банка цифровизация непосредственно влияет на рынок труда.

Таблица 1. Географическо-демографический потенциал стран ЦА

Страна	Географическое расположение страны в регионе	Выход к Мировому океану или морю	Территория (млн. кв. км.)	Рельеф территории (%)	Население (млн. чел.)
Всего ЦА	-	нет выхода к Мировому океану	4,0	19% - горы	76,1
Казахстан	северная часть региона	нет выхода к Мировому океану; имеет выход к Каспийскому морю	2,7	63 % - степи; 25 % — пустыни и полупустыни; 10 % — горы	19,0
Туркменистан	юго- западная часть региона	нет выхода к Мировому океану; имеет выход к Каспийскому морю	0,49	почти 80% - пустыня; менее 20% - горы	6,0
Узбекистан	центральная часть региона	нет выхода к Мировому океану; имеет выход к Аральскому морю	0,45	около 75% - пустыня; 21,3% - горы	35,0
Кыргызстан	восточная часть региона	нет выхода к Мировому океану	0,19	94% - горы	6,5
Таджикистан	юго-восточная часть региона	нет выхода к Мировому океану	0,14	93% - горы	9,5

Таблица 2. Действующие транспортные коридоры Узбекистана

№	Наименование международного транспортного коридора	Протяжённость маршрута (км)	Сроки транспортировки (в сутках)
1	Ташкент (Узбекистан) - Галаба - «Мазари Шариф» (Афганистан)	933	4
2	Ташкент (Узбекистан) – Туркменистан - «Бандер-Аббас» (Иран)	2 827	13
3	Ташкент (Узбекистан) - «Достык - Алашанькоу» (Казахстан)-Ляньюньгань (Китай)	5 908	14
4	«Ташкент (Узбекистан) - Казахстан - Россия»	8 683	22
5	«Ташкент (Узбекистан) - Алтынколь (Казахстан) - Хоргос» (Китай)	1 292	13
6	«Ташкент (Узбекистан) - Туркменистан - Каспийское море-Азербайжан - Поти (Грузия)	2 667	14
7	«Ташкент (Узбекистан) - Казахстан - Россия – Белоруссия	4 385	14
8	«Ташкент (Узбекистан) - Казахстан - Россия – «Чоп» Украина	4 779	18
9	Ташкент (Узбекистан) - Казахстан - Санкт-Петербург (Россия)	4 263	14
10	Ташкент (Узбекистан) - Казахстан - Россия - Таллин (Эстония)	4 505	15
11	Ташкент (Узбекистан) - Казахстан - Россия - Рига (Латвия)	4 348	14
12	Ташкент (Узбекистан) - Казахстан - Россия - Клайпеда (Латвия)	4 603	16
13	Ташкент (Узбекистан) - Казахстан - Россия – Ильичевск (Украина)	4 239	15

Таблица 3. Участие в международных экономических и торговых объединениях

№	Страны	СНГ	ВТО	ЕАЭС
1.	Казахстан	+	+	+
2.	Кыргызстан	+	+	+
3.	Таджикистан	+	+	-
4.	Туркменистан	+	-	-
5.	Узбекистан	+	-	-

Таблица 4. Международные транспортные организации и союзы

№	Организации /союзы	Казахстан	Кыргызстан	Таджикистан	Туркменистан	Узбекистан
1.	МСД	+	+	+	+	+
2.	МСАТ	+	+	+	+	+
3.	МДП	+	+	+	+	+
4.	ИКАО	+	+	+	+	+
5.	МАК	+	+	+	+	+
6.	КТС	+	+	+	+	+
7.	МСЖД	+	-	-	-	-
8.	ОСЖД	+	+	+	+	+

**(+) означает участие, (-)неучастие стран в организациях*

Таблица 5. Участие в международных региональных программах

№	Страны	ТРАСЕКА	ЦАРЭС	ЭСКАТО	МАС	ШОС
1	Казахстан	+	+	+	+	+
2	Кыргызстан	+	+	+	+	+
3	Таджикистан	+	+	+	+	+
4	Туркменистан	+	+	+	+	+
5	Узбекистан	+	+	+	+	+

**(+) означает участие, (-) неучастие стран в организациях*

Таблица 6. Количество международных договоров, участницей которых является Узбекистан

