

ЕЭК ООН
Европейская экономическая комиссия
Организации Объединенных Наций



ЭСКАТО
Экономическая и социальная комиссия
для Азии и Тихого океана
Организации Объединенных Наций

Неофициальный перевод с английского

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ СПЕКА 2010 ГОДА

**УКРЕПЛЕНИЕ РЕГИОНАЛЬНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА
В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ:
ВКЛАД В ДОЛГОСРОЧНУЮ СТАБИЛЬНОСТЬ
И УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ АФГАНИСТАНА**

Дворец Наций, Женева, 18-19 октября 2010 года

Целью этого документа, созданного на основе общедоступной информации из различных источников, является обобщение этой информации и изложение мнений по затронутым темам. Мнения и материалы, содержащиеся в данном документе, не обязательно отражают точку зрения Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН) и Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО).

Резюме

Региональное сотрудничество уже давно считается важным инструментом устойчивого развития в Центральной Азии. Настоящий документ имеет своей целью показать положительные аспекты вовлечения Афганистана в инициативы по региональному сотрудничеству в Центральной Азии, которые окажут благоприятное воздействие на регион в целом..

Повестка дня Экономического форума строится на Национальной стратегии развития Афганистана (НСРА), которая является отражением видения Правительства и международного сообщества по развитию будущего этой страны.

Анализ современного состояния регионального сотрудничества между странами Центральной Азии и Афганистаном был проведен, исходя из тем Форума, по трем основным направлениям: торговле и инвестициям, развитию инфраструктуры и совместному использованию общих ресурсов.

Эти направления взаимосвязаны. Возрождение региональной и континентальной торговли является наиболее важным потенциальным двигателем для достижения положительных изменений в регионе. Естественно, возрождение не может произойти без крупных инвестиций в развитие транспортной и транзитной инфраструктуры, то есть автомобильных и железных дорог, линий электропередач, трубопроводов. Развитие регионально координируемой энергетической инфраструктуры критически важно для получения регионом выгод от его обильных природных ресурсов. Эксплуатация одних и тех же природных ресурсов разными странами региона требует регионального подхода к решению региональных проблем.

Данные НСРА показывают, что в последние годы министерства Афганистана смогли освоить лишь незначительный процент выделенного им бюджета на развитие. Это доказывает, что крупные инвестиции в инфраструктуру не будут эффективными без наращивания человеческого потенциала и создания необходимых институциональных структур.

Специальная программа ООН для экономик Центральной Азии (СПЕКА), деятельность которой поддерживается ЕЭК ООН и ЭСКАТО, с помощью начатых и осуществляемых в настоящее время проектов нацелена на реализацию мероприятий по созданию человеческого и институционального потенциала в ключевых областях регионального сотрудничества, что, несомненно, будет способствовать обеспечению устойчивой стабильности в Афганистане и развитию Центральной Азии в целом.

1. Предыстория

1.1 Понимание, что стабилизация в Афганистане должна осуществляться в региональном контексте, не ново. Более пяти лет назад, когда ситуация в области безопасности в

Афганистане выглядела более благоприятной, заинтересованные стороны обратились с призывом принять региональный подход в решении проблем, стоящих перед страной¹.

1.2 За последние полтора года международное сообщество возобновило свое внимание к Афганистану и поддержало идею создания надежной невоенной стратегии, которая бы привлекла к сотрудничеству широкий круг субъектов из региона. В самом деле, взгляд на Афганистан через призму регионального сотрудничества, а не изолированно или через его двусторонние отношения, мог бы надлежащим образом вписать его в географический контекст.

1.3 Следуя той же логике, в январе 2010 года Лондонская конференция по Афганистану подчеркнула необходимость стимулирования гражданского строительства на основе развития трансрегиональной торговли и транзита, включая прогресс в области энергетического и транспортного сотрудничества.

1.4 Эта стратегия была подтверждена на Кабульской конференции по Афганистану в июле 2010 года, в ходе которой участники призвали многосторонние организации и двусторонних доноров оказать содействие проектам по интегрированным региональным транспортным системам и энергетической инфраструктуре.

1.5 В настоящее время в Афганистане целым рядом субъектов проводится работа в областях торговли и транспорта, а также по развитию инфраструктуры. Всемирный банк (ВБ) и Азиатский банк развития (АБР) являются одними из самых значительных международных финансовых институтов, занимающихся поддержкой развития торговли и транспорта. ВБ и ЮНКТАД оказывают помощь в области торговли и гармонизации таможенных процедур, воплощая в жизнь проекты по срочной модернизации таможенной службы и содействию торговле.

