

REPORT
OF THE 12TH SESSION OF THE SPECA PROJECT WORKING GROUP ON
TRANSPORT AND BORDER CROSSING¹

13-14 March 2007

Dushanbe, Tajikistan

¹ This report has been issued without formal editing

TABLE OF CONTENTS

	<u>pages</u>
I. ORGANIZATION OF THE SESSION	3
A. Attendance.....	3
B. Opening of the session	3
II. PROCEEDINGS	4-5
III. MAJOR CONCLUSIONS AND RECOMMENDATIONS	5-9
IV. ADOPTION OF THE REPORT	9
V. ANNEXES	9
1. Agenda of the 12 th session of SPECA PWG-TBC	10-11
2. List of participants	12-17
3. Country statements	18-37
4. Maps of Road and Rail Networks in the SPECA region	38-40
5. Project proposal: Identification and Analysis of Transport Routes from the Countries of Central Asia to Afghanistan and the Port of Karachi (Pakistan)	41-52
6. List of rail, road and intermodal transport routes for the analysis Time/Cost-Distance.....	53-58
7. SPECA PWG-TBC Programme of Work 2008-2009	59-61
8. Draft Agenda of the 13th session of the SPECA PWG-TBC	62

I. ORGANIZATION OF THE SESSION

1. The 12th session of Project Working Group on Transport and Border Crossing (PWG-TBC) under the framework of SPECA took place on 13-14 March 2007 in Dushanbe, Tajikistan. The session was hosted by the Ministry of Transport and Communications of the Republic of Tajikistan, and was organized jointly with the Ministry of Transport and Communications of the Republic of Kazakhstan, the lead SPECA country in the field of transport. The session was conducted in English with simultaneous interpretation into Russian language. The Agenda of the session is enclosed as Annex 1.

A. Attendance

2. Representatives of the Islamic Republic of Afghanistan, the Azerbaijan Republic, the Republic of Kazakhstan, the Kyrgyz Republic, the Republic of Tajikistan and the Republic of Uzbekistan participated in the session. Representatives of UNECE, UNESCAP, EC, USAID, OSCE, Islamic Development Bank, European Bank for Reconstruction and Development and private sector also attended the session. The list of participants is enclosed as Annex 2.

B. Opening of the session

3. The session was opened by H.E. Mr. Abdurakhim Ashurovich Ashurov, Minister of Transport and Communications of the Republic of Tajikistan, and H.E. Mr. Azat Gabbasovich Bekturov, Vice-Minister of Transport and Communications of the Republic of Kazakhstan.

4. Mr. Ashurov welcomed participants to the session and briefed them on the progress achieved in the development of the transport sector of the Republic of Tajikistan. He stressed that Tajikistan is open to cooperation in the development of international transport dialog as well as partnership among transport providers and users of transport services on the basis of trust and cooperation, and expressed his hope that the session would further contribute to strengthening and development of relationship between the countries.

5. Mr. Bekturov noted the importance of continuation of regional cooperation under the framework of SPECA, and reaffirmed Kazakhstan's support to the Programme. He also expressed his gratitude to the Government of the Republic of Tajikistan for its initiative to host the 12th session of the PWG-TBC in Dushanbe, which clearly demonstrates close cooperation among the SPECA countries.

6. Mr. Barry Cable, Director of Transport and Tourism Division of UNESCAP, delivered the statement on behalf of Mr. Kim Hak-Su, the Executive Secretary of UNESCAP. In his statement, the Executive Secretary updated the session on the UNESCAP transport activities and the initiatives in the wider context of SPECA, and expressed his gratitude to the Ministries of Transport and Communications of Tajikistan and Kazakhstan for the excellent arrangements made for the joint organization of the session, and to the Research Institute on Transport and Communications (NIITK Almaty) for its invaluable support to SPECA PWG-TBC.

7. Mr. Michalis Adamantiadis, Chief of section of the Transport Division, on behalf of Mr. Marek Belka, the Executive Secretary of UNECE, welcomed the participants and expressed his gratitude to the Government of Tajikistan for holding the meeting in Dushanbe, and to the Ministry of Transport and Communications of the Republic of Kazakhstan (the lead SPECA country in the field of transport) for its work and contribution to the Programme.

II. PROCEEDINGS

8. Representatives of the Islamic Republic of Afghanistan, the Azerbaijan Republic, the Republic of Kazakhstan, the Kyrgyz Republic, and the Republic of Tajikistan presented their country reports. They outlined new projects and initiatives at the national level in the field of transport, progress in establishment and strengthening of national transport facilitation coordinating mechanisms, as well as in accession to and implementation of international agreements and conventions. The country statements are enclosed as Annex 3.

9. The Representative of Kazakhstan presented the high-quality maps of Rail and Road Networks in the SPECA region (Annex 4), which were published with the financial support from the Islamic Development Bank, as well as the internal resources of the Ministry of Transport and Communications of the Republic of Kazakhstan. The Representative of Kazakhstan, as the Chairman of the PWG-TBC, also introduced the SPECA PWG-TBC Programme of Work 2008-2009, developed in line with the Almaty Program of Actions (2003) and the Busan Declaration on Transport Development in Asia and the Pacific (2006).

10. Ms. Bekmagambetova, a representative of the Research Institute on Transport and Communications, presented the new project proposal on “Identification and analysis of transport routes from the countries of Central Asia to Afghanistan and to port of Karachi (Pakistan)”, developed at the initiative of NIITK. She also updated the session on the status of the projects of common interest to SPECA countries: “Analysis of Euro-Asian of transport routes in the TRACECA corridor” and “Transport routes from the countries of the Central Asia/SPECA to the port of Bandar-Abbas”.

11. The NIITK representative also reported on the progress made to develop of the databases of road and rail routes and border crossings in the SPECA region, as well as to enhance of the database format on intermodal transport infrastructure. Also, she introduced the SPECA Guide on road wayside facilities, Phase I – Kazakhstan, prepared by the Institute.

12. Representatives of UNECE made presentations on the joint UNECE /UNESCAP Project on Developing Euro-Asian Transport Linkages; UNECE Pilot Project on the facilitation of participation of Central Asian and Caucasus countries in the meetings of the UNECE Inland Transport Committee and selected subsidiary bodies; Requirements for the efficient use of the TIR Convention and Harmonization Convention in the SPECA region; Accession to and implementation of international conventions recommended by the PWG; and the Information centre of the Pan-European program on transport, public health services and an environment (THE PEP).

13. Representatives of UNESCAP informed the session on the accessions to the Intergovernmental Agreement on the Asian Highway Network and the signing of the Intergovernmental Agreement on the Trans-Asian Railway Network, reviewed recommendations for establishment and functioning of national coordinating mechanisms for transport facilitation, and

presented the analysis on selection of major routes within the SPECA region using the UNESCAP time/cost methodology.

14. The representative of the Organization on Security and Cooperation in Europe (OSCE) informed the session that the OSCE Economic Forum of 2006, inter alia, recognized the economic and transport challenges faced by OSCE member countries. To address these challenges, a high-level conference on the prospects for the development of trans-Asian and Eurasian transit transportation through Central Asia till the year 2015 will be held in the second half of 2007 in Dushanbe at the invitation of the Government of Tajikistan. The Conference would likely feature the issues of infrastructure, border crossing, financing, and implementation of the Almaty Program of Action, and, therefore, be of direct relevance for the seven landlocked SPECA members.

III. MAJOR CONCLUSIONS AND RECOMMENDATIONS

15. Following deliberations and substantive discussions of the documents and information as stipulated in the Agenda of the 12th session of SPECA PWG-TBC, the Project Working Group came to the following conclusions and recommendations.

16. The Group took note of the country statements by the national representatives of Afghanistan, Azerbaijan, Kazakhstan, Kyrgyzstan, and Tajikistan, and requested that their written contributions be annexed to the present report in both Russian and English.

17. The Project Working Group welcomed the new initiative of NIITK on the development of the Project proposal on identification and analysis of transport routes from Central Asian countries to Afghanistan and the Port of Karachi (Annex 5). The PWG approved in principle the project proposal and requested the Ministry of Transport and Communications of Kazakhstan to submit the proposal on behalf of SPECA PWG-TBC to the Government of the United States of America for consideration of possible funding.

18. The Project Working Group expressed its appreciation to the Ministry of Transport and Communication of Kazakhstan for its work on submitting the projects proposals on Analysis of Euro-Asian transport routes in the TRACECA corridor; and Transport routes from the Central Asia/SPECA countries to the port of Bandar-Abbas, approved at the 11th session of PWG in March 2006, on behalf of SPECA PWG-TBC to potential donors for consideration of possible funding and joint implementation. The Working Group noted that Tajikistan would propose a project of general SPECA interest for consideration by the 13th session of the Group.

19. Noting the refined format of the database on intermodal transport, the PWG reviewed the progress achieved in developing the four priority transport databases for the SPECA region (rail routes, road routes, border crossing points, intermodal transport), and requested the SPECA countries to provide missing information for the databases.

20. The Project Working Group also requested UNESCAP to elaborate by July 2007 an appropriate Methodology, similar to that used on the Asian Highways database, for identifying the technical capability for transport of all types of containers and indicating detours on those route sections, where such transport is impossible.

21. The Project Working Group approved in principle the draft SPECA Guide on road wayside facilities (Phase I – Kazakhstan), and requested the highway administration authorities of the Republic of Kazakhstan to review the draft and provide the missing information by June 2007. The PWG also requested the SPECA countries to initiate collecting similar information on road wayside facilities in their respective countries

22. The Project Working Group decided to include in the Agenda of the 13th session the information on the status of the three above-mentioned projects of common interest to SPECA countries, progress achieved in developing the SPECA databases and the SPECA Guide on Road Wayside Facilities.

23. The Project Working Group stressed the crucial role of NIITK as institute of technical support through the Ministry of Transport and Communications of Kazakhstan in the implementation of the PWG-TBC projects and activities, and the need for financial and other assistance to NIITK along with continuing advisory assistance by UNESCAP Advisor on Transport.

24. The Project Working Group noted the list of rail, road and intermodal transport routes, originating from their respective capitals and destined for Afghanistan, Europe, Russian Federation, Islamic Republic of Iran, China, Japan, India, Republic of Korea, identified by the SPECA member states (Annex 6), and agreed on the following routes to be used for the Time/Cost-Distance analysis:

24.1. [Afghanistan /Kazakhstan] Astana – Balhash – Taraz – Shymkent – Kaplanbek/Zhibek Zholy – border with the Republic of Uzbekistan – Tashkent – Sydarya – border with the Republic of Tajikistan – Ura-Tube – Dushanbe – Kurgan-Tube – border with Afghanistan (by road)

24.2. [Azerbaijan] Baku – S. Turkmenbashi port – Ashgabat (intermodal)

24.3. [Kazakhstan] Astana – Esil – Tobol st. – border of the Russian Federation – Taranovskaya st. – Smolensk – Krasnoe st. – border of the Republic of Belarus – Osinovka st. – Minsk – Brest st. – Eastern and Western European countries (by rail)

24.4. [Kyrgyzstan] Bishkek – Lugovaya – Arys – Iletsk – Samara – Moscow – Brest – Warsaw (by road)

24.5. [Tajikistan] Dushanbe – Guzal – border of the Republic of Uzbekistan – Tejen - border of the Islamic Republic of Iran – Mashhad – Bafq – Bandar-Abbas (by rail)

24.6. [Turkmenistan] Ashgabat – Turkmenbashi – Russian Federation (by rail)

24.7. [Uzbekistan] Tashkent – Arys – Dostyk – China –North-East Asian countries (by rail)

25. The Project Working Group requested SPECA countries to collaborate with freight forwarders / transport operators to collect data on selected routes, prepare the Time/Cost-Distance analysis in cooperation with the UNECE and UNESCAP secretariats while building on relevant results of the EATL project, and present the results of the analysis at the 13th session of SPECA PWG-TBC.

26. The Project Working Group expressed its support to bilateral consultations on border-crossing issues between Tajikistan and its immediate SPECA neighbors held on 14 March 2007 under the framework of SPECA PWG-TBC, and requested to organize at the next 13th session of SPECA PWG-TBC, the bilateral consultation of interest to Kazakhstan and its immediate neighbours (Azerbaijan, Kyrgyzstan, Turkmenistan and Uzbekistan).

27. The Project Working Group expressed its sincere appreciation to the Ministry of Transport and Communications of Kazakhstan, the lead SPECA country in the field of transport, for the high quality printing of maps of Rail and Road Network in the SPECA Region.

28. The Project Working Group noted with satisfaction that with the adoption of the Guidelines to improve efficiency of PWG-TBC (2005) an increased attention was put to the direct needs of the SPECA countries in the field of transport in line with the Almaty Programme of Action. This includes the identification of road and rail networks on international importance in the SPECA region, development of the SPECA related transport databases, identification and analysis of international transport routes of interest to the SPECA countries, development of project proposals of common interest, and introduction of bilateral consultations on border-crossing issues.

29. The Project Working Group also noted cases of non-provision, delays or incomplete provision of requested information as serious risk factor in the implementation of the SPECA PWG-TBC activities. The Project Working Group urged the members to rectify the situation.

30. Noting the importance of establishment and effective and efficient functioning of national trade and transport facilitation committees, the Project Working Group requested UNECE/UNESCAP to consider organizing national seminars / workshops and providing advisory assistance in this regard. It also recommended that this activity be linked with the national workshops planned within the EATL project. In particular, the Working Group encouraged the organization of national workshops in Kazakhstan, Tajikistan and Uzbekistan in 2007, planned under the EATL Project, at dates to be agreed among the countries concerned and the UNECE / UNESCAP secretariats.

31. Reaffirming the importance of the international conventions recommended for accession at the second session of the PWG-TBC, and the progress achieved in accession to the conventions by the SPECA member countries since its last session, the Project Working Group encouraged the SPECA countries to consider further accession to and implementation of the conventions, including the important TIR and Harmonization conventions. Noting that accession to the international legal instruments would only serve transport facilitation if followed by proper implementation/enforcement, the Group encouraged regular consultations and effective cooperation of national authorities with representatives of the business sector in order to identify the most urgent implementation issues and most efficient ways to resolve them. It also acknowledged the technical assistance received from UNECE and UNESCAP and asked them to persist in their fund-raising efforts to continue the flow of advisory activities through national workshops and international conferences.

32. Having considered a document on the efficient use of the Convention on International Transport of Goods Under Cover of TIR Carnets and the Convention on Harmonization of Frontier Controls of Goods in the SPECA region, the Group took note of persistent impediments to efficient border-crossing procedures in the SPECA region; considered the implementation measures proposed in the document, including regular training for customs officials, delegation of functions to reduce

the number of control agencies at borders, if possible, harmonized working hours at adjacent border posts, cooperation between the border services of the respective neighbouring countries; and recommended the adoption of such measures to the SPECA countries. In particular, that focus be given to the following 5 measures as a matter of priority:

- (a) regular training on TIR procedures for Customs officials with the assistance of the TIR Executive Board and TIR Secretariat;
- (b) establish bilateral contacts with countries which have broad experience in using the TIR system (Kazakhstan, Russia) with a view to studying these experiences;
- (c) establish a mechanism for systematic monitoring of border waiting times;
- (d) introduce hotlines at appropriate governmental control agencies where transport operators can report their problems with border crossing and transit transport and find support;
- (e) delegate functions, reduce the number of control agencies at the border (ideally only Customs and border guard), if possible.

33. The Project Working Group recognized that the Busan Declaration (2006) on Transport Development in Asia and the Pacific 2007-2011 provides important directives also for PWG-TBC activities.

34. Noting the importance of intermodal integration of transport networks of the landlocked developing SPECA countries, the Project Working Group requested SPECA countries to consider ratifying the Intergovernmental Agreements on the Trans-Asian Railway Network. The Project Working Group also requested those SPECA countries which are not yet parties to the Intergovernmental Agreement on the Asian Highway Networks to consider acceding to the Agreement.