№	Страны	всего	по видам транспорта:					По разным вопросам
			автомоб.	жд	авиа	транзит, транспорт	водный	
1	Двусторонние соглашения (транспорт)							
	СНГ	42	13	10	13	5	1	х
	Китай	2	2					
	Страны Азии, Африки	66	24	6	26	10	х	
	ИТОГО	110	39	16	39	15	1	
2	Многосторонние соглашения (транспорт)							
	СНГ, Иран, Афганистан	2				2		
	Страны СНГ	2				2		
	Страны СНГ, КНР	1	1					
	ТРАСЕКА	1				1		
	СНГ, Иран, Султан Оман	1				1		
	Страны Азии	1	1					
	Страны ШОС	1	1					
	ИТОГО:	9	3			6		
3	Разные вопросы							
	Страны СНГ	9						9
	Международные договоры универсального характера	10						10
	ИТОГО:	19						19
	ВСЕГО:	138	42	16	39	21	1	19

Таблица 7. Максимально допустимые габариты транспортного средства при международных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог

Максимальные габариты	Тип транспортного средства (т/с)	Параметры
Длина	Комбинированное т/с	12.00м
	Автопоезд	20.00м
Ширина	Все типы	2.55м
Высота	Все типы	4.00м

Таблица 8. Максимально допустимый вес транспортного средства при международных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог

Тип т/с		Вес	
		А*	В**
2-хосный грузовик		18.00 тонн	12.00 тонн
3-хосный грузовик		24.00 тонн	16.00 тонн
3-хосный грузовик, с ведущей осью, состоящей из двух пар колес, оборудованной пневмоподвеской		25.00 тонн	16.00 тонн
4-хосный грузовик		30.00 тонн	22.00 тонн
4 хосный грузовик, с двумя ведущими осями, состоящими из двух пар колес на каждой, оборудованными пневмоподвеской		32.00 тонн	24.00 тонн
3-хосный (2+1)комбинированное т/с		28.00 тонн	18.00 тонн
4-хосное (2+2) комбинированное т/с***	С расстоянием между осями полуприцепа от 1.3 до 1.8 м	36.00 тонн	23.00 тонн
	С расстоянием между осями полуприцепа более 1.8 м	38.00 тонн	24.00 тонн
5-тиосное комбинированное т/с		40.00 тонн	28.50 тонн
6-тиосное комбинированное т/с		40.00 тонн	
6-тиосное комбинированное т/с(для перевозки 40-футовых контейнеров)		44.00 тонны	32.00 тонны

Примечание: *Категория А: транспортное средство с максимальной нагрузкой на ось от 6 до 13 тонн и предназначенное для движения по дорогам I-III класса, а также по дорогам IV класса, построенным под нормативную нагрузку 13.00 тонн.

**Категория В: транспортное средство с максимальной нагрузкой на ось до 6 тонн и предназначенное для движения по всем дорогам.

***Если комбинированное т/с состоит из 18 т тягача и 20 т полуприцепа со сдвоенными колесами, ведущей осью и пневмоподвеской, максимально допустимый вес может быть увеличен на 2 тонны.

Таблица 9. Нагрузка на ось транспортного средства при международных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог

Расстояние между осями	Нагрузка на ось	
	А	В
1.00-1.25 м	07.00 тонн	04.50 тонн
1.25-1.39 м	08.00 тонн	05.00 тонн
1.39-2.50 м	09.00 тонн	05.50 тонн
Более 2.50 м	13.00 тонн	06.00 тонн

Рис. 1 Доля общего товарооборота центрально-азиатских стран вне региона (%), 2020 год