1.6 Исламская Республика Иран, Китайская Народная Республика, Республика Индия, Республика Корея, Российская Федерация, Соединенные Штаты Америки и несколько европейских стран инвестировали значительные суммы в развитие региона.

1.7 Руководящий совет Специальной программы ООН для экономик Центральной Азии (СПЕКА) в прошлом году также принял решение о необходимости уделять особое внимание развитию Афганистана. В результате было решено посвятить Экономическому форуму 2010 года обсуждению путей развития регионального сотрудничества с целью оптимальной поддержки в стабилизации страны.

1.8 Настоящий документ имеет целью поддержать обсуждение вопросов, касающихся существующих вызовов и возможных путей обеспечения безопасности, стабильности и развития центральноазиатского региона, включающего в себя Афганистан, путем укрепления регионального сотрудничества. Для обсуждения этих вопросов к работе Экономического форума СПЕКА 2010 года будут привлечены политики, эксперты и другие заинтересованные субъекты из Центральной Азии, Афганистана и соседних стран.

¹ S. Frederick Starr, "A 'Greater Central Asia Partnership' for Afghanistan and Its Neighbors", Институт Центральной Азии и Кавказа, Программы исследований Великого шелкового пути, документ Шелкового пути, март 2005 г.

2. Региональное экономическое сотрудничество как ключевой фактор экономической модернизации и развития стран Центральной Азии

2.1 В настоящее время существуют две взаимодополняющие программы по региональному сотрудничеству в Центральной Азии: Специальная программа Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии (СПЕКА), и Программа центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС)².

2.2 Международные банки развития, включая Программу ЦАРЭС, предоставляют такие инструменты для регионального сотрудничества, как займы для развития региональной инфраструктуры, в том время как СПЕКА является платформой для организации мероприятий по наращиванию потенциала и созданию институционального структур в области торговли, транспорта и пересечения границ, водных и энергетических ресурсов, статистики, развития экономики, основанной на знаниях, а также гендера в экономике.

2.3 СПЕКА, учрежденная в 1998 году президентами ряда стран Центральной Азии и поддержанная ЕЭК ООН и ЭСКАТО, в настоящее время насчитывает семь стран-участниц: Азербайджан, Афганистан, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

2.4 Программа направлена на развитие субрегионального сотрудничества и имеет целью помочь странам-участницам в решении их общих проблем развития, связанных с отсутствием выхода к морю, различными этапами и путями экономического развития и разрывом в уровне доходов стран-экспортеров и стран-неэкспортеров энергоресурсов. Страны-участницы стоят перед решением неотложной задачи по модернизации и диверсификации экономик, с тем чтобы избавиться от нынешней энергозависимости и привязанности к экспорту сырьевых товаров и успешно интегрироваться в мировую экономику. Эти цели могут быть достигнуты путем реализации всего потенциала региона, являющегося транспортным узлом между Европой и Азией и важным фактором в обеспечении энергетической безопасности Китая и Европейского Союза.

2.5 В свете важности укрепления регионального сотрудничества как ключевого условия для быстрого, сбалансированного и устойчивого экономического развития всех стран-участниц, нынешний Экономический форум представляет собой попытку создать платформу для комплексного подхода к укреплению сотрудничества между Центральной Азией и Афганистаном для решения проблем развития, стоящих перед регионом.

2.6 Без наличия минимального уровня безопасности трудно достичь устойчивого прогресса, и необходимы значительные усилия, которые позволили бы Афганистану построить устойчивое будущее. Поэтому, уделяя должное внимание аспектам безопасности, крайне важно развивать гражданское строительство, играющее важную роль в улучшении

² ЦАРЭС представляет собой партнерство восьми стран – Азербайджана, Афганистана, Казахстана, Китайской Народной Республики, Кыргызской Республики, Монголии, Таджикистана и Узбекистана и шести многосторонних организаций – Азиатского банка развития (АБР), Всемирного банка (ВБ), Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР), Исламского банка развития (ИБР), Международного валютного фонда (МВФ) и Программы развития Организации Объединенных Наций (ПРООН).

перспектив развития Афганистана, и здесь страны Центральной Азии могли бы оказать активное содействие.