35. The Project Working Group reviewed the progress of the UNECE-UNESCAP joint project on developing Euro-Asian transport links, and requested the UNECE-UNESCAP secretariats to continue their efforts to secure extra-budgetary funds for the proposed extension (Phase II) of the project. It also request the Ministry of Transport and Communications of Kazakhstan (as the lead SPECA country in the field of transport), on behalf of the SPECA PWG-TBC, to address an official letter to the European Commission EuropeAid, confirming the importance of the project to the SPECA countries and supporting UNECE's request to consider possible funding for new phase of the project.

36. The Project Working Group reviewed the progress of the EU funded UNECE Pilot Project on the Facilitation of Participation of Central Asia and Caucasus Countries in Meetings of the Inland Transport Committee and Selected Subsidiary Bodies, stressed the importance of participation of SPECA countries in the work of the UNECE Inland Transport Committee, expressed its gratitude to the EU for its contribution and requested the Ministry of Transport and Communications of Kazakhstan, the lead SPECA country in the field of transport, to address a letter on behalf of the PWG-TBC to the EC EuropeAid, confirming the importance of this project for SPECA countries and supporting the UNECE's request to the EU to consider co-funding its continuation, as well as

welcoming the UNECE's initiative to explore the possibility of allowing Afghanistan to participate.

37. The Project Working Group noted that May 2007 will mark an unprecedented convening of the UNESCAP Commission session for the first time in Central Asia with the 63rd Session taking place from 17 to 23 May 2007 in Almaty, Kazakhstan. The Working Group also noted that the 62nd session of UNECE Commission will take place from 25 to 27 April 2007 in Geneva, within which a high-level debate on transport network will be held on 27 April 2007. The Group requested SPECA member countries to actively participate in the both Commission sessions.

38. The Project Working Group welcomed the forthcoming OSCE conference on the prospects for development of trans-Asian and Eurasian transit transportation through Central Asia till the year 2015 (Tajikistan, Fall 2007), and requested SPECA countries to actively participate in the conference. The Project working Group has also requested the Government of Kazakhstan, the lead SPECA country in the field of transport, to designate a high-ranking official to participate at the OSCE conference mentioned above and present the major achievements and future plans of the PWG-TBC.

39. The Project Working Group endorsed the Programme of Work 2008-2009 (Annex 7).

40. The Project Working Group endorsed the Draft Agenda of the 13th session of the SPECA PWG-TBC (Annex 8) to be held in Almaty, Kazakhstan, with the dates to be determined later.

41. The Project Working Group noted with interest the information on Clearing House on the Transport, Health, and Environment Trans-European Programme, and expressed appreciation to UNECE/WHO for this project. It also encouraged the transport sector of each SPECA country to participate in the Programme.

42. The Project Working Group expressed its deep gratitude to the Government of the Republic of Tajikistan and the Ministry of Transport and Communications of Tajikistan for its hospitality and the conducive atmosphere provided for the session; and also to the Government of the Republic of Kazakhstan and the Ministry of Transport and Communications of Kazakhstan for the substantial preparation and excellent arrangements made for the Session.

43. The Project Working Group also expressed deep appreciation to the Islamic Development Bank for providing financial support to the convening of the Meeting.

44. The major conclusions and recommendations were unanimously adopted by the 12th session of SPECA PWG-TBC on 14 March 2007 in Dushanbe.

IV. ADOPTION OF THE REPORT

45. The Major conclusions and recommendations of the 12th session of SPECA PWG-TBC were unanimously adopted on 14 March 2007 in Dushanbe.

V. ANNEXES

Annex 1

12th session of the SPECA Project Working Group on Transport and Border Crossing (PWG-TBC)

13-14 March 2007, Dushanbe, Tajikistan

AGENDA

1. Opening of the Session
2. Adoption of the Agenda
3. Report of the 11th Session of the PWG-TBC
4. Review of transport issues and initiatives in the SPECA region
 - a. Status report on issues and initiatives at national level:
 - i. New projects and initiatives at the national level in the field of transport;
 - ii. Establishment and functioning of national coordinating mechanisms for transport facilitation;
 - iii. Accession to and implementation of international conventions recommended by the Group.
 - b. Status report on projects / activities of common interest to SPECA countries:
 - i. Sub-regional project proposals adopted at the 11th session of SPECA PWG-TBC (NIITK / Kazakhstan/ UNESCAP / UNECE);
 - ii. Selection of major routes within the SPECA region for analysis using the UNESCAP time/cost methodology (UNESCAP/ SPECA member countries);
 - iii. Requirements for the efficient use of the TIR Convention and Harmonization Convention in the SPECA region (UNECE);
 - iv. Publication of maps of the SPECA road and rail networks (Kazakhstan/ UNESCAP/ UNECE);
 - v. Development of the SPECA PWG-TBC transport databases (NIITK / UNESCAP / UNECE);
 - vi. The SPECA guide on road wayside facilities (NIITK);
 - vii. OSCE transit transport conference in Dushanbe, Fall 2007 (UNECE).
 - c. Status report on UNECE/ UNESCAP regional and interregional projects of common interest to SPECA countries:
 - i. Intergovernmental Agreements on the Asian Highway and the Trans-Asian Railway Networks (UNESCAP);
 - ii. The UNECE-UNESCAP joint project on developing Euro-Asian transport links (UNECE / UNESCAP);

- iii. The UNECE Pilot Project on the facilitation of participation of Central Asian and Caucasus countries in the meetings of the UNECE Inland Transport Committee and selected subsidiary bodies, funded by the EU (UNECE).
 5. Bilateral consultations on border-crossing issues of interest to Tajikistan (Tajikistan/ UNESCAP / UNECE).
 6. Programme of Work 2008 – 2009.
 7. Review of the draft agenda for the 13th session of the SPECA PWG-TBC.
 8. Other business.
 9. Adoption of the Report.
-

Annex 2

LIST OF PARTICIPANTS

**12th Session of the PWG on Transport and Border Crossing in
the framework of the UN Special Programme for Economies of Central Asia
13-14 March 2007, Dushanbe**

СПИСОК УЧАСТНИКОВ

**12-го заседания ПРГ – Транспорт и пересечение границ
в рамках Специальной программы ООН для экономик Центральной Азии
13-14 марта 2007 года, Душанбе**

PARTICIPANT COUNTRIES	СТРАНЫ-УЧАСТНИЦЫ
Kazakhstan	Казахстан
H.E. Mr. Azat BEKTUROV Vice-Minister Ministry of Transport and Communications, Chairman Tel.: (3172) 24 16 16	Бектуров Азат Габбасович Вице-министр, Министерство транспорта и коммуникаций, Председатель
Mr. Bolat SMAGULOV Deputy Head Division, Transport Control Committee Tel. 3172 24-34-28 e-mail: Smagulov_b@mtc.gov.kz	Смагулов Болат Сапкенович Заместитель начальника Управления на автотранспорте и автодорогах, Министерство транспорта и коммуникаций Тел. 24-34-28
Ms. Zukhra ABISHEVA Head of section Department of Transport Policy and International Cooperation Ministry of Transport and Communications tel. (3172) 242097 / 3001651233 e-mail: abisheva@mtc.gov.kz	Абишева Зухра Ануарбековна Начальник отдела Департамента транспортной политики и международного сотрудничества Министерство транспорта и коммуникаций РК
Mr. Kaisar MALGAZH DAROV Customs Control Committee Mob.7017999111 e-mail: kmalgazhdarov@q0100.customs.kz	Мальгаждаров Кайсар Магжанович Начальник отдела Управления организации таможенного контроля Таможенного комитета Министерства финансов РУ Tel: 3172 974545
Afghanistan	Афганистан
H.E. Mr. Raz Mohammad ALAMI Technical Deputy of the Ministry of Civil Aviation and Tourism	Раз Мохаммад Аллами Заместитель министра по вопросам гражданской авиации и туризма
Mr. Abdul Hanan FARABI Chief of Afghan transport in Tajikistan	

PARTICIPANT COUNTRIES	СТРАНЫ-УЧАСТНИЦЫ
Mr. Ghulam Rasoul YUSUFZAI Deputy head of mission of Afghanistan in Tajikistan Mob. 93 504 26 14 Office: 221 03 77	Гулам Расул Юсуфзай Заместитель главы Представительства Афганистана в Таджикистане Mob. 93 504 26 14 Office: 221 03 77
Azerbaijan	Азербайджан
Mr. Azer ALIYEV Chief consultant of Department of International Cooperation Ministry of Transport e-mail: azer.aliyev@mintrans.az	Азер Алиев Главный консультант Департамента международного сотрудничества, Министерство транспорта Тел. 99412 433 9962 (direct) 433 9968 (ф) 4339971, 4339920,
Mr. Rashad ALIYEV State Custom's Committee	Рашад Назим оглы Алиев Старший инспектор Главного Управления Организации таможенного контроля Государственный таможенный комитет Тел. 99412 493 4067 т/ф 99 450 373 9878 (моб.) external@az-customs.net
Kyrgyzstan	Кыргызстан
Mr. Nurzair KONGURBAEV Deputy Head Division Department of Foreign Relations Ministry of Transport and Communications Tel. (996312) 610211 fax: (996312) 662151 e-mail: nurzair@mail.ru	Конгурбаев Нурзаир Ашимович Заместитель начальника Управления внешних связей Министерство транспорта и коммуникаций
Mr. Mabetkozhaev SHAILOBAY Head section, Customs Control Organization Division	Мабеткожаев Шайлобай Садырович Начальник отдела Управления организации таможенного контроля Государственного таможенного комитета Tel: 512449
Tajikistan	Таджикистан
H.E. Mr. Abdurahim ASHUROV Minister of Transport and Communications	Ашуров Абдурахим Ашууровия Министр транспорта и коммуникаций
H.E. Mr. Khudoyor KHUDOYOROV Deputy Minister of Transport and Communications	Худоёров Худоёр Завкибекович Вице-министр транспорта
Mr. Abdufattoh YUSUPOV Head, Main Division of inland transport Ministry of transport and communications	Абдуфатох Юсупов Начальник Главного управления наземного транспорта

PARTICIPANT COUNTRIES	СТРАНЫ-УЧАСТНИЦЫ
Mr. Timur MIRZOEV Head of Main Division of construction and maintenance of roads	Тимур Мирзоев Начальник Главного управления строительства и содержания дорог
Mrs. Nisso BOBOEVA Head of International Relations Division	Ниссо Тимуровна Бабаева Начальник управления международного сотрудничества Tel. 810992372 233889
Mr. Kurbonov ALAMKHON Head of Economy Forecasting and Planning Division	Курбонов Аламхон Начальник управления экономического прогнозирования и планирования
Mrs. Fatima ISAEVA Acting senior inspector of Customs Control Division State Customs Committee	Фатима Исаева И.о. Старшего инспектора управления таможенного контроля Государственный таможенный комитет
Mr. Jovid SHARIPOV Acting Senior inspector of Customs Control Division State Custom Committee	Джовид Шарипов И.о. старшего инспектора таможенного контроля Государственный таможенный комитет
Mr. Noziri KHUSRAV First Secretary Ministry of Foreign Affairs	Нозири Хусрав Первый Секретарь Министерства иностранных дел
Mr. Muminov KARIM Chief specialist of Railway Department	Карим Муминов Главный специалист департамента железнодорожного транспорта
Uzbekistan	Узбекистан
Mr. Mirodil ABDURAZAKOV Counselor of Uzbekistan Embassy in Tajikistan	Миродил Абдуразаков Советник посла Республики Узбекистан в Республике Таджикистан
Mr. Badaliev ALISHER Project manager by the Strategic interregional exploration Institute under the President of the Republic of Uzbekistan	Бадалиев Алишер Руководитель проекта института стратегических межрегиональных исследований при Президенте Республики Узбекистан
INTERNATIONAL & REGIONAL ORGANIZATIONS	МЕЖДУНАРОДНЫЕ И РЕГИОНАЛЬНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ
UN Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UN ESCAP)	Экономическая и социальная Комиссия ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО)
Mr. Barry CABLE Director, Department of Transport & Tourism e-mail: cable@unescap.org	Барри Кейбл Директор Департамента транспорта и туризма ЭСКАТО ООН
Mr. Dong Woo HA Chief, Transport infrastructure section Fax: (662) 288-1020, 280-6042	Донг Ву Ха Начальник отдела транспортной инфраструктуры

PARTICIPANT COUNTRIES	СТРАНЫ-УЧАСТНИЦЫ
Ms Aygul DUYSENHANOVA Associate economic affairs officer Transport infrastructure section Tel. (662) 288-1559 Fax: (662) 288-1020, 280-6042 e-mail: duysenhanova@un.org	Айгуль Дуйсенханова Специалист отдела транспортной инфраструктуры по экономическим вопросам
UN European Commission for Europe (UN ECE)	Европейская экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН)
Mr. Michalis ADAMANTIADIS Chief, Transport & Infrastructure development section, UNECE Transport Division Tel. +4122 917 1128 Fax: +4122 917 0039 Email: Michalis.Adamantiadis@unece.org	Михалис Адамантиадис Начальник отдела развития транспорта и инфраструктуры Департамент транспорта ЕЭК ООН Tel. 41229171128 Fax: 41229170039 Michalis.Adamantiadis@unece.org
Mr. Jaromir CEKOTA Economic Affairs Officer UNECE Transport Division Phone: +41-22-917 2445 Fax: +41-22-917 0039 E-mail: jaromir.cekota@unece.org	Яромир Цекота Специалист по экономическим вопросам Департамента транспорта ЕЭК Phone: +41-22-917 2445 Fax: +41-22-917 0039 E-mail: jaromir.cekota@unece.org
OSCE	ОБСЕ
Mr. Patrice DREISKI Special advisor Office of the Economic & Environmental Activities Tel. + 99 2372 21 4063 Fax: 992-372-510137	Патрик Дреиски Специальный Советник по экономическим вопросам и вопросам охраны окружающей среды
Ms Bess BROWN Economic Officer OSCE Centre in Dushanbe Tel. + 99 2372 21 4063 Fax: 992-372-510137	Бесс Браун Специалист по экономическим вопросам Центр ОБСЕ в Душанбе
Klaus KASMUCEN Deputy Head of Center	Клаус Касмуссен Заместитель начальника центра
European Commission (EC)	Комиссия Европейского Сообщества (КЕС)
Gulnara DUSUPOVA Project manager of operation section Te. (3272) 98 03 27 fax: (3272) 91 07 49 e-mail: Gulnara.Dusupova@cec.eu.int	Гульнара Дусупова Менеджер проекта Тел. (3272) 98 03 43, 98 03 27 факс: 3272 91 07 49 e-mail: Gulnara.Dusupova@cec.eu.int
Mr. Jean DROPINSKI International expert	
Mr. Mark FUMAGALLY Advisor on political and economic issues	

PARTICIPANT COUNTRIES	СТРАНЫ-УЧАСТНИЦЫ
PRAGMA USAID	ПРАГМА ЮСАИД
Salibaeva NIGINA Deputy Director of Project	Негина Салибаева Заместитель директора проекта по улучшению бизнес среды в Таджикистане 249500, 249544, 249545 nshukurov@pragma-tj.net
Michael Boyd Senior Economic USAID/ Almaty	Майкл Бойд Ведущий экономист USAID Алматы
Islamic Development Bank (IDB)	Исламский банк развития
Ms Alma ISABAYEVA Project coordinator Regional office of IDB in Kazakhstan	Алма Исабаева Координатор по проектам Региональное представительство ИБР в Казахстане Тел. 3272 727001, моб. 701 2221787
European Bank of Reconstruction and Development (EBRD)	Европейский Банк Реконструкции и Развития (ЕБРР)
Mr. Bakhtiyor FAIZIEV Senior specialist on project analysis	Бахтиёр Файзиев Старший специалист по анализу проектов
Embassy of Russian Federation in Tajikistan	Посольство Российской Федерации в Таджикистане
Mr. Alexandre AVERIN Second Secretary	Аверин Александр Васильевич Второй секретарь Тел. 992 37 235 09 06 Факс: 235 88 06
USA Embassy in Tajikistan	Посольство США в Таджикистане
Mr. Almaz SAYFUTDINOV Assistant on economic issues	Алмаз Сайфутдинов Ассистент по экономическим вопросам
Mr. Bakhtiyor FAIZIEV Senior specialist on project analysis	Бахтиёр Файзиев Старший специалист по анализу проектов
PRIVATE SECTOR	ЧАСТНЫЙ СЕКТОР
Association of International automobile carriers “ABBAT”	Ассоциация перевозчиков Таджикистана «Аббат»
Mr. Shokirov MAHMADALI President of Association	Шокиров Махамадали Президент Ассоциации
Mr. Eshonov BOIMUROD Vice President of Association	Ешонов Баймурад Вице-президент Ассоциации

PARTICIPANT COUNTRIES	СТРАНЫ-УЧАСТНИЦЫ
Ms. Khamidova N. Specialist of TIR Department	Хамидова Наргис Ведущий специалист отдела МДП
State Unitary Enterprise “Rohi ohani Tojikiston”	ГУП «Рохи охани Тоҷикистон» (железные дороги РТ)
Mr. Zoirov N. Deputy Head of Railway	Зоиров Н. Заместитель начальника Железной дороги
Pirmatov N. Head of unitary enterprise by the passenger traffic	Пирматов Н. Начальник УП по пассажирским перевозкам
“Research Institute for Transport”	ТОО «НИИ ТК»
Ms Gulnara Bekmagambetova Head, Section of transport complex issues	Бекмагамбетова Гульнара Муратовна Заведующая отделом комплексных транспортных проблем
Ms Vera Paliy Senior research officer Almaty Tel. (3272) 42-85-77 Fax: 58 24 49	Палий Вера Владимировна Заместитель зав.отделом комплексных транспортных проблем Г.Алматы, пр.Абая 76/109 Тел. (3272) 42-85-77 Факс: 58 24 49

Annex 3

COUNTRY STATEMENTS

AFGHANISTAN

Mr. Raz Mohammad Alami, Deputy Minister, Ministry of Transport and Civil Aviation

Mr. Chairman, Ladies and Gentlemen,

Good afternoon everybody.