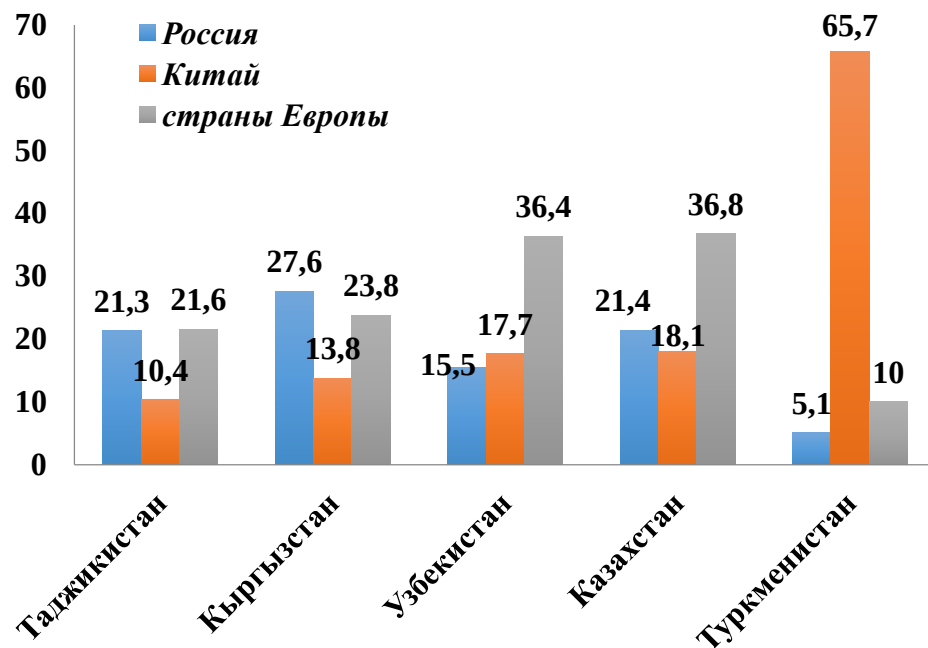


Рис.2 Доля стран ЦА во внешнеторговом обороте страны, 2020 год (%)

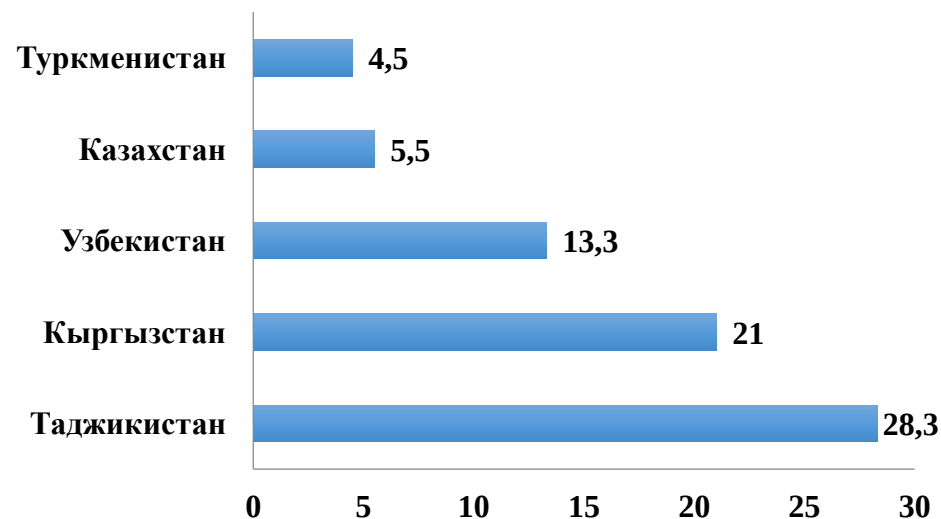
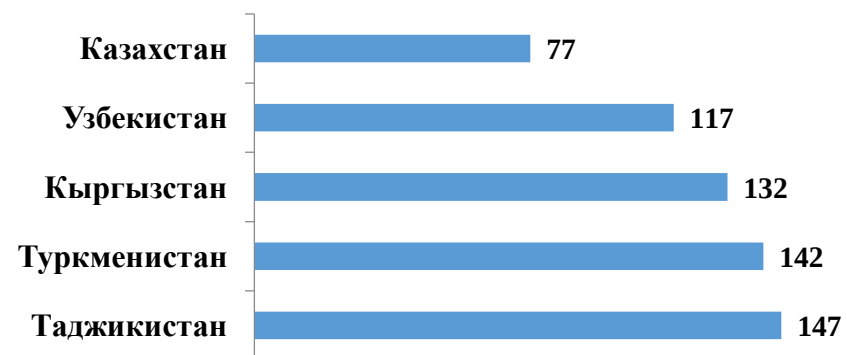


Рис. 3 Рейтинг стран Центральной Азии в агрегированном индексе эффективности логистики (LPI) за 2012, 2014, 2016 и 2018 годы



CAREC TRANSPORT CORRIDORS



TRANSPORT CORRIDOR EUROPE-CAUCASUS-ASIA (TRACECA)



INTERNATIONAL TRANSPORT AND TRANSIT CORRIDOR «UZBEKISTAN-TURKMENISTAN-IRAN-OMAN»



TRANSPORT CORRIDOR "NORTH-SOUTH"