2.7 С помощью своего институционального развития и деятельности по укреплению потенциала СПЕКА может эффективно способствовать стабилизации и устойчивому развитию Афганистана, а именно: обеспечивая участие Афганистана в существующих региональных организациях Центральной Азии; рационально и совместно используя общие региональные ресурсы и избегая, таким образом, возникновения потенциальных конфликтов в их использовании; укрепляя системы управления; оказывая поддержку в развитии экономики Афганистана, что, в свою очередь, будет способствовать безопасности в стране и в целом в Центральной Азии³. Для того, чтобы эти цели были достигнуты, мероприятия СПЕКА должны быть полностью гармонизированы и стать неотъемлемой частью предпринимаемых в настоящее время международных усилий. Вот почему повестка дня Экономического форума основывается на Национальной стратегии развития Афганистана (НСРА), которая отражает взгляд его Правительства и мнение международного сообщества о перспективах развития страны.

2.8 НСРА особым образом выделяет региональное сотрудничество, считая его инструментом для достижения региональной стабильности, процветания и обеспечения дополнительных возможностей для Афганистана снова занять свое положение сухопутного моста между Центральной Азией и Южной Азией. Кроме того, НСРА отмечает, что региональное сотрудничество является ресурсом для роста и создания рабочих мест и определяет ключевые области экономики, где региональное сотрудничество могло бы принести быстрые плоды. Это торговля, энергия, транспорт и транзит. Ключевой предпосылкой для этого является развитие институционального и человеческого потенциала.

2.9 В соответствии со структурой Форума и определенными НСРА направлениями развития Афганистана анализ современного состояния регионального сотрудничества между странами Центральной Азии и Афганистаном фокусируется на трех основных направлениях: торговле и инвестициях, развитии инфраструктуры и совместном управлении общими ресурсами. Эти направления открывают целый ряд возможностей для экономического сотрудничества как внутри, так и за пределами региона СПЕКА, и играют важную роль в определении экономических перспектив Афганистана в региональном контексте.

2.10 Эти три основных направления тесно взаимосвязаны. Торговля была основным источником дохода в регионе еще со времен Великого шелкового пути. С 1930-х годов Афганистан оказался относительно изолированным от остальной части Центральной Азии по причинам закрытости границ СССР, гражданской войны и установления режима талибов. Однако в настоящее время открываются многочисленные торговые возможности и образуется "Современный Шелковый путь". Вместе с тем, хотя граница между Афганистаном и его северными соседями является сейчас более открытой, ситуация, в отсутствие безопасных автомобильных дорог и железнодорожной инфраструктуры, далека от оптимальной. Остаются значительные проблемы, связанные с пересечением границ, включая длительные и неэффективные таможенные процедуры, неформальные поборы, неадекватная инфраструктура и высокие транспортные расходы. Эта ситуация заставила авторов Доклада ПРООН о развитии человеческого потенциала по Средней Азии призвать к

³ См. более подробно в Jones, Seth. 2008. The Rise of Afghanistan's Insurgency. State Failure and Jihad. International Security, том. 32, No. 4 (весна 2008 г.), стр. 7–40.

созданию "границ с человеческим лицом", т.е. границ, или точнее, внутренней политики, направленной на упрощение, а не препятствование, товарообороту и передвижению людей. В то время, как устранение нетарифных барьеров в торговле и гармонизация таможенных процедур являются одними из самых важных и экономически эффективных мер по развитию торговли в регионе, потребность в инвестициях в инфраструктуру не может быть недооценена.

2.11 Трансграничная транспортная инфраструктура в Центральной Азии не получала должного обслуживания с момента распада Советского Союза, а дорожное строительство планировалось таким образом, чтобы избегать пересечения зачастую изрезанных линий границ. В Афганистане большая часть инфраструктуры существенно пострадала от тридцатилетней войны и запустения и остро нуждается в крупномасштабной реконструкции. Автомобильные и железные дороги и энергетическая инфраструктура являются основополагающими элементами для обеспечения быстрого перемещения и транзита товаров и энергоресурсов в регионе и за его пределами. Регион смог бы извлечь большую пользу из обилия своих природных ресурсов при наличии хорошо управляемой и интегрированной инфраструктуры. Для эффективной реконструкции инфраструктуры необходимо создать соответствующую нормативно-правовую базу, которая бы стимулировала трансграничную экономическую активность и развитие частного сектора.