First of all, thank you very much for the kind invitation and for the warm hospitality of our brother countries Tajikistan and Kazakhstan.

Dear Chairman, On behalf of the Government of Afghanistan, I would like to take this opportunity to congratulate your proper assignment as a Chairman for this important session.

Development and expansion of transport is one of the most important facts for the economy of the society and connecting the people of the societies. According to Afghanistan's geographical location which is mountainous and landlocked and there are no railways or direct connections to the oceans most of transportation activities are made by the roads. During the last few years some rehabilitation works has been done in some of our airport but they will not fulfill the transportation requirement of Afghanistan – the only option for the present situation in Afghanistan is the road transport.

At the beginning of Interim Government in Afghanistan in 2002 there were around 100 00 different vehicles but today this number has been increased to more than 400 00 vehicle. At the present 2500 km of roads are completed and 2000 km more will be completed till year 2009.

Beforehand Afghanistan had 3000 km paved and radial roads which were connecting the country to the neighboring countries via Hairatan, Shir Khan Bandar, Torghondi, Islam Qala, Melak, Spin Boldak, Bandari Gholam Khan (Khost), Torkham, I-Khanam and Aq-e-na ports. Via the mentioned ports thousands of tons of goods have been imported/exported and thousands of the passengers are passing yearly. Unfortunately ports are missing embarkation/disembarkation places, buildings for office do not exist and the ports are not equipped with the required equipment like cranes, fork lifts, etc. This has affected our transportation system on the ports and we have many problems in this area.

For the improvement of the above mentioned problems I would like to ask for the attention of the neighboring countries as well as other donors for their support the way we have received the support of the donors for the rehabilitation of our roads which are now in better and good condition.

Previously Afghanistan had signed some commercial and transport conventions (pacts) with the neighboring countries but unfortunately due to more than 2,5 decade of war in my country they are not in force anymore. Afghanistan has renewed some of the conventions with some of the neighboring countries, but still we have problems, for which I would also like to ask support of the attendance to make better facilities to our export/import and transit goods and passengers.

Afghanistan is a landlocked country and has received the membership of the Landlocked Countries Convention in Geneva in 1985. We are always truthful to the convention.

In item 5 of the mentioned convention it has been written that transport of the transit goods and passengers to the ocean and it`s vice versa through any kind of transportation should pass without any problems.

Mr. Chairman,

Development of foreign trade is not only dependant on the development of economic sources but also on the confidence between the international parties and traders. When this confidence exists the trade between different countries will develop more easily, boarder crossing of goods and people will be made faster and the trade between our neighboring countries will increase.

Since Afghanistan has no railway system we kindly ask our neighbors to assist Afghanistan to establish a railway network for faster transportation of goods and people.

Thank you for your kind attention.

AZERBAIJAN

Mr. Azer Aliyev, Chief Consultant, Department of International Cooperation, Ministry of Transport

ВЫСТУПЛЕНИЕ

*Представителя Азербайджанской Республики Алиева Р.Н. на 12-ом
Заседании ПРГ-ТПГ*

*«Создание и функционирование национальных механизмов
координирования по упрощению перевозок»
(г. Душанбе, Республика Таджикистан, 13-14 марта 2007 г.)*

Уважаемые дамы и господа, уважаемые коллеги!

Прежде всего позвольте мне от имени делегации Азербайджанской Республики приветствовать всех присутствующих и от имени Правительства Азербайджанской Республики выразить слова благодарности ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН за инициативу проведения 12-го Заседания ПРГ-ТПГ.

Хочу отметить высокий организационный и представительский уровень мероприятия и поблагодарить таджикскую сторону за оказанное гостеприимство и большой объем подготовительных работ.

Закономерный процесс интеграции и интернационализации мирового хозяйства требует нового уровня экономических взаимоотношений. На современном этапе развития многополярного ни одна страна не способна развиваться изолированно. Усиление интеграционных процессов объясняется возросшей взаимозависимостью экономик отдельных стран и выражается, прежде всего, в заключение многосторонних соглашений, касающихся регулирования торговли.

Со времени приобретения своей независимости Азербайджанская Республика установила тесные экономические связи со многими странами мира, сделан важный шаг в сторону интеграции с мировым хозяйством.

Как мы знаем, Азербайджан является одной из наиболее динамично развивающихся государств региона, также исторически является страной с богатыми энергетическими ресурсами и для обеспечения безопасности в энергетической сфере, притворяет в жизнь продолжительную таможенную политику.

Азербайджан активно участвует во многих региональных проектах, что приводит к постепенному превращению Азербайджана в промышленно-торговый центр регионального значения. Ряд факторов, в том числе запуск нефтепровода Баку–Тбилиси–Джейхан, строительство газопровода Баку-Тбилиси-Эрзурум, развитие транспортной линии Север-Юг, функционирование трубопровода Баку-Новороссийск и Баку-Суспа играют в этом процессе неоценимую роль.

Наряду с этим, я хотел бы отметить тот факт, что в Азербайджане находится Постоянный Секретариат Программы ТРАСЕКА (транспортный Коридор Европа-Кавказ-Азия), участниками которой являются почти все страны СПЕКА.

Как было сказано выше, в настоящее время в Государственном Таможенном Комитете

проводится работа по совершенствованию таможенного законодательства, в частности завершена разработка и введены в действие новые редакции Таможенного кодекса, проводится модернизация таможенной службы.

Из положений Киотской Конвенции в ГТК Азербайджанской Республики большое внимание уделяется таким положениям Генерального приложения, как пунктам 3.21, 3.25 главы 3 и пунктам 6.6 Главы 6. То есть, на сегодняшний день актуальными и значимыми в системе таможенного дела Республики являются такие приоритетные направления как изучение и внедрения современных таможенных правил и механизмов (систем) управления рисками в таможенной службе, в частности таких как внедрение процедур электронного декларирования, таможенного аудита, постаможенного контроля, пред-въездной инспекции (предтаможенный контроль) и др.

Необходимость в современных механизмах управления рисками заключается в том, что при нарастающем объеме внешней торговли уменьшаются необоснованные простои товаров на таможенных границах, тем самым применяя такие механизмы регулирования мировой торговли, они способствуют эффективности таможенного контроля и обеспечения экономической безопасности страны. Государственным Таможенным Комитетом поэтапно принимаются меры по содействию и упрощению таможенного оформления и контроля. Так, в структуре ГТК образовано Управление аудита и постаможенного контроля, который призван проводить надлежащий контроль после ввоза товаров на таможенную территорию и тем самым с учетом механизмов управления рисками способствовать товарообороту на таможенной границе. Кроме того, предусматривается разработка положения и механизма, регламентирующего порядок подачи, регистрации и проверки таможенной декларации, а также других подтверждающих документов до прибытия товаров, т.е. внедрения процедур и механизмов предвъездной инспекции (предтаможенный контроль). Утверждение и реализация указанного механизма также упростит таможенные формальности и предотвратит необоснованные простои товаров и транспортных средств на приграничных таможенных постах и в таможенных терминалах.

Необходимо отметить, что внедрение такой современной таможенной процедуры как электронное декларирование зависит в основном от надлежащей таможенной инфраструктуры, в частности от достаточно развитой компьютерно-информационной инфраструктуры таможенной службы. Именно ненадлежащий уровень таможенной инфраструктуры и является основным препятствием для принятия большинства положений Киотской конвенции. Необходимость скорейшей модернизации таможенной инфраструктуры Азербайджанской Республики становится первостепенной задачей и предусматривает серьезный подход и поддержку со стороны таких международных, финансовых, торговых организаций как Всемирная таможенная организация, Всемирная торговая организация, Международный валютный фонд, Всемирный банк, и ряда других влиятельных организаций и сообществ, участником которых является наша Республика.

Азербайджан постоянно активизирует свою деятельность не только по присоединению к Международным Конвенциям, но и одновременно участвует в процессах применения этих норм и участвует совместно с международным клубом в прениях по совершенствованию и адаптации этих норм к новым мировым вызовам. Мы также заинтересованы применением конвенции «Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах». В данной сфере осуществляется работа на национальном уровне совместно с оперирующими органами на границах, и разрабатываются программы сотрудничества с соседними странами. Мы активно переходим от механического вида оформления к автоматизированному режиму, осуществляется уход от бумаги к электронному пространству. Разработаны программные

обеспечения и на основе их применения, осуществляется контроль за грузами, происходит обработка данных, используется автоматизированное управление и контроль грузов, и, самое главное, ставится задача максимально использовать преимущества информационных технологий. С целью достижения более эффективного таможенного контроля грузов создана система «АСТОК» (автоматизированная система таможенного оформления и контроля) Азербайджанской Республики, разработаны «Типовые правила таможенного оформления и таможенного контроля товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Азербайджанской Республики, а также «Положение о правилах таможенного контроля за перемещением через таможенную границу Азербайджанской Республики товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности».

В области повышения потенциала информационных технологий мы совместно с зарубежными экспертами провели мониторинг и изучили потребности для дальнейшего развития электронно-коммуникационных возможностей, всемирного использования автоматизированной системы управления, интегрирования имеющихся программных обеспечений и создание открытых систем пользования для операторов международной торговли. Результатом проведенных работ стала разработка стратегии развития информационных технологий на 2007-2011 гг. и по реализации этой стратегии, мы добьемся более совершенного и качественного уровня электронной таможни.

Переход на полную электронную систему и использование современных инфраструктурных возможностей создают оптимальные условия по обеспечению безопасности цепи международных товарных поставок. На наш взгляд для обеспечения надлежащего уровня соотношения между упрощением международной торговли и обеспечением безопасности перевозок грузов необходимо использовать уникальный документ «Рамочные стандарты безопасности и торговли», который стал продуктом общего труда в рамках ВТО и принят многими странами для непосредственного исполнения. Являясь заинтересованной страной, мы одними из первых подписали этот значимый документ.

ТРАСЕКА играет особую роль в регионе, так как предоставляет весьма эффективный и короткий маршрут транспортировки на европейские рынки углеводородных запасов региона.

Азербайджанская Республика в настоящее время с целью создания условий для развития торговли завершает процесс гармонизации законодательства в области внешней торговли, технических стандартов и таможенной системы.

Особо хочу отметить, что в Азербайджанской Республике с принятием и введением системы законодательства, основанного на международных стандартах, обеспечиваются высокие темпы роста внешней торговли. Это является свидетельством того, что еще имеются достаточные резервы законотворческих реформ, снятия торговых барьеров, упрощение торговых процедур, а, следовательно, и темпов роста торговли.

В этой связи активизация сотрудничества и усиление взаимодействия между странами, а это особенно важно для развивающихся стран, является определяющим для их динамичного развития, создания институциональных основ рыночной экономики, основанной на международно-признанных принципах экономического развития и ведения торговли.

Следовательно, нам необходимо приложить все усилия для создания таких систем и механизмов, которые позволят нам более эффективно взаимодействовать и предпринимать конкретные действия по упрощению торговых процедур, снятия барьеров в торговле.

Необходимо отметить, что в условиях развития интеграционных процессов вопросы

активизации и развития торговли в рамках Всемирной таможенной организации приобретают особый характер. В частности вопрос упрощения и гармонизации таможенных процедур является весьма актуальным и значимым.

Происходящие в мировом сообществе процессы, такие как глобализация торговли, значительное увеличение объемов перемещаемых через таможенные границы товаров, резкий скачок в развитии компьютерных информационных технологий, наряду с возрастанием роли таможни как инструмента, регулирующего торгово-экономические отношения, создали предпосылки для рассмотрения вопроса о необходимости принятия странами-участницами ВТО/СТС Международной Конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур.

Ввиду изложенного Азербайджанская Республика осознает важность и значимость применения международных норм и требований Киотской Конвенции – Международной Конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур.

Отмечу, что Азербайджан является участником Киотской Конвенции с 2003 года.

Так, при разработке новой редакции Таможенного кодекса Республики Азербайджан и иных нормативно-правовых актов таможенного законодательства уделено особое внимание изучению Киотской Конвенции и приведению таможенного законодательства Республики Азербайджан в соответствие с нормами и требованиями данной Конвенции.

В нашей деятельности заложены мероприятия по деловому сотрудничеству с бизнес сообществом. Проводится по многим вопросам профессиональной деятельности консультативные советы, где изучаются потребности сторон вовлеченные в международную торгово-транспортную среду, вырабатывается на основе вышесказанных инициатив планы действий.

Развитие инфраструктурных возможностей и использование высокотехнологических оборудования, сканирующих устройств на границе – одна из фундаментальных задач, стоящих перед нами. Идя в ногу со временем и учитывая тот факт, что мы находимся на одном из самых важных географических путей коридора Европа-Кавказ-Азия, нами осуществляется работа по строительству новых сооружений на пунктах пропуска, приобретаются сканирующие устройства по контролю за перемещаемыми грузами в контейнерах и в автомобильных транспортных средствах.

Обобщая вышеизложенное, необходимо отметить, что ни одно государство не может остаться в стороне от современных процессов, происходящих в мировом сообществе, направленных на всемерное упрощение торговых, а также таможенных процедур в целях всемирного содействия мировой торговли. Внедрение стандартов и рекомендованных методов, отражающих наработанную международными организациями и некоторыми странами практику, должно быть использовано при разработке и совершенствовании национального законодательства.

Уважаемые дамы и господа.

Завершая свое выступление, еще раз выражаю слова благодарности Правительству Республики Таджикистан за оказанное гостеприимство. Желаю всем плодотворной работы и благодарю за внимание.

KAZAKHSTAN

Mr. Azat Bekturov, Vice-Minister, Ministry of Transport and Communications

**Доклад национального координатора РК
на 12-м заседании ПРГ-ТПГ в рамках СПЕКА
(13-14 марта 2007 года, г.Душанбе)**

Уважаемые участники заседания!

Вашему вниманию предлагаю обзор транспортно-коммуникационного комплекса Республики Казахстан за прошедший период и о планах по дальнейшему его развитию.

Анализ работы транспортного сектора в 2006 году показывает, что по основным показателям отмечен рост по сравнению с 2005 годом, в том числе по грузообороту на 11%, по объемам перевезенных грузов на 6%, по количеству перевезенных пассажиров – на 7%, по пассажирообороту – более чем на 9%.

Наибольшие темпы роста достигнуты по количеству перевезенных пассажиров воздушным транспортом – почти на 18% (достигнув уровня почти 2 млн. человек), по грузообороту автомобильным транспортом – на 14% (53 млрд. тонно – км), по объему перевезенных грузов железнодорожным транспортом – более чем на 10% (247 млн. тонн).