2.12 Важность регионального сотрудничества для развития торговли и транзита очевидна, особенно если учитывать, что почти 50 процентов объемов торговли Афганистана приходится на пять соседних стран: Иран, Пакистан (соглашение между Афганистаном и Пакистаном, достигнутое в июле 2010 года), Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан⁴. Кроме того, Афганистан может стать важной транзитной страной во внутрирегиональной торговле. В настоящее время основными являются следующие транзитные маршруты, проходящие через различные пограничные пункты Афганистана: из Туркменистана в Пакистан (металлолом), из Ирана в Пакистан (автозапчасти), из Узбекистана в Пакистан (хлопок, металлолом и железные прутья), из Таджикистана в Пакистан (металлолом), из Пакистана в Иран (пшеница) и из Пакистана в Узбекистан (цемент). Афганистан имеет все условия стать сухопутным мостом между богатыми энергоресурсами странами Центральной Азии и энергодефицитными странами Южной Азии с их высоким потенциалом для экспорта продукции обрабатывающей промышленности. Потенциал Афганистана, находящегося на перекрестке современного Шелкового пути, был неоднократно отмечен в различных речах Президента Карзая⁵ (последняя была произнесена президентом на Кабульской конференции) и научных работах⁶. Однако этот потенциал останется в значительной степени неиспользованным, если не будут предприняты меры по обеспечению безопасности и защищенности населения, усовершенствованию системы государственного управления, расширению и углублению регионального экономического сотрудничества, включая

⁴ Хедаятулла Вагайнар, Глава Директората транзита и упрощения торговли, Министерство Торговли и Промышленности Афганистана, «Транзитный транспорт в Афганистане», речь на экспертном совещании по «Региональному сотрудничеству в сфере транзитного транспорта: решения для стран, не имеющих выхода к морю и развивающихся транзитных государств», 27-28 сентября 2007 г.

⁵ <http://www.president.gov.af/Contents/72/Documents/2030/Statement%20by%20President%20Karzai20at%20International%20Kabul%20Conference%20-%20English.pdf>

⁶ S. Frederick Starr, Andrew C. Kuchins, "The Key to Success in Afghanistan – A Modern Silk Road Strategy", Институт Центральной Азии и Кавказа, Программы исследований Великого шелкового пути, документ Шелкового пути, май 2010 года

регулирование нетарифных барьеров в международной торговле, гармонизацию таможенных процедур и стандартов, в том числе по электронной передаче торговых данных.

2.13 Чтобы оправдать свою роль важного сухопутного перекрестка современного Шелкового пути, Афганистану необходимы инвестиции в трансграничные проекты развития инфраструктуры. В 2007 году Национальная стратегия развития Афганистана обозначила в качестве приоритетных проектов развитие двух основных транзитных транспортных коридоров:

- Транспортный коридор Север-Юг, соединяющий Таджикистан, Узбекистан и Туркменистан с пакистанскими портами Карачи, Казим и Гавадар, и дальше (через Вагах) – с Индией и Южной Азией.
- Транспортный коридор Восток-Запад, соединяющий Таджикистан, Узбекистан и Туркменистан с иранскими портами Чабахар и Бандар Аббас.

2.14 Развитие этих коридоров - не единственная инициатива по созданию инфраструктуры в Афганистане. Опубликовано в 2008 году Совместное исследование о развитии евроазиатских транспортных связей, проведенное в рамках совместного проекта ЕЭК ООН и ЭСКАТО, представило широкую и детальную картину потребностей в транспортной инфраструктуре стран Центральной Азии.

2.15 Это Совместное исследование предоставило данные о дорожных объектах, соединяющих Афганистан с Узбекистаном, Туркменистаном и Таджикистаном на севере, с Ираном на западе и с Пакистаном на востоке. По крайней мере, четыре из шести коридоров Регионального экономического сотрудничества проекта ЦАРЕС, который демонстрирует значительную взаимодополняемость с проектом ЕЭК ООН и ЭСКАТО по развитию евроазиатских транспортных связей, затрагивают Афганистан и его транспортные коммуникации с Ираном, Пакистаном, Таджикистаном и Узбекистаном.

2.16 Кроме того, на Кабульской конференции 2010 года было рекомендовано инвестировать в расширение сети автомобильных трасс и железнодорожных путей, связывающих Афганистан с его соседями (Абадан и Чабахар в Иране - Герат, Зарандж - Деларамом, Гадар в Пакистане с Кандагаром, Хайратам - Мазар-и-Шариф, Торкхам – Джелалабад), равно как и внутренних железных дорог Афганистана, являющихся частью этих международных коридоров.