С целью построения эффективной транспортной инфраструктуры Казахстана, способствующей росту конкурентоспособности казахстанской продукции, максимальной реализации транзитного потенциала страны с учетом ее геостратегического положения разработана и утверждена в 2006 году Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года.

Приоритетами дальнейшего развития отрасли определены:

- интеграция транспортного комплекса Казахстана в евразийскую транспортную систему;
- развитие транспортной отрасли в соответствии с ростом экономики государства;
- формирование широтно-меридианальной системы транспортных коридоров.

В рамках Транспортной Стратегии планируется реализовать ряд крупных инвестиционных проектов на сумму 3,4 триллиона тенге (порядка 27 млрд.долл.США), в том числе 16 проектов на концессионной основе на сумму порядка 500 млрд. тенге (порядка 4 млрд.долл.США).

Всего для комплексного развития транспортной сети Казахстана будет построено 1 600 км новых и электрифицировано 2 700 км существующих железнодорожных участков, осуществлено строительство, ремонт и реабилитация порядка 50 тысяч км. автодорог, расширение и модернизация портовой инфраструктуры и дальнейшее развитие гражданской авиации.

Одним из главных условий реализации столь масштабной инвестиционной программы является участие частных инвестиций, при этом предполагается использование различных институтов и механизмов привлечения инвестиционных ресурсов – средств пенсионных фондов, институтов развития и крупных инвестиционных компаний.

В рамках Транспортной стратегии в 2006 году была проделана следующая работа.

Завершена реализация **Программы реструктуризации железнодорожного транспорта.**

В результате реформы отрасли и создания условий для появления частных перевозчиков наблюдается увеличение количества собственников подвижного состава. Сегодня в Казахстане доля частного парка вагонов составляет около 35% от их общего количества. Предполагается, что к 2010 году данный показатель увеличится до 60%.

Появление в сфере пассажирских перевозок первых частных перевозчиков стало позитивным фактором дальнейшего развития здоровой конкуренции в данном сегменте транспортной деятельности.

В рамках модернизации существующей инфраструктуры сданы в эксплуатацию объекты электрификации железнодорожной линии Экибастуз – Павлодар.

Продолжается строительство новой железнодорожной линии «Станция Шар – Усть-Каменогорск» на концессионной основе с активным участием институтов развития и пенсионных фондов.

Начаты исследования и разработка документации по проектам строительства новых железнодорожных линий Бейнеу – Жезказган и Хоргос – Сарыозек.

Реализуются мероприятия по увеличению пропускной способности станции Достык на казахстанско-китайской границе и участка «Актогай – Достык» с доведением ее к 2011 году до 25 миллионов тонн грузов в год.

В 2006 году продолжалась работа по формированию и пропуску контейнерных поездов в международном сообщении. Всего было пропущено 752 контейнерных поезда. Если сравнить с 2005 годом (485 контейнерных поездов), показатель 2006 года на 64% выше.

По сети **автомобильных дорог** общего пользования в 2006 году всеми видами ремонта было охвачено более 3 тыс. км.

В отрасли внедрены системные меры по повышению качества и обеспечен 5-ти ступенчатый контроль их проведения.

В 2006 году завершено строительство автодороги «Риддер – граница Российской Федерации».

Продолжена реконструкция автодорог «Уральск – Актобе» и «Астана – Костанай – Челябинск».

Начаты строительство Южного обхода г.Астана, реконструкция автодорог «Атырау – Актау», «Омск – Майкапшагай», «Чунджа – Кольжат», «Таскескен – Бахты», перевод в I техническую категорию автодороги «Щучинск – Кокшетау». Продолжаются работы по строительству пограничного мостового перехода через реку Кигач на автодороге Актобе-Атырау-Астрахань. Казахстанской стороной завершение строительных работ по данному объекту планируется до конца сентября т.г.

В прошлом году начато строительство первого автобана на участке «Астана – Щучинск» с 6-ти полосным движением.

Приняты в эксплуатацию автодороги «Атырау – Актау», «Актобе – Карабутақ – граница Костанайской области» и «Алматы – Бишкек».

Создание конкурентоспособного морского торгового флота, а также портовой и

сервисной инфраструктуры является одной из приоритетных задач сферы **водного транспорта**.

В настоящее время в составе казахстанского морского торгового флота имеются 4 танкера грузоподъемностью 12 тыс. тонн каждый. Развитие танкерного флота в дальнейшем предусматривается путем строительства крупнотоннажных танкеров.

В 2006 году объем перевозок нефти компанией «Казмортрансфлот» составил около 5 млн. тонн.

Сегодня в Казахстанском секторе Каспийского моря работают более 150 судов. Увеличение флота требует скорейшего принятия мер по обеспечению безопасности мореплавания.

Национальной компанией «Казмортрансфлот» начата работа по созданию судоремонтного производства в районе порта Курык.

С 2006 года ведется реализация одного из крупных проектов отрасли «Расширение порта Актау в северном направлении», завершение которого позволит увеличить пропускную способность морского порта в два раза – с 11,5 млн. тонн до 23 млн. тонн в год.

В целях обеспечения безопасности и повышения уровня обслуживания пассажиров на **автомобильном транспорте** продолжена работа по совершенствованию нормативно-правовой базы.

Взаимоотношения в области осуществления международных автомобильных перевозок регулируются двусторонними соглашениями со всеми странами СПЕКА за исключением Афганистана. В декабре 2003 года заключено Межправительственное соглашение между Казахстаном и Кыргызстаном о международных автомобильных перевозках, в соответствии с которым перевозки по территориям сторон с 1 июля 2004 года осуществляются на безразрешительной основе. Аналогичные соглашения заключены с Таджикистаном и Узбекистаном. В настоящее время ведется работа по заключению подобных соглашений с Азербайджаном, Туркменистаном, Арменией и Грузией.

Продолжается работа по присоединению к международным соглашениям и конвенциям, рекомендованным Резолюцией ЭСКАТО 48/11.

По информации Комитета таможенного контроля Министерства финансов РК, Комитетом продолжается работа по присоединению к Конвенции о временном ввозе, так называемой Стамбульской конвенции.

В течение 2006 года Минтранскомом РК проводилась работа по присоединению к Конвенции о транзитной торговле внутриконтинентальных государств. Соответствующий законопроект прошел уже заслушивание в двух палатах Парламента и получил одобрение. В настоящее время готовится соответствующее заключение в Правительство РК для последующей подачи на подпись Главе Государства.

Также хотелось бы проинформировать, что Министерством проводится работа по принятию Транспортного кодекса. Мы понимаем, что в современных условиях решение проблемы интеграции национального транспортной системы в международную возможно только при условии создания полноценной законодательной базы, способной обеспечить правовое поле для дальнейшего расширения и совершенствования транспортной инфраструктуры. В этом отношении Кодексом предусматривается объединение и систематизация правовых норм, регулирующих отношения в области транспорта. С целью получения рекомендаций о сближении транспортного законодательства Казахстана с

европейским, а также соответствия норм законопроекта требованиям ВТО при содействии ТАСИС были привлечены зарубежные эксперты. Нормы Кодекса направлены на: обеспечение безопасности дорожного движения, повышение долговечности и надежности автодорог и искусственных сооружений, взаимодействие таможенных и пограничных органов при организации перевозок железнодорожным транспортом; дальнейшее ужесточение требований к безопасности полетов и др.

Продолжается работа по созданию благоприятных условий по упрощению процедур пересечения границ. В целях повышения эффективности контроля доставки транспортных средств, находящихся под таможенным контролем, а также максимальное исключение «человеческого фактора» при проведении таможенного контроля, увеличения пропускной способности пунктов пропуска на территории Казахстана, как ранее нами на предыдущих заседаниях ПРГ сообщалось, с 2004 года введена в эксплуатацию Автоматизированная система контроля доставки товаров (АСКДТ).

Технология проведения таможенного контроля с помощью АСКДТ позволяет исключить возможные факты фальсификации при выезде за пределы таможенной территории (лжетранзит), усилить контроль за недопущением несанкционированной выгрузки товаров из транспортных средств, находящихся под таможенным контролем, обеспечивать круглосуточное видеонаблюдение за зоной таможенного контроля пунктов пропуска как непосредственно на самом пункте, так и на расстоянии – в Комитете таможенного контроля.

Говоря о результатах работы АСКДТ, необходимо отметить, что за время ее эксплуатации обеспечивается не только сохранность доставки товаров, перемещаемых под таможенным контролем, но также повысилась достоверность декларирования веса товаров, увеличилась пропускная способность пунктов пропуска. Если в 2004 году АСКДТ была установлена в 4-х пунктах пропуска, в 2005 году – в 5 пунктах пропуска, а в 2006 году – еще в 3-х пунктах пропуска. В текущем году будет продолжена работа по установке АСКДТ на таможенном пункте «Жайсан» Актюбинской области.

Данная система легко интегрируется с другими техническими средствами, предназначенными для осуществления контроля, и не имеет аналогов в регионе СНГ. Внедрение АСКДТ является одним из компонентов проекта «Электронная таможня», разработанного в рамках программы «Электронное правительство».

Благодарю за внимание!

KYRGYZSTAN

**Mr. Nurzair Kongurbaev, Deputy Head of Division, Department of Foreign Relations,
Ministry of Transport and Communications**

ДОКЛАД (Душанбе 13-14 марта 2007 года)

В Кыргызской Республике ведущая роль в перевозке грузов принадлежит автомобильному транспорту. Им перевозится более 95% груза от общего объема грузов перевозимых всеми видами транспорта.

Международные перевозки автомобильным транспортом республики начал развиваться с 1993 года. В целях развития международных автоперевозок и участия в них отечественных перевозчиков, заключены соглашения о международных автомобильных сообщениях с 18 государствами дальнего и ближнего зарубежья.

Кыргызстан является участником 8-ми многосторонних соглашений, и присоединился ко всем 7-и основным международным конвенциям в области автомобильного транспорта рекомендованных ЭСКАТО ООН резолюцией 48/11. Так Законом Кыргызской Республики от 5 февраля 2007 года было совершено завершающее присоединение к Таможенной конвенции, касающейся контейнеров.

Издан Закон КР № 42 от 13.02.2006 года «О ратификации Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог, подписанного 25 апреля 2005 года в городе Шанхай».

Для интеграции Кыргызских автоперевозчиков в европейский транспортный рынок, использования передовых технологий таможенного и транспортного оформления перевозок, в 1999 году была создана Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Кыргызской Республики (КыргызАСМАП), которая была принята в члены Международного Союза автомобильного транспорта (МСАТ). Важнейшим результатом взаимодействия с МСАТ явился допуск КыргызАСМАП в ноябре 2000 года к системе МДП (ТИР).

Внедрение ТИР-процедуры несомненно дает определенные преимущества, поскольку она позволяет сократить число требований предъявляемых национальными законодательствами к перевозимым грузам, позволяет избежать трудоемкого досмотра и необходимости в применении национальных гарантий. Однако, данное не всегда выполняется странами СПЕКА, как отметил на этом совещании министр Цикота.

Стержневым вопросом дальнейшего **развития сети железных дорог в Кыргызстане** на современном этапе является формирование Евразийской трансконтинентальной железнодорожной магистрали, соединяющей тихоокеанские порты с Персидским заливом, Европой и Среднеземноморьем и проходящей через Кыргызстан.

Сегодня, Кыргызская железная дорога общей протяженностью 423,9 км, не имеет непрерывной протяженности и разделена на два участка – Северный 322,7 км и Южный 101,2 км:

- По северной ветке из города Бишкека до станции Луговая (Казахстан);
- По южной ветке из города Джалал-Абад до города Андижан.

В этих условиях большое значение для социально-экономического и политического развития Кыргызстана имеет усиление роли железнодорожного транспорта.

Предпосылкой для дальнейшего развития железнодорожного транспорта республики является перспектива формирования нового железнодорожного коридора, который будет проходить из южной Европы и стран ближнего Востока в Китай через страны Центральной Азии, и в связи с этим, разработки новой магистрали Китай – Кыргызстан – Узбекистан. Это

стало реальностью в результате строительства в южном Синьцзяне железнодорожного участка Корла – Кашгар протяженностью 974 км (1996-1999 гг.) в рамках проводимой Правительством КНР политики широкомасштабного освоения западных районов страны.

Благодаря технической помощи Правительства КНР был принят предварительный отчет об осуществимости строительства железнодорожной магистрали Китай – Кыргызстан – Узбекистан.

Новая железная дорога будет являться важным фактором для политического, социального и экономического развития республики, будет способствовать развитию энергетики, туризма и освоению ресурсов полезных ископаемых.

Предполагается, что от строительства железной дороги выиграют все центральноазиатские государства, которым Евразийская трансконтинентальная железнодорожная магистраль позволит:

- интегрироваться в Мировую инфраструктуру транспорта;
- установить новые торгово-экономические связи с внешним миром;
- начать интенсивное освоение регионов, прилегающих к магистрали;
- стимулировать экспортно-импортные отношения между заинтересованными странами.

Технико-экономический анализ, а также содержание и выводы Отчета однозначно указывают на необходимость строительства Китайско-Кыргызско-Узбекской железнодорожной магистрали.

В целом, дорожно-транспортный комплекс Кыргызской Республики стремится к региональному сотрудничеству по формированию современных транспортных коридоров, чтобы выгоды и преимущества от их практической реализации стали достоянием государств-стран СПЕКА.

В условиях сегодняшних реальностей, реабилитация Великого Шелкового Пути, прежде всего предусматривает развитие торгово-экономических связей и туризма между государствами этого Пути. В связи с такой тенденцией, в первую очередь, должны отвечать международным требованиям автодороги центральноазиатских государств, включенные в сеть региональной Азиатской шоссейной дороги, в соответствии с решением ЭСКАТО ООН в 1995 году. По Кыргызской Республике это следующие транзитные автомобильные дороги:

- Иркештам – Сары - Таш - Ош – Бишкек- **898 км**;
- Бишкек – Нарын – Торугарт – **539 км**;
- Кордай (Георгиевка) – Бишкек – Чалдовар – **110 км**;
- Участок автодороги Ош-Андижан – **5 км**

Проект реабилитации одного из важных региональных коридоров **Андижан-Ош-сарыташ-Иркештам-Кашгар** является стратегическим звеном, соединяющим три государства. Дорога является продолжением автодороги **Бишкек-Ош** в южном направлении и дает выход Кыргызстану в КНР и далее в страны Юго-Восточной Азии и Южной Азии. В зону влияния этого коридора попадают соседние Узбекистан, Таджикистан и Синьцзянско-Уйгурский Автономный Округ (СУАР) Китайской Народной Республики. Реабилитация коридора позволит республике выйти из экономической изолированности, позволит

посредством увеличения транзитных перевозок груза и пассажиров развивать торгово-экономические взаимоотношения, даст выход самым бедным слоям населения к рынкам сбыта и тем самым, будет прямым образом способствовать преодолению бедности в регионе.

Автодорога **Бишкек-Ош** является частью региональной азиаткой шоссейной дороги Иркештам-Сары-Таш-Ош-Бишкек-Кордай (Георгиевка Казахской Республики), которая обеспечивает выход на юг в Китай, на север в Казахстан.

Во внутригосударственном плане эта дорога является главной дорогой Республики, обеспечивающей автотранспортным сообщением Север и Юг Республики. К этой основной магистрали примыкают другие дороги, обеспечивающий связь двух третей территории Республики со столицей, городом Бишкек.

Эта дорога международного и республиканского значения, она соединяет столицу Республики с тремя из шести областей страны. Чуйская область больше развита и имеет большую индустриальную основу, чем Иссык-Кульская и Нарынская области, которые являются главным образом, сельскохозяйственными областями. Дорога будет содействовать торговле между областями и поможет развитию отсталых регионов страны. Кроме того, дорога обеспечивает связи с соседними странами, такими как Казахстан и Китай. На южной границе дорога обеспечивает связь с Китаем, являющимся главным партнером торговли с Кыргызстаном.

Автодорога **Бишкек-Нарын-Торугарт** – вторая по значимости, обеспечивающая транзит через территорию Республики в направлении Север-Юг из Китая (пограничный пункт «Торугарт») на юге до населенного пункта Кордай в Казахстане, на Севере. Дорога пересекает 4 горных перевала – Долон (на 137 км), Чар (на 355 км), Кызыл-Бель (на 357 км) и Тюз-Бель (на 500 км). высота их над уровнем моря от 3000 до 3800 метров. Во внутригосударственном плане это вторая по значимости дорога соединяет столицу Республики и Чуйскую область с двумя юго-западными областями – Иссык-Кульской и Нарынской, соединяет центр Республики с курортной зоной в акватории озера Иссык-Куль и животноводческими районами внутреннего Тянь-Шаня. Отличительная особенность этой дороги в том, что она у г.Бишкек соединяется с автодорогой Алматы-Бишкек-Ташкент. Здесь у г.Бишкек ВШП раздваивается. Одна ветвь уходит на юг через территорию нашей Республики к городу Кашгар, вторая ветвь направляется прямо на восток и через Казахстан уходит к городу Урумчи в Китай.

Согласно меморандуму о взаимопонимании Азиатский Банк Развития планирует предоставить в 2007 году Техническую помощь для подготовки ТЭО в размере 600 тыс. долл. США, и в 2008 году 20 млн.долл.США для финансирования самого проекта.

Автодорога **Кордай-Бишкек-Чалдовар** является частью магистральной международной автодороги Алматы-Бишкек-Ташкент-Ашгабат. Эта автодорога станет основой формирования инфраструктуры автотранспортного коридора по маршруту ВШП в стратегическом направлении Восток-Запад.

31 мая 2001 года между Правительством Кыргызской Республики и Азиатским Банком Развития (АБР) подписано Кредитное соглашение на финансирование реабилитации автодороги Бишкек-Георгиевка и участка объездной дороги г.Бишкек. Данный проект является частью регионального проекта реабилитации автодороги Алматы-Бишкек. Работы по реабилитации этой автодороги завершаются.

Кыргызстан относится к странам, не имеющим выхода к морю. Чрезвычайно высокий уровень транспортных расходов, которые вынуждены нести такие страны, тормозит развитие экспорта, поскольку это бремя ограничивает круг потенциальных экспортных товаров и таких рынков, на которых возможна выгодная торговля товарами на конкурентоспособной основе. Высокие транспортные издержки приводят к резкому удорожанию импорта.

Решение проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, к которым относится и Кыргызстан, напрямую зависят от развивающихся стран транзита, через территорию которых лежит транзитный путь к морским портам. И устранение дорожных «барьеров» в странах транзита для стран, не имеющих выхода к морю, несомненно, способствовало бы развитию автодорожных и мультимодальных перевозок в регионе.

Международная программа СПЕКА, членами которой являются все страны Центральной Азии и Азербайджан призвана решить эти проблемы.

Благодарю за внимание.

TAJKISTAN

Mr. Abdurahim A. Ashurov, Minister, Ministry of Transport

Уважаемые дамы и господа: коллеги

Разрешите мне приветствовать Вас в Республике Таджикистан. Хочу отметить, что это особая честь для Республики Таджикистан организовать 12 очередное заседание Проектной рабочей группы Транспорт пересечение границ СПЕКА в г. Душанбе.

Ускорение экономических преобразований под непосредственным руководством Президента Республики Таджикистан Его Превосходительства Эмомали Шарифовича Рахмонова направлены на развитие экономики и улучшение уровня жизни населения страны. Сегодня созданы все условия правовой и институциональной реформы для перехода к рыночной экономике, для роста предпринимательства и иностранного инвестирования в нашу экономику.

На стадии завершения разработки Правительством РТ находится новая Стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2015 года, где развитию отраслей транспортного комплекса отведено одно из приоритетных мест.

В развитии транспортного комплекса Республики Таджикистан, наряду с международными организациями, хочу особо подчеркнуть большую роль финансовых институтов, такими как Азиатский Банк Развития, Исламский Банк Развития, Европейский Банк Реконструкции и Развития, Фонд ОПЕК, Кувейтский Фонд Арабского Экономического Развития, Всемирный банк. Следует рассмотреть вопрос о более концентрированной и адресной международной помощи в сфере институциональной и кадровой поддержке органов управления сферой транспорта.

Правительством Республики Таджикистан принят ряд нормативных актов о реструктуризации органов управления. Предусмотрена поэтапная реструктуризация Таджикской железной дороги и государственной авиакомпании «Точик-Эйр». В сфере автотранспорта 90 % транспортных предприятий и транспортных средств приватизировано.

Миссией Всемирного Банка изучается ситуация в области гражданской авиации Таджикистана. В данный момент рассматривается вопрос о разделении функций авиационной администрации на три органа-осуществляющего государственную политику и органа технического регулирования в сфере гражданской авиации.

В Республике Таджикистан определены три основных транспортно-транзитных коридора, которые включены в сеть Азиатских автомобильных дорог. Транспортные коридоры и автомобильные дороги связывают север республики с южными районами, и обеспечивают доступ в соседние государства. В целях круглогодичного наземного транспортного сообщения осуществляется строительство тоннелей под перевалами Шар-Шар и Шахристан.

8-12 марта 2006 года Республика Таджикистан приняла миссию ЭСКАТО ООН по вопросу реализации Межправительственного Соглашения по Азиатской сети автомобильных дорог от 26 апреля 2004.

10 ноября 2006 года в г. Бусан, Республике Корея на ряду с 18 странами Таджикистан подписал Межправительственное соглашение по сети трансазиатских железных дорог.

При финансовой поддержке Правительства США начато строительство 672 метрового

моста на реке Пяндж стоимостью 28 млн. долларов США. Завершение строительства намечено на июнь этого года. Строительство из намеченных ещё 6-ти автомобильных мостов через пограничную с Афганистаном реку Пяндж на участках Лангар, Хорог, Ванч, Калайхум (Рузвай), Пархар, Ишкошим три уже построены. Правительством Японии выделен грант в сумме 9, 415 млн. долларов США на реабилитацию автодороги АН 7 на участке Дусти - Нижний Пяндж, в настоящее время ведутся мобилизационные работы компании «Нишматсу»-Япония с участием местных подрядчиков. Все эти меры обеспечат транзитные перевозки по направлению Таджикистан-Афганистан-Пакистан-Индия-Иран, далее по морю и обратно в страны СНГ и Европу. В ходе визита Президента Республики Таджикистан в Иран, очередной межправительственной таджикско-афганской комиссии в Душанбе, был подписан пакет документов, регулирующих транзитные перевозки по территориям стран с обеспечением доступа к морским портам, участия Правительства Ирана в инвестициях в экономику Таджикистана, участия Таджикистана в восстановлении экономики Афганистана.

Особо хотелось бы отметить прогресс на маршруте, связывающем Душанбе–граница Кыргызстана. Проект реабилитации этой автодороги финансируется Азиатским банком развития. Географическое расположение Республики Таджикистан при транзитном проезде по его территории обеспечивает для ряда государств уменьшение расстояний, сроков доставки товаров и является экономически целесообразным маршрутом торговли.

Вопрос развития транспортных коридоров является одним из приоритетных вопросов и, если содействовать развитию транзитных маршрутов, соединяющих Россию, Китай, центральную Азию и Европу, то можно извлечь выгоду исходя из расположения центрально-азиатских стран. Немаловажным вопросом является вопрос пересечения границ и устранение барьеров, существующих при их пересечении. Транспортные коридоры соответствующие международным требованиям требуют наличия и современных специализированных пропускных пунктов. Одной из глобальных проблем также является проблема массы и габаритов транспортных средств, а также вопрос поддержания состояния автомобильных дорог, т.е. наличия современного дорожно-строительного оборудования.

Задача Правительства РТ - улучшить состояние автодорог и их вспомогательные дорожные связи, увеличение и улучшение мониторинга бюджетных ассигнований на содержание дорог, обследование и исследование потребностей сети сельских дорог, пересмотр структуры ценообразования для перевозок грузов и пассажиров с учетом последствий доступа и повышения стоимости услуг для малоимущих слоев населения.

Анализ деятельности транспортной сферы экономики последних лет наглядно демонстрирует заметный прогресс Республики Таджикистан в развитии транспортных отраслей. Однако, в отрасли еще очень много вопросов, разрешение которых без помощи и участия международных финансовых институтов, иностранных инвесторов и предпринимателей, невозможно.

С 14 июля 2003 года на территории Таджикистана началось применение Конвенции МДП (ТИР Карнет). При Ассоциации Международных Автомобильных Перевозчиков создан центр по подготовке и повышению квалификации для водителей международного класса. С ноября 2005 года МПК ТРАСЕКА реализует проект повышения квалификации экспедиторов, в том числе и для Республики Таджикистан.

На подготовительной конференции ОБСЕ в Душанбе в ноябре 2005 года нами был инициирован вопрос проведения совместно с МСАТ, ЕЭК и ЭСКАТО ООН в Республике Таджикистан международной конференции по вопросам транзитного транспорта «Перспективы развития трансасиатских и евразийских перевозок через Центральную Азию

до 2015 года». При надлежащей дипломатической и профессиональной подготовке конференции, географическое положение Таджикистана и его активные международные связи позволяют рассчитывать на участие в конференции в Душанбе стран Азии, Европы и оптимизирует транспортные связи.

Уважаемые коллеги,

Я коротко рассказал о том прогрессе, который имеет Таджикистан в сфере транспорта на настоящий момент и в завершение хотел бы добавить, что мы открыты к совместному поиску путей развития международного транспортного диалога, установления партнерских отношений между субъектами транспортного рынка и пользователями транспортных услуг на основе доверия и сотрудничества.

Надеюсь, что это заседание даст возможность обсудить все существующие вопросы и найти пути их решения путем двусторонних консультаций между нашими странами, что будет способствовать дальнейшему укреплению и развитию существующих отношений между нашими странами.

Спасибо за внимание.

TAJKISTAN

Mr. Khudoyer Z. Khudoyerov, Deputy Minister, Ministry of Transport

**Выступление на 12 заседании
Проектной рабочей группы – Транспорта и пересечения границ по
специальной программе ООН для экономик Центральной Азии «СПЕКА»
13-14 марта 2007 года, Душанбе, Таджикистан
(Афганистан, Азербайджан, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан,
Узбекистан)**

Уважаемые Дамы и господа!

Министерство транспорта и коммуникаций Республики Таджикистан свидетельствует свое уважение МТК Республики Казахстан и выражает признательность за содействие 12-го заседания ПРГ-ТПГ СПЕКА в городе Душанбе.

Мы также приветствуем представителей стран участников Программы СПЕКА, представителей ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, ЕврАзЭС, КЭС, ОЭС, ЮСАИД, МПК ТРАСЕКА, ИБР, АБР, ВБ и делегаций стран, которые участвуют в качестве наблюдателей. Всем желаем крепкого здоровья и плодотворной работы на благо процветания и развития СПЕКА.

Таджикистан в силу своей географической расположенности представляет большой интерес для развития экономики Азии и Европы. Он находится в центре Азии и всемирно известен как перекресток Великого Шелкового пути. Таджикистан может стать наземным мостом соединяющим страны юго-восточной Азии со странами ближнего Востока и Европы. Ведь история свидетельствует, что сотни лет караванные маршруты Великого шелкового пути проходили через Таджикистан, так как это был кратчайший путь из Азии в Европу.

Правительство Республики Таджикистан уделяет особое внимание развитию и совершенствованию транспортной системы республики. В связи с развитием транспортного комплекса, расширение сети международных транспортных коридоров, строительство, реабилитации и реконструкции автомобильных и железнодорожных дорог в структуре национальной экономики определено как приоритетное направление.

Президент Республики Таджикистан уважаемый Э.Ш.Рахмонов в своем Послании в Маджлиси Оли Таджикистана подчеркнул, что одной из стратегических целей Правительства является строительство, с целью вывода Таджикистана из коммуникационного тупика, дорог и мостов, имеющих республиканское и международное значение. Строительство крупных коммуникационных объектов и реконструкция имеющихся дорог постоянно находятся в центре внимания Правительства Таджикистана. На их сооружение в 2006 – 2008 годах, с учетом зарубежных инвестиций, будет привлечено более 1,5 миллиарда сомони.

Для Таджикистана, как и для других стран Центральной Азии, не имеющих выхода к морю, важность транспортных коридоров очевидна. Поэтому существует необходимость улучшения транспортного потенциала и доступа к рынкам с соседними странами (Иран, Турция, Пакистан, Китай, Индия, Афганистан).

Развитие транзитных коридоров в регионе предусматривает сближение и интеграцию экономики в рамках государства этого региона.

Создание зон свободной торговли и дальнейшего развития экономического пространства, на базе развития сотрудничества в области транспорта, транзита, торговли и благоприятных таможенных правил, упорядочении нормативно-правового пространства в

секторах торговли и транспорта дает огромный импульс на развитие экономики стран региона.

Для развития сотрудничества с Афганистаном и вовлечения его в орбиту торгово-экономических отношений Центрально-Азиатских государств, намечено строительство 5-ти мостовых переходов через реку Пяндж. В настоящее время 3 моста сданы в эксплуатацию в районах Ишкашим, Шугнан и Дарвоз, начато строительство еще двух мостов. В этом плане ожидается рост товарооборота на транзитном коридоре Кундуз – Нижний Пяндж – Душанбе – Худжанд – Ташкент, который проходит по территории трех государств (ИРА, РТ и РУ). Протяженность коридора от Нижнего Пянджа до Худжанда составляет 565 км. В этом направлении завершается строительство моста в Нижнем Пяндже, автодорожного тоннеля «Истиклол», начата реабилитация автодороги Душанбе – Худжанд – Чанак со строительством тоннеля «Шахристан» при финансовой и технической помощи КНР. По завершении строительства этих объектов проблема обеспечения круглогодичного функционирования транзитного коридора «Север-Юг» будет практически решена. В республике определены приоритетные торгово-транзитные коридоры, которые проходят по нашей территории с Востока на Запад, с Севера на Юг и имеют международное значение.

Важное значение для торгово-экономического отношения в регионе имеет транспортный коридор граница Узбекистан – Душанбе – Джиргиталь – граница Кыргызстан, длина которого составляет 434 км. Этот торговый маршрут из года в год наращивает значимость и завоевывает симпатии бизнесменов.

По нашему мнению он будет самым приоритетным коридором, по которому потоком пойдут товары из КНР в другие государства. В этом году завершается реабилитация автодороги на участке Вахдат – Нурабад «фаза-1» и начаты работы по реабилитации на участке Нурабад – Рашт и пограничном участке Карамык (фаза-2), также ведется технико-экономическое обоснование участка Рашт- Джиргиталь (фаза-3). Данный маршрут будет соответствовать международным стандартам и являться составной частью дороги E-60. Работы по реабилитации дороги на участке Душанбе – Джиргиталь – граница Кыргызстан ведется при финансовой поддержке АБР.

- Осуществление этих целей позволит расширить транзитные возможности страны, соединить Таджикистан посредством международных трансасиатских дорог с портами в Пакистане и Иране и в 2008 году полностью избавиться от коммуникационной изоляции – подчеркнул Президент нашей страны уважаемый Э.Ш.Рахмонов в своем Послании высшему законодательному органу – Маджлиси Оли.

Первый транзитный коридор проходит по северу Таджикистана и определен как Бекабад-Канибадам с выходом на Коканд (РУ) и Баткент (РК). Особенностью этого транзитно-торгового участка является то, что параллельно с железной дороги проходит современная автодорога. Обеспечение бесперебойного функционирования этого маршрута важно не только для Таджикистана, но и для Узбекистана и Кыргызстана. Это кратчайший путь движения товаров из Ферганской долины в центральные районы Узбекистана и далее на Запад.

В Таджикистане в настоящее время имеются 11 пунктов пограничного перехода для международного автомобильного транспорта. Наиболее важные из них: Братство, Фотехобад на границе с Узбекистаном, Нижний Пяндж на границе с Афганистаном, Кульма на границе с Китаем, Баткент, Джиргиталь на границе с Кыргызстаном, и 4 для железнодорожного транспорта на границе с Узбекистаном: Нау-Бекабад, Пахтаабад-Сарыасия, Хашады-амузанг, Канибадам-Суванабад.