2.17 Инвестиции в инфраструктуру также включают в себя инвестиции в транспортировку источников энергии, например, проект газопровода ТАРІ (Туркменистан, Афганистан, Пакистан и Индия) и завершение строительства линий электропередач Центральная Азия (Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан) - Афганистан.

2.18 Инвестиции в энергетику – лишь часть процесса по налаживанию регионального сотрудничества с целью совместного управления общими природными ресурсами. Как известно, большая часть границы Афганистана с Таджикистаном и Узбекистаном совпадает с руслом реки Амударья – наиболее значительным водным объектом в регионе, истоки которого также находятся и в Афганистане. Это делает Афганистан неотъемлемой частью региональной водно-энергетической цепи. Учитывая уже сложную ситуацию в пяти странах Центральной Азии, Афганистан должен быть вовлечен в любой региональный механизм, управляющий водными ресурсами, особенно в свете его планов по расширению орошаемых площадей и развитию гидроэнергетики на реках Пяндж и Амударья. В настоящее время с

помощью Германии микро-ГЭС уже развиваются в провинции Бадахшан на северо-востоке Афганистана.

2.19 В конечном счете региональный подход к стабилизации и развитию Афганистана кажется самым рациональным не только из географических соображений, но и учитывая региональный характер угроз, представляющих опасность для Афганистана и Центральной Азии в целом. Угрозы в Афганистане носят региональный характер, а его внутренняя нестабильность осложняется ситуацией на востоке (граница с Пакистаном на северо-западе) и юго-восточных границах (Балушистан). Внутренние угрозы и проблемы в Афганистане (безопасность, управление, экономика) являются не только национальными.

2.20 В свою очередь, угрозы для Средней Азии, идущие из Афганистана, также имеют региональный аспект, так как нестабильность в Афганистане может распространиться на приграничные страны (Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан) и за их пределы, что связано с присутствием этнических групп таджиков, узбеков и туркмен в северном Афганистане. Это объясняет, почему угрозы, которые принимают формы религиозного экстремизма, терроризма, незаконного оборота наркотиков и незаконной миграции, имеют трансграничный характер, и почему усилия по стабилизации должны также носить региональный характер для того, чтобы быть эффективными.

Следующие главы предоставят более детальный анализ текущей ситуации по трем основным направлениям экономического развития, упомянутым выше.

3. Торговля и инвестиции

3.1 Торговля и транспорт являются потенциально наиболее важным двигателем успешного развития Афганистана и его соседей по региону.

3.2 Центральная Азия и Афганистан расположены на перекрестке дорог, связывающих Ближний Восток с Азией, Европу с Китаем и Индией, Северную Европу и Россию с Индийским океаном. Исторически этот регион был центром торговли, но торговые пути были нарушены, когда закончилась борьба между Российской и Британской империями за господство в этом регионе. Почти век Центральная Азия и Афганистан шли разными путями: сначала из-за плотно закрытых границ СССР, а затем из-за гражданской войны, закончившейся установлением талибского режима в Афганистане. Сложная ситуация вдоль границы с Пакистаном также постоянно отдаляла перспективы развития транспорта и торговли.

3.3 В отсутствие официальных трансграничных контактов между Афганистаном и Средней Азией в период талибского режима, тем не менее, существовали некоторые виды неофициальной торговли, включая торговлю наркотиками. Также из Афганистана в Среднюю Азию шли некоторые виды сельскохозяйственной продукции, ковры и шерсть, а из Средней Азии – товары легкой промышленности, подержанная одежда и автомобили. Правительства некоторых среднеазиатских стран предпочли ограничить контакты с Афганистаном, обвиняя его в незаконной торговле наркотиками и поддержке мусульманских экстремистов, в частности, Исламского движения в Узбекистане.

3.4 «Побочным эффектом» американской операции 2001 года «Нерушимая свобода» было снятие основных барьеров на торговлю, и впервые после 1936 года в Афганистане появилась возможность для международной торговли. Это, в свою очередь, открыло пути развитию

регионального и континентального транспорта, что в перспективе позволило Афганистану и его соседям превратиться из экономической периферии в центр нового большого центральноазиатского экономического региона.