В настоящее время созданы терминалы в г. Душанбе, г. Худжанде, г. Истаравшане, г. Курган-Тюбе, г. Хороге, г. Вахдате, Нижнем Пяндже на границе с ИРА, Мургабе на границе с Китаем и в г. Турсунзаде на границе с Республикой Узбекистан по обслуживанию иностранных перевозчиков. Имеются железнодорожные терминалы на станциях Душанбе-2, Курган-Тюбе, Куляб, Ходжент и Канибадам. Имеющиеся терминалы в силу определенных обстоятельств требуют вложения средств в их реконструкцию и обновление, для чего необходимо привлечение иностранных инвестиций. В заключение хотелось бы отметить, что, несмотря на огромный труд, проделанный со стороны Министерства транспорта и коммуникаций в поднятии экономики страны при поддержке Правительства Республики Таджикистан, остаются нерешенные вопросы, которые предстоит решить, в частности:

С делегацией Республики Узбекистан хотелось обсудить следующие вопросы:

1. Обеспечение безвизового режима или многократных виз для перевозчиков и экспедиторов сторон, осуществляющих международные автомобильные перевозки.
2. Разрешение на открытие пограничного перехода Кунгурат Республики Узбекистан, Давод-ата Республики Казахстан для международных автоперевозчиков Республики Таджикистан, который укоротит следования перевозчиков.
3. Подписание двустороннего Межправительственного Соглашения по международным автомобильным перевозкам грузов и пассажиров между Республикой Узбекистан и Республикой Таджикистан.
4. С принятием нового Постановления Кабинета Министров Республики Узбекистан за № 245 от 28 ноября 2006 года «О мерах по совершенствованию порядка передвижения автотранспортных средств иностранных автоперевозчиков по территории Республики Узбекистан» автоперевозчик имеет право не более 3-х дней пребывать в Республике Узбекистан. Данный срок недостаточен для обральной загрузки и автотранспорт вынужден обратно следовать порожным. Пользуясь добрососедством с целью взаимовыгодного сотрудничества просим обратить внимание при подписании Межправительственного Соглашения.

С делегацией Республики Кыргызстан:

1. О выдаче статуса международного пограничного перехода пограничному посту Джиргиталь Республикой Таджикистан и Карамык Республики Кыргызстан, который облегчит переход транзита.
2. Применение бесплатной разрешительной системы с целью регулирования и учета международных автомобильных перевозок Республики Таджикистан и Республики Кыргызстан.

Также пользуясь случаем участия международных финансовых институтов, представителей ИБР, ЕБР, ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН просим оказать содействие в строительстве и реконструкции автодороги Айни – Пенджикент – граница Узбекистан (112 км), в строительстве железной дороги Колхозобод – Нижний Пяндж – Кундуз (ИРА) – 121 км, строительство железной дороги Душанбе – Джиргиталь – Ош и реконструкции автодороги Ходжент – Канибадам – Исфара – граница Кыргызстан, которые весьма выгодны при поднятии экономики стран Центральной Азии и Афганистана.

Спасибо за внимание.

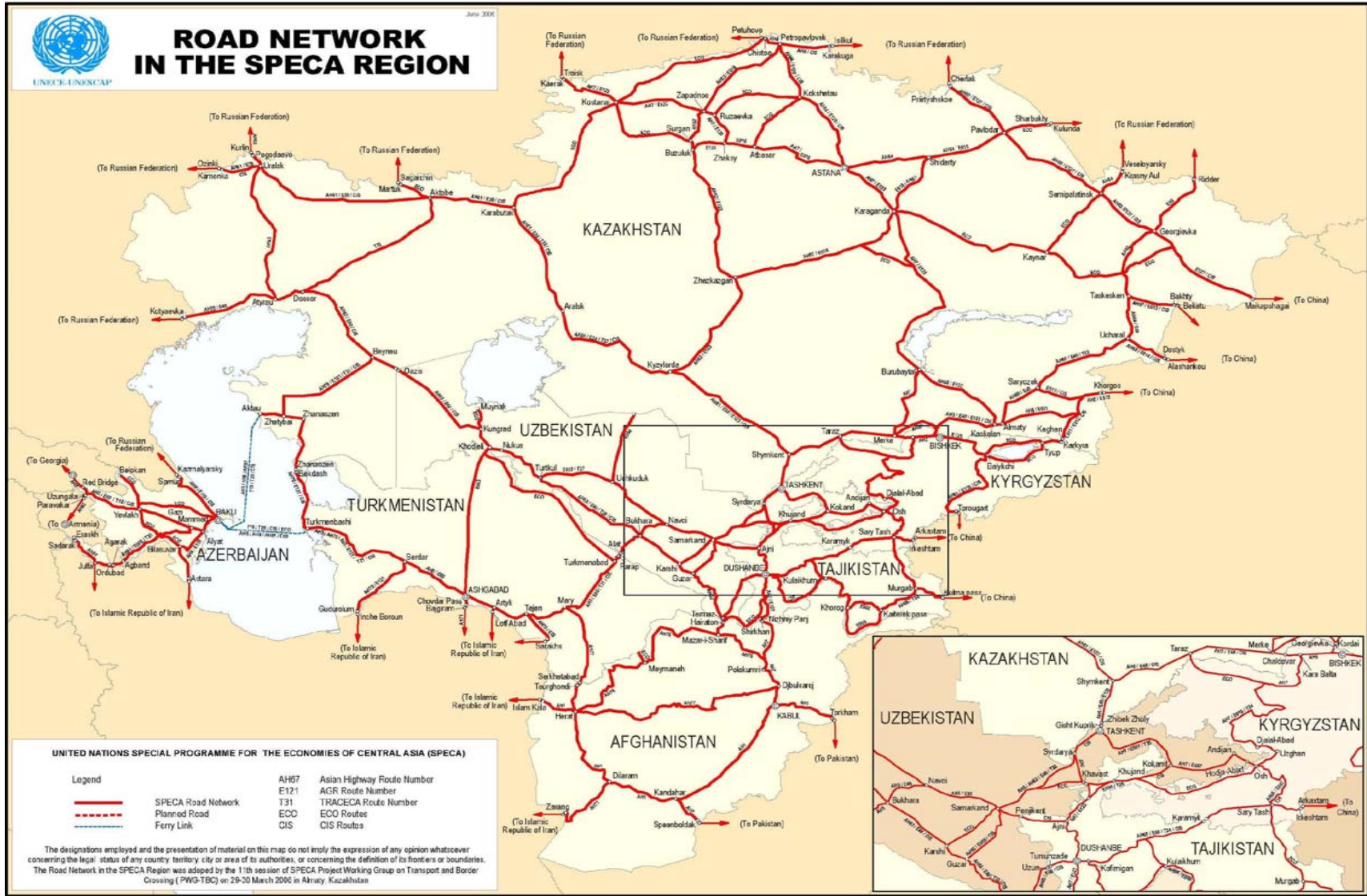
Annex 4

MAPS OF ROAD AND RAIL NETWORKS IN THE SPECA REGION



ROAD NETWORK IN THE SPECA REGION

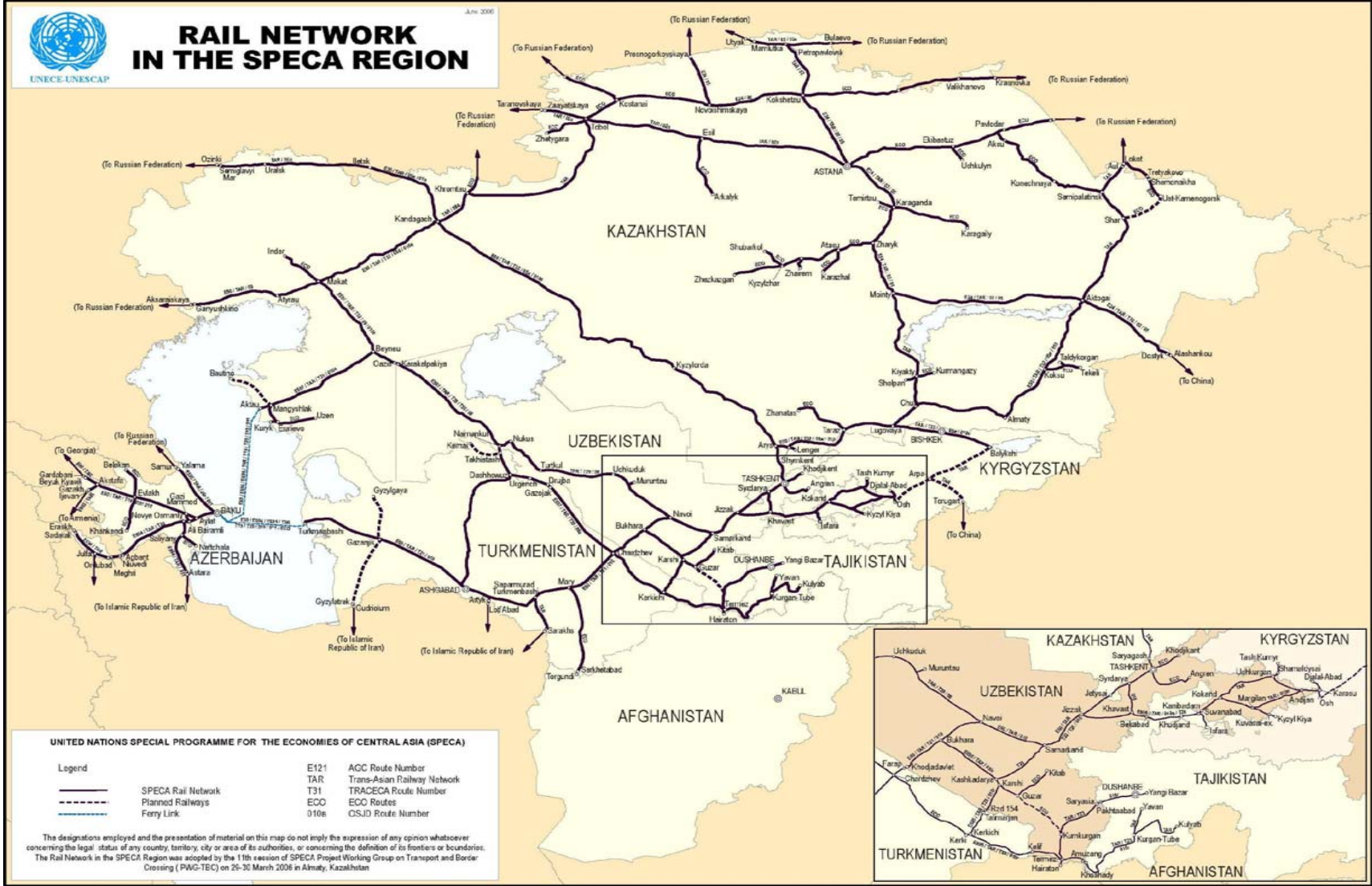
June 2006



UNITED NATIONS SPECIAL PROGRAMME FOR THE ECONOMIES OF CENTRAL ASIA (SPECA)

Legend		AH67 Asian Highway Route Number	
	SPECA Road Network	E121 AGR Route Number	
	Planned Road	T31 TRACECA Route Number	
	Ferry Link	ECCO ECO Routes	
		CIS CIS Routes	

The designations employed and the presentation of material on this map do not imply the expression of any opinion whatsoever concerning the legal status of any country, territory, city or area of its authorities, or concerning the definition of its frontiers or boundaries. The Road Network in the SPECA Region was adopted by the 11th session of SPECA Project Working Group on Transport and Border Crossing (PWG-TBC) on 29-30 March 2006 in Almaty, Kazakhstan.



Annex 5

PROJECT PROPOSAL: IDENTIFICATION AND ANALYSIS OF TRANSPORT ROUTES FROM COUNTRIES OF CENTRAL ASIA TO AFGHANISTAN AND PORT OF KARACHI (PAKISTAN)

I. General

With the improvement of the situation in Afghanistan, transport routes from the countries of Central Asia (CA) will have an increasing importance for the realization of its foreign trade potential of the country with the CA countries, as well as with other interested countries in Asia and Europe.

Such transport routes include road (since there is no railways in Afghanistan) as well as intermodal routes, which imply possible use of railways in the neighbouring countries.

The entry into force of the Intergovernmental Agreement on the Asian Highway Network in June 2005 (Figure 1), which was developed under the framework of United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UNESCAP), completed the formalization of road network of international importance in Asia, including Afghanistan (Figure 2) and the CA countries, thus constituting the basis for the identification and analysis of transport routes between the countries of Central Asia and Afghanistan.

Besides, the following activities, such as the accession of Afghanistan to the UN Special Programme for Economies of Central Asia (SPECA) in 2005, and the construction of a road bridge across the river Panj on the border between Afghanistan and Tajikistan with the assistance of USA, etc., reflect Afghanistan's increasing interest to international cooperation, as well as the increasing attention and assistance to the country.

Afghanistan also has an important transit potential in providing the CA countries with the access to sea ports, such as the Port of Karachi in Pakistan.

The Port of Karachi could significantly impact the development of foreign trade potential of the landlocked CA countries and their integration into the world economy.

There are several (road and intermodal railway-cum-road) routes linking the CA countries with the Port of Karachi, including some alternative routes.



Figure 1.

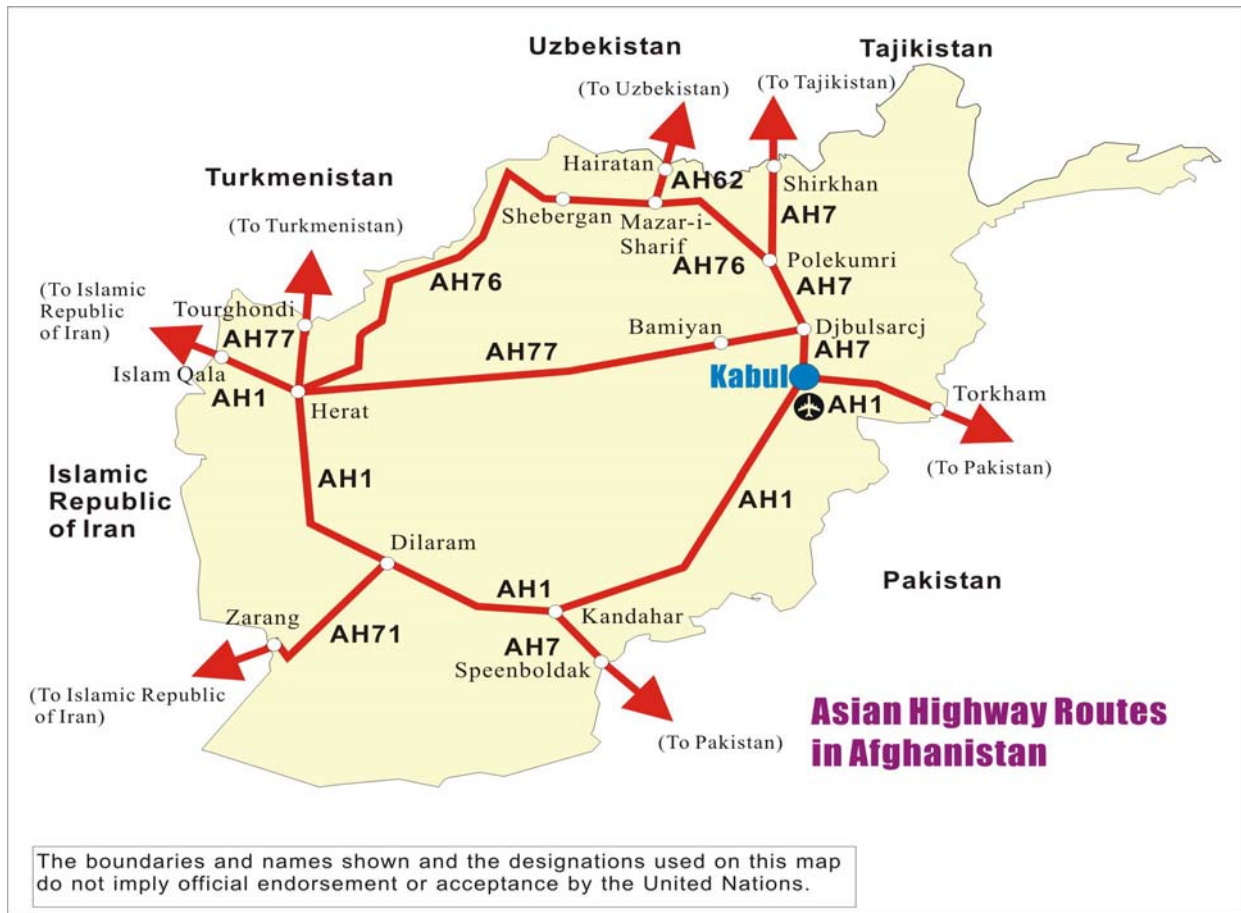


Figure 2.

Representatives of the CA countries at various international fora stressed the importance of the identification of possible transport routes Central Asia – Afghanistan and Central Asia – Karachi and their analysis to determine main technical, commercial and operational indicators of direct interest to shippers, freight forwarders, multimodal transport operators; as well as bottlenecks and measures to remove the bottlenecks.

II. Project objectives

The objectives of the project are to identify/determine:

1. Possible routes (road and intermodal) between the countries of Central Asia and Afghanistan, as well as between the countries of Central Asia and the Port of Karachi (Pakistan);
2. Main technical, commercial and operational indicators of the routes;
3. Physical and non-physical bottlenecks of the routes and the development of an action plan for operationalization and improvement of efficiency of the routes.

III. Project participating countries

The project participating countries include Afghanistan, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan and Pakistan.

IV. Basis of project methodology

1. *Identification of possible routes* connecting CA and Afghanistan, as well as the CA countries and the Port of Karachi, where the major criteria are the existing and potential trade flow patterns. The routes are determined on the basis of proposals received from the project participating countries and finalized with the participation of SPECA countries.

2. *Identification of basic technical, commercial and operational indicators of the routes.*

3. *Identification of bottlenecks (physical and non-physical) of the routes.* Such an analysis is carried out for each route by using the UNESCAP time/cost-distance methodology (Annex A) and taking into account the following package of indicators, which are of direct interest to cargo carriers, freight forwarders and multimodal transport operators:

(a) Technical indicators – existing and needed infrastructure (including border crossing points) and possibility of transport of all types of containers (Annex B) in view of their dimensions (in relation to bridges, tunnels), axle loads, availability of container transshipment equipment, etc.

(b) Commercial indicators:

- Time
- Cost
- The level of necessary services (reliability of schedule, freight security, possibility of tracking of containers/cargo location).

(c) Operational indicators – existing and possible schemes of operation of routes including border crossings, etc.

V. Duration of the project

14 months from the date of receiving the financing

VI. Project Group

The Research Institute on Transport and Communications (NIITK), Almaty, as the institute of technical support to the SPECA Project Working Group on Transport and Border Crossing (PWG-TBC) would be the lead implementing agency of the project on behalf of the SPECA PWG-TBC.

The project group includes:

1. Director of NIITK – Head of the Group;
2. NIITK staff (2 persons);

3. Project national experts:
 - Afghanistan – highways/road transport (1);
 - Kazakhstan – functions of national experts are carried out by the Project Group of NIITK (Paragraph VI.2 above)
 - Kyrgyzstan – railways and highways/road transport – (2);
 - Tajikistan – railways and highways/road transport (2);
 - Turkmenistan – railways and highways/road transport (2);
 - Uzbekistan – railways and highway/road transport (2);
 - Pakistan – railways and highway/road transport and port of Karachi (3).
4. Project Consultant (1) – Terms of reference of the project consultant are enclosed in Annex C.

VII. Main stages of project implementation

The principal stages of the project implementation are:

- Stage I. *Preparatory stage*: (before getting financing assistance): preparation of brief description of the project, and in case of approval of the project by the SPECA countries– the development of the project document in accordance with the requirements of a potential donors and sending the project documents on behalf of the SPECA PWG-TBC to donors for consideration of possible financing.
- Stage II. *Initial stage of project implementation*: (3 months after getting the financing): formation of the project group; signing agreements with the project national experts and the consultant; development of the project methodology and questionnaires for the project national experts; conducting 3 days meeting (in Almaty) for the developing of coordinated approach for implementation of the project.
- Stage III. *Identification of routes* (3 months): identification of the routes from the CA countries to Afghanistan and the port of Karachi.
- Stage IV. *Analysis of the routes* (3 months): identification of bottlenecks and basic technical, commercial and operational indicators of the routes.
- Stage V. *Developing of the action plan* on operationalization and improvement of efficiency of the routes (3 months): identification of measures to eliminate bottlenecks (physical and non physical barriers) of the routes at national and subregional (SPECA) levels.
- Stage VI. *Meeting of the Project Group to consider results of the project implementation* (3 days, Almaty). Preparation of the draft report on the project implementation (2 months) and its discussion during the above-mentioned Meeting of the Project Group, finalization of the draft report to be considered at the next session of SPECA PWG-TBC.
- Stage VII. *Consideration of the draft report* at the next session of SPECA PWG-TBC and finalization of the report, in line with remarks, etc, development and future action plan.

Stage VIII. *Publication of the report:* preparation of the report for publication and the publication of the report.

VIII. Potential donor

United States of America.

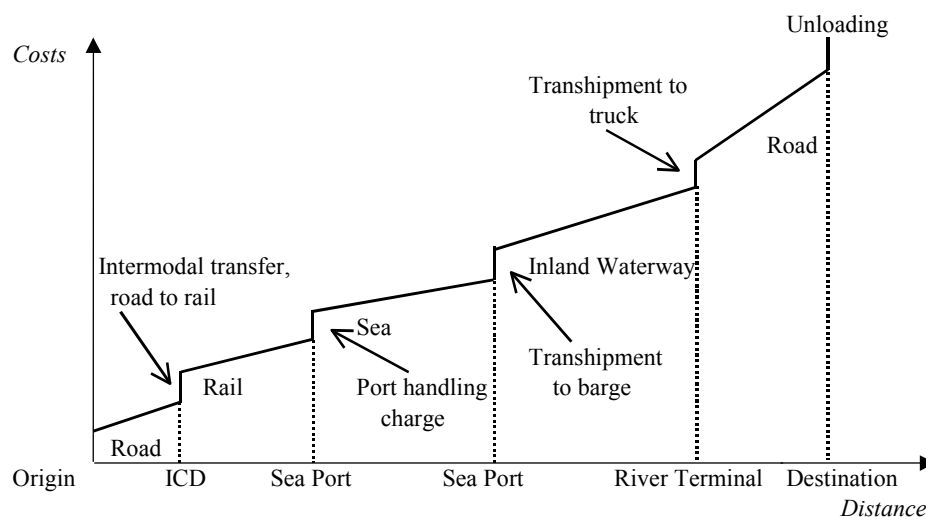
IX. Required financial donor assistance

The implementation of project requires the amount of US\$291,000 (Annex D).

THE UNESCAP TIME/COST – DISTANCE METHODOLOGY

The UNESCAP cost/time methodology is a means of tracking the cost and time taken during transport processes. Data is collected for each segment of a shipment, including loading/unloading, border crossings and points of transshipment between modes (ports, rail freight terminals and inland clearance depots). This data is then plotted against distance. The visual representation allows for a quick comparison between routes and as well as identification of major bottlenecks or problems. Figure 1 shows the process from the point of origin to destination with several modal changes.

Figure 1. Multimodal transport from origin to destination



For every intermodal transfer point and border crossing, there is likely to be a cost (or time) increase. This is represented by a vertical step. The more information you have for each point of transshipment or modal change, the easier it will be to identify problems.

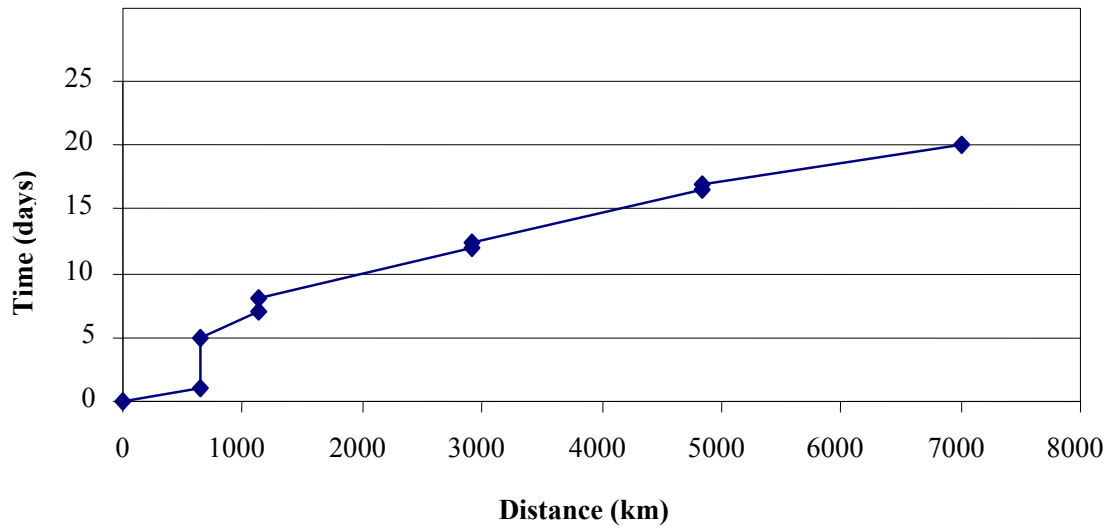
The information needed to build the model includes:

- Full routing from origin to destination, with indication of the places where the cargo is essentially stationary (such as border crossings and points of intermodal transfer);
- Mode of transport for each leg;
- Distance for each leg;
- Transit time for each leg (in hours or days); and
- Cost for each leg.

An example is shown in the table and figure below. The cumulative figures for time (y-axis) are plotted against distance (x-axis). Please note that the data used is fictional.

Uzbekistan – Germany Via Turkey							
Leg	Mode of transport	Distance (km)	Cumulative distance (km)	Average transit time (days)	Cumulative time (days)	Cost (us\$ per TEU)	Cumulative cost (us\$)
Tashkent		0	0	0	0	0	0
Tashkent-Alat / Farab	Highway	650	650	1	1	750	750
Alat / Farab			650	4	5	1000	1750
Alat / Farab-Sarakhs	Highway	480	1130	2	7	500	2250
Sarakhs			1130	1	8	0	2250
Sarakhs - Bazargan	Highway	1780	2910	4	12	1800	4050
Bazargan			2910	0.5	12.5	0	4050
Bazargan - Kapikule (Turkey)	Highway	1940	4850	4	16.5	2000	6050
Kapikule			4850	0.5	17	0	6050
Kapikule - Berlin	Highway	2150	7000	3	20	1000	7050

Tashkent - Berlin (All road)



A quick glance at the above graph would suggest that there is a relatively long wait at the border crossing of Alat/Farab (4 days, according to the table). The reasons for the delay may be further investigated through ground research.

For ease of comparison, it is recommended that a standard container be used as the unit of analysis so that comparisons can be made in terms of TEU or FEU (40-foot equivalent unit).

TYPES AND DIMENSIONS OF CONTAINERS

Freight container designation	External height			External width			External length		
	ft	in	mm	ft	in	mm	ft	in	mm
ISO									
1 A	8	00	2 438	8	00	2 438	40	00	12 192
1 AA	8	06	2 591	8	00	2 438	40	00	12 192
1 B	8	00	2 438	8	00	2 438	30	00	9 125
1 BB	8	06	2 591	8	00	2 438	30	00	9 125
1 C	8	00	2 438	8	00	2 438	20	00	6 058
1 CC	8	06	2 591	8	00	2 438	20	00	6 058
Non-ISO									
High cube containers	9	06	2 896	8	00	2 435	40	00	12 192
Super-high cube containers	9	06	2 896	8	00	2 435	20	00	6 058

Source: ESCAP, 1991: A Study on the Cost Benefit and Problems Following the Introduction of High Cube Containers in Developing Countries of the ESCAP.

TERMS OF REFERENCE OF THE PROJECT CONSULTANT

Terms of reference of the project consultant include:

1. Developing of the project methodology.
2. Analysis of project results on the identification of routes from the CA countries to Afghanistan and the Port of Karachi.
3. Analysis of project results on the identification of bottlenecks (physical and non-physical barriers) of the routes.
4. Analysis of the draft of Action Plan on operationalization and improvement of efficiency of the routes.
5. Participation in the Project Group missions as directed by the Head of the Project Group to selected project participating countries.
6. Taking part in the Project Group meetings and SPECA PWG-TBC sessions at which project results are considered.
7. Carrying out other types of activities as directed by the Head of the Project Group.

The project consultant should meet the following requirements:

1. Higher education
2. Experience (not less than 10 years) in identifying, formulating and analyzing of international transport routes to identify physical and non-physical barriers as well as operationalization of international routes.
3. Fluency in English and Russian languages.

THE PROJECT BUDGET

(US\$)

1	<p>The Project Group of NIITK (3 persons)</p> <p>Project leadership, coordination of project activities, analysis of available materials; use of databases, materials and project related data on Kazakhstan; preparation of documents for consideration, developing of special database; provision of conference room and administrative support to the project group meetings (2)</p>	110,000
2	<p>Consultant/experts:</p> <p>(a). Project consultant</p> <p>(b). Project national experts (12 persons x 2,000 US\$ (paragraph VI.6)</p>	<p>47,000</p> <p>24,000</p>
3	<p>The project group missions to selected project participating countries and relevant travel by consultant</p>	40,000
4	<p>The project group meetings (2 times in Almaty) and participation in one session of SPECA PWG-TBC (The Project Group of NIITK, project national experts (12) and project consultant)</p>	60,000
5	<p>Publication of the report</p>	5,000
6	<p>Other expenses</p>	5,000
	Total:	291,000

**LIST OF RAIL, ROAD AND INTERMODAL TRANSPORT ROUTES FOR THE
ANALYSIS TIME/COST-DISTANCE**

Kazakhstan

Routes to Afghanistan:

Railway:

- Astana – Karaganda – Moynty - Shymkent –Sary-Agash st. – border with the Republic of Uzbekistan – Keles st. – Tashkent – Samarkand – Karshi – Talimardzhan – border with Turkmenistan – Kerkiche – Mukry –passing-track 161 st. – border with the Republic of Uzbekistan –Boldyr st. – Termez – border with Afghanistan

Road:

- Astana - Balhash - Taraz – Shimkent (or Astana – Zhezkazgan – Kyzylorda – Shimkent) – Kaplanbek/ Zhibek Zholy – border with the Republic of Uzbekistan – Tashkent – Syrdaria - – border with the Republic of Tajikistan – Ura-Tyube - Dushanbe – Kurgan-Tyube – border with Afghanistan
- Astana - Balhash – Taraz – Shimkent (or Astana – Zhezkazgan - Kyzylorda – Shimkent) – Kaplanbek/ Zhibek Zholy – border with the Republic of Uzbekistan – Tashkent – Syrdaria – Guzar – Termez – border with Afghanistan

Routes to Europe:

Railway:

- Astana – Esil - Tobol st. – border of the Russian Federation – Taranovskaya st. – Smolensk – Krasnoe st. – border of the Republic of Belarus – Osinovka st. – Minsk – Brest st. – Eastern and Western Europe countries;
- Astana – Esil – Tobol st. – border of the Russian Federation – Taranovskaya st. – Bryansk – Suzemka st. – border of Ukraine – Zernovo st. - Kiev – Lviv – Eastern and Western Europe countries;
- Astana – Esil – Tobol st. – border of the Russian Federation – Taranovskaya st. – Bryansk – Suzemka st. – border of Ukraine – Kiev – Vinnitsa – Mogilev–Podolskiy – border of Moldova – Beltsy – countries of Eastern and Western Europe and Mediterranean;

Road:

- Astana – Kostanay – Kairak f.p. – border of the Russian Federation – Troitsk – Chelyabinsk – Penza - Mihkailov – Belousova – Yuhknov - Roslavl – border of the Republic of Belarus – Bobruysk - Brest – Eastern and Western Europe countries;
- Astana – Aktobe – Zhaisan/ Alimbet – border of the Russian Federation – Saratov – Belgorod – border of Ukraine – Kiev – Lviv – Eastern and Western Europe countries.

Intermodal (railway - sea):

- Astana – Esil – Tobol st. – border of the Russian Federation – Taranovskaya st. – Smolensk – Krasnoe st. – border of the Republic of Belarus – Osinovka st. – Minsk – Gudogay st. – border of Lithuania – Kyana st. – Vilnius – Kibartay st. – border of the Russian Federation – Nesterov st. – Kaliningrad port – countries of Europe
- Astana – Esil – Tobol st. – border of the Russian Federation – Taranovskaya st. – Chelyabinsk – Yekaterinburg – Zhirov – Vologda – Saint-Petersburg port (or new port Ust-Luga) – countries of Europe
- Astana – Esil – Tobol st. – border of the Russian Federation – Taranovskaya st. – Smolensk – Krasnoe st. – border of the Republic of Belarus – Osinovka st. – Minsk – Gudogay st. – border of Lithuania – Kyana st. – Vilnius– Klaipeda port – countries of Europe
- Astana – Esil – Tobol st. – border of the Russian Federation – Taranovskaya st. – Chelyabinsk – Sverdlovsk – Saint-Petersburg – Ivangorod-Narvskiy st. – border of Estonia – Narva st. – Tallinn port (or new port Sillamyae) – countries of Europe
- Astana – Aksarayskaya (RF) – Astrakhan – Trusovo – Zenzeli – Mahachkala – Samur – Yalama (Azerbaijan) – BeyukKyasik – Gardabani (Georgia) – Tbilisi – Khashuri – Batumi port – Black Sea – countries of Europe
- Astana – Tobol – Arystansor – Altynsarino – Khromtau – Nikeltau – Kandyagash – Makat – Aksaraiskaya – Volgograd – Novorossisk port

Routes to the Russian Federation:

Road:

- Astana – Esil – Kostanay – Kayrak – border of the Russian Federation
- Astana – Esil – Kostanay – Akbalshyk – border of the Russian Federation
- Astana – Petropavlovsk – Zhana Zhol – border of the Russian Federation
- Astana – Petropavlovsk – Karakoga – border of the Russian Federation
- Astana – Pavlodar – Sharbakty - border of the Russian Federation

Railway:

- Astana – Esil – Tobol – Aksu - border of the Russian Federation
- Astana – Kostanay – Presnogorkovskaya - border of the Russian Federation
- Astana – Kokshetau – Mamlyutka – border of the Russian Federation
- Astana – Pavlodar – Sharbakty – border of the Russian Federation (Kulunda st.)
- Astana – Pavlodar – Aul – border of the Russian Federation (Lokot st.)

Routes to the Chinese People's Republic:

Road:

- Astana – Pavlodar – Maikapchagay – border of the Chinese People's Republic
- Astana - Karaganda – Taskesken – Bakhty – border of the Chinese People's Republic
- Astana - Karaganda – Taskesken – Dostyk – border of the Chinese People's Republic

- Astana – Karaganda – Balkhash – Khorogos – border of the Chinese People's Republic
- Astana - Karaganda – Balkhash – Kolzhat – border of the Chinese People's Republic

Railway:

- Astana - Karaganda – Balkhash – Dostyk – border of the Chinese People's Republic

Routes to the Islamic Republic of Iran:

Railway:

- Astana – Karaganda – Mointy – Shymkent – Sary-Agash st. (border with the Republic of Uzbekistan – Keles st. – Tashkent – Samarkand – Khodzhadavlet – border with Turkmenistan - Mary – Sarakhs – border with the Islamic Republic of Iran
- Astana – Karaganda – Mointy – Shymkent – Sary-Agash st. (border with the Republic of Uzbekistan) – Keles st. – Tashkent – Samarkand – Khodzhadavlet – border with Turkmenistan - Mary – Turkmenbashi – Artyk st. - border with the Islamic Republic of Iran

Road:

- Astana – Karaganda – Balkhash – Shymkent – Kaplanbek/Zhibek Zholy – border with Uzbekistan – Tashkent — Samarkand – Bukhara - border with Turkmenistan – Chardzhou – Mary - Kushka/Sarakhs - border with the Islamic Republic of Iran

Kyrgyzstan

Routes to Afghanistan:

Road:

- Bishkek – Osh – Khorog – Fayzabad
- Bishkek – Osh – Karamyk – Dushanbe – Panj
- Bishkek – Tashkent – Samarkand – Termez

Railway:

- Bishkek – Lugovaya – Tashkent – Kushka – Afghanistan

VI. Routes to the Russian Federation

Road:

- Bishkek – Almaty – Ust-Kamenogorsk – Russian Federation

Railway:

- Bishkek – Lugovaya – Arys – Iletsk – Samara – Moscow
- Bishkek – Lugovaya – Astana – Petuhovo – Kurgan
- Bishkek – Lugovaya – Lokot – Barnaul – Irkutsk

Routes to Europe

Road:

- Bishkek – Almaty – Karaganda – Astana – Petropavlovsk – Ekaterinburg – Nizhniy Novgorod – Moscow – countries of Baltic – countries of the Eastern and Western Europe
- Bishkek – Korday – Karaganda – Astana – Petropavlovsk – Ekaterinburg – Nizhniy Novgorod – Moscow – countries of the Eastern and Western Europe
- Bishkek – Shimkent – Kyzylorda – Aktyubinsk – Nizhniy Novgorod – Moscow – countries of the Eastern and Western Europe

Road:

- Bishkek – Lugovaya – Arys – Iletsk – Samara – Moscow – Brest – Warsaw
- Bishkek – Lugovaya – Arys – Iletsk – Samara – Kiev – countries of Europe

Routes to the Islamic Republic of Iran:

Road:

- Bishkek – Shymkent – Tashkent – Chardzhou – Sarakhs – Mashhad

Railway:

- Bishkek – Lugovaya – Tashkent – Sarakhs – Iran

Routes to the Chinese People's Republic:

Road :

- Bishkek – Naryn – Torugart – «Topo» terminal
- Bishkek – Osh – Sary-Tash – Irkeshtam – «Symkana» terminal

Railway:

- Bishkek – Lugivaya – Almaty – Dostyk – Chinese People's Republic

C. Routes to Japan

Railway:

- Bishkek – Lugovaya – Almaty – Druzhba – Urumqi – Shanghai – by ferry to Japan
- Bishkek – Lugovaya – Lokot – Barnaul – Irkutsk – Khabarovsk – Vladivostok – by ferry to Japan

Routes to Korea

Railway:

- Bishkek – Lugovaya – Lokot – Barnaul – Irkutsk – Khabarovsk – Baranovskiy – Khasan (RF) – Tumangan (Korea)

Uzbekistan

Routes to Afghanistan:

Railway:

- Tashkent – Karshi – Termez – Galaba – Khayraton

Routes to the Russian Federation

- (along OSJD corridor №8) Tashkent – Navoi – Uchkuduk – Nukus – Kungrad – Beineu – Makat – Aksaraiskaya
- (along OSJD corridor №1 (branch 1B) Tashkent – Arys – Kandagach – Aktyubinsk – Orenburg – Syzran – Ryazan – Moscow

Routes to Iran and India

- Tashkent – Bukhara – Khodzhdavlet – Saparmurat Turkmenbashi – Sarakhs – Tehran – Kum – Bandar Abbas

Routes to China

- Tashkent – Arys – Dostyk – China and then to the countries of the South-East Asia

Turkmenistan

Routes to Afghanistan:

Railway:

- Ashgabat – Mary – Serkhetabat – border of Afghanistan

Routes to the Russian federation

- Ashgabat – Turkmenbashi – Russian Federation
- Ashgabat – Takhiatash – Russian Federation

Routes to Iran, India

- Ashgabat – S.Turkmenbashi – Sarakhs – border of Iran

Routes to China, Korea and Japan

- Ashgabat – Farap – Bukhara – Tashkent – Arys – Dostyk – border of China and then to the countries of the South-East Asia

Azerbaijan

Routes to the Russian Federation and Europe

Road:

- Baku – Yalama – border of the Russian Federation

Railway:

Baku – Yalama – border of the Russian Federation

Routes to Iran

Road:

- Baku – Alyat – Astara – border of the Islamic Republic of Iran
- Baku – Julfa – border of the Islamic Republic of Iran

Railway:

- Baku – Alyat – Astara – border of the Islamic Republic of Iran
- Baku – Julfa – border of the Islamic Republic of Iran

Intermodal (sea – railway):

- Baku – Aktau port – Akzhigit – Makat – Kandagach
- Baku – S. Turkmenbashi port – Ashgabat
- Baku – Olya port (RF)
- Baku – Bandar-Anzali port

SPECA PWG-TBC PROGRAMME OF WORK 2008-2009

1. Organization of regular sessions of SPECA PWG-TBC

Activity 1.1. The Ministry of Transport and Communications of the Republic of Kazakhstan (MOTC RK) / UNECE/ UNESCAP organize and convene the 13th session of SPECA PWG-TBC in Almaty, Kazakhstan in 2008; and the 14th session of the PWG-TBC at a venue to be confirmed later in 2009 with active participation of the SPECA Member States and the support of NIITK.

2. Bilateral consultations on border crossing issues between SPECA member states

Activity 2.1. UNECE/ UNESCAP organize and facilitate bilateral consultations on border crossing issues of interest to Kazakhstan between Kazakhstan and its immediate neighbours at the 13th session of SPECA PWG-TBC in Almaty, Kazakhstan in 2008; and of interest to Azerbaijan between Azerbaijan and its neighbours across the Caspian Sea at the 14th session of the PWG-TBC in 2009 with active participation of the SPECA Member States.

3. Development and implementation of sub-regional project proposals of common interest to SPECA countries

Activity 3.1. Subject to funding availability, UNESCAP/ UNECE/ MOTC RK / NIITK and SPECA countries develop / implement sub-regional projects of common interest.

4. Establishment and maintenance of SPECA PWG-TBC databases on (1) road routes of international importance; (2) rail routes of international importance; (3) intermodal transport infrastructure; and (4) border crossing

Activity 4.1. UNESCAP/ UNECE/ MOTC RK / Research Institute on Transport and Communications of Kazakhstan (NIITK) establish and maintain the databases with inputs of necessary data/information from SPECA countries.

5. Preparation of the SPECA Guide on road wayside facilities

Activity 5.1. UNESCAP/ UNECE/ MOTC RK / NIITK coordinate preparation of the SPECA Guide on road wayside facilities with inputs of necessary data/information from SPECA countries.

6. Identification and isolation of major bottlenecks impeding smooth and efficient international transport in the SPECA region

Activity 6.1. UNECE/UNESCAP provide assistance to SPECA countries upon request in identifying / isolating / addressing major bottlenecks for international transport.

Activity 6.2. SPECA countries employ UNESCAP Time/Cost-Distance methodology to perform time and cost analysis of selected routes and border crossings for international transport in the SPECA region.

7. Establishment or strengthening of national facilitation coordinating mechanisms for improved collaboration between all stakeholders involved in international transport from the public and private sectors

Activity 7.1. UNECE/UNESCAP provide technical assistance to SPECA countries, in the form of workshops, seminars or advisory services, in establishing or strengthening national facilitation coordinating mechanisms.

8. Enhancement of legal frameworks for international transport to reflect suitable legal regimes for international land transport facilitation

Activity 8.1. UNESCAP reviews implementation of Commission resolution 48/11 on road and rail transport modes in relation to facilitation measures and considers inclusion of additional conventions, if necessary.

Activity 8.2. UNECE/ UNESCAP provide technical assistance to SPECA countries, in the form of workshops, seminars or advisory services, on accession to, and implementation of, major international facilitation conventions.

Activity 8.3. SPECA countries take steps to sign or accede to facilitation instruments, including the important international conventions recommended for accession at the 2nd session of SPECA PWG-TBC.

9. Accession to multilateral agreements on infrastructure including AGR, AGC, AGTC, Intergovernmental agreements on Asian Highway and Trans Asian Railway Networks to prioritize infrastructure development of international importance

Activity 9.1. UNESCAP organizes meetings of the Working Group on the Asian Highway and Trans-Asian Railway Networks to ensure coordinated development of each of the networks.

Activity 9.2. SPECA countries sign/ ratify/ accept/ approve/ accede to the Asian Highway and Trans-Asian Railway intergovernmental agreements and participate in the Working Groups.

Activity 9.3. SPECA countries sign/ ratify/ accept/ approve/ accede to key UNECE infrastructure agreements (AGR, AGC, AGTC) and participate in the relevant Working Groups.

10. Promotion of demonstration runs of container block-trains and international train services operating in the SPECA region

Activity 10.1. UNESCAP collaborates with SPECA countries to facilitate operationalization of the TAR network through demonstration runs of container block-trains and international trains to / or transiting the SPECA region.

11. Increased collaboration and interactions at the regional and national level to address transport issues in and across the SPECA region and to promote investment in transport infrastructure

Activity 11.1. UNECE/ UNESCAP organize investment forums, with the participation of international and regional financing institutions, multilateral and bilateral donors, international organizations and the private sector, for the development and upgrading of the Asian Highway and Trans-Asian Railway Networks, including those networks in the SPECA region. UNECE/UNESCAP organize capacity-building activities related to the establishing and strengthening of public-private partnerships and user charging systems, as well as the establishment and management of special funds in the transport sector.

Activity 11.2. SPECA countries actively participate in the meetings of the UNECE Inland Transport Committee and its subsidiary bodies, UNESCAP Committee on Managing Globalization as well as other international fora that will assist the integration of the SPECA region transport systems into that of other subregions as well as harmonization with existing international standards, norms, agreements and conventions.

Activity 11.3. SPECA countries regularly report on developments of transport infrastructure and its operationalization, including those within the SPECA region and those linking to neighbouring countries.

Activity 11.4. SPECA countries take steps to improve the business environment for strengthened public-private partnership and establish and manage special funds in transport infrastructure development and maintenance.

Activity 11.5. National transport planning authorities in the SPECA countries recognize the Asian Highway and Trans-Asian Railway Networks as a priority.

12. Simplification/harmonization of border-crossing procedures and documentation for international transport and the application of new technologies, including information and communication technology

UNECE/UNESCAP provide technical support to the SPECA countries, upon request, in the simplification/harmonization of border-crossing procedures and documentation for international transport and the application of new technologies, including information and communication technology.

13. Increased awareness and understanding of road safety issues and potential interventions, and improved collaboration in the SPECA region

Activity 13.1. SPECA countries take steps to address road safety issues in line with the Ministerial Declaration on Improving Road Safety in Asia and the Pacific adopted at the UNESCAP Ministerial Conference on Transport (November 2006, Busan, Republic of Korea).

Activity 13.2. UNECE/UNESCAP provide technical assistance to SPECA countries in setting regional / national goals, targets and indicators on road safety.

13th session of the SPECA Working Group
Transport and Border Crossing

DRAFT AGENDA

1. Opening of the Session
2. Adoption of the Agenda
3. Report on the 12th Session of the PWG-TBC
4. Transport infrastructure issues
 - 4.1. Development and update of the SPECA PWG-TBC transport databases (NIITK / UNESCAP / UNECE);
 - 4.2. Preparation of the SPECA Guide for road wayside facilities (NIITK / UNESCAP / UNECE);
 - 4.3. Sub-regional project proposals adopted at the 11th / 12th sessions of SPECA PWG-TBC (NIITK / Kazakhstan/ UNESCAP / UNECE);
5. Transport facilitation issues
 - 5.1. Accession to and effective implementation of international conventions recommended by the Group (UNECE / UNESCAP);
 - 5.2. Establishment and functioning of national coordinating mechanisms for transport facilitation (UNESCAP / UNECE);
 - 5.3. Analysis of major selected routes within the SPECA region using the UNESCAP time/cost methodology (UNESCAP/ SPECA member countries);
6. Country report on transit transport issues and initiatives at national level (SPECA member countries)
7. UNECE/ UNESCAP regional and interregional transport activities of interest to SPECA countries (UNECE/ UNESCAP)
8. Implementation of the Guidelines to improve the efficiency of the PWG-TBC (UNESCAP/ UNECE)
9. Bilateral consultations on border-crossing issues of interest to the host country (Host country/ UNESCAP / UNECE).
10. Review of the draft agenda for the 14th session of the SPECA PWG-TBC.
11. Other business.
12. Adoption of the Report.