3.5 По сути, после падения режима талибов и предпринятых международных усилий по восстановлению экономики Афганистана возобновился интерес к Афганистану как потенциальному торговому партнеру. Международные доноры предложили сотрудничество и инвестиции в транспорт с целью реконструкции старых транзитных путей и создания новых. Ситуация улучшилась в результате усилий американского правительства по переводу военного оборудования из Ирака в Афганистан. Хотя официальные объемы торговли между Средней Азией и Афганистаном, равно как и инвестиции в реконструкцию экономики быстро достигли до-талибской эры (в 2001 году цифры были близки к нулю), всё еще не использованы значительные экономические возможности по развитию Афганистана и соседних стран, которые могут быть реализованы только через эффективное региональное сотрудничество.

3.6 Освоить в полной мере потенциал региональной торговли будет нелегко, но это стоит усилий и будет способствовать процветанию, социальной стабильности и региональной безопасности. В самом деле, торговым отношениям между странами региона, а также между Центральной Азией и Афганистаном по-прежнему препятствует ряд физических и нефизических барьеров: сложная и непрозрачная торговая политика, неэффективное управление границами и высокая цена задержек при прохождении границ, сложность в получении виз, взятки, необходимость объезда и прохождении сложного таможенного контроля, плохая транспортная инфраструктура. Что касается Афганистана в частности, Генеральный директорат транзита и упрощения процедур торговли Министерства торговли и промышленности Афганистана определил следующие основные проблемные зоны в области транзитных перевозок: неадекватные пограничные процедуры и управление границами, нежелание или прямые запреты на работу в Афганистане водителей-дальнобойщиков ведут к необходимости перегрузки товара, высокие затраты на процедуры пересечения границы, длительное время транзита, повреждение груза и его потери, существование картелей по грузоперевозке, плохое техническое состояние транспортных средств, произвольные проверочные посты, дискриминационное взимание сборов и неофициальных платежей.

3.7 Несмотря на то, что целый ряд стран, международные финансовые учреждения и частные компании прилагают значительные усилия по строительству транспортной инфраструктуры (дороги, железные дороги, нефте- и газопроводы), недостаток транспортной инфраструктуры или ее плохое состояние, видимо, не являются главным препятствием для торговли и транзита. На самом деле, согласно Международному союзу автомобильного транспорта (МСАТ), дорожная сеть в транзитных странах [в Афганистане] имеет достаточные резервы мощностей для обеспечения серьезного увеличения объемов грузоперевозок⁷.

3.8 Таким образом, приток инвестиций в инфраструктуру не будет эффективным, если не будет достигнут прогресс в сокращении бюрократических препятствий; бюрократическая волокита на границах и за их пределами приводит к росту цены и времени перевозки,

⁷ Международное сообщество автомобильного транспорта (МСАТ), "Рекомендации, подготовленные МСАТ для первой сессии Рабочей группы по афганскому транзиту", октябрь 2009

сдерживая, таким образом, внутрирегиональную и межрегиональную торговлю. Новая Евроазиатская автотранспортная инициатива МСАТ подсчитала, что на пересечение границ приходится до 40 процентов от общего времени поездки между Европой и Азией и около трети стоимости перевозки груза. Кроме того, доклад Азиатского банка развития⁸ приводит пример Кыргызстана, где транспортные расходы могут составлять 50 процентов от цены товаров внутреннего производства.

3.9 Еще одной бюрократической преградой, стоящей на пути региональной торговли, является сложность нормативной базы и высокие пограничные пошлины внутри регионов. После падения Советского Союза пять стран Центральной Азии остались в значительной степени привязаны в вопросах торговли к России и постсоветскому пространству. По этой причине с целью создания некоей формы единого экономического пространства был подписан ряд двусторонних и региональных торговых соглашений. Однако, вместо того, чтобы создать реально функционирующую зону свободной торговли, страны Центральной Азии присоединились к различным региональным экономическим организациям и подписали многочисленные двусторонние торговые соглашения, которые зачастую повторяют друг друга, создавая, так называемый, эффект "миски спагетти". Сущность так называемого эффекта "миски спагетти" заключается в том, что существует очень сложный и порой противоречивый и запутанный набор правил торговли, который в реальности практически невозможно применить на практике, но который создает благоприятные условия для коррупции и рентоориентированного поведения, что также препятствует региональному сотрудничеству.

3.10 Согласно Национальной стратегии развития, Афганистаном было подписано 21 соглашение в сфере торговли, транзита, транспорта и инвестиций со странами и организациями в регионе. В 2002 году государство подписало соглашение с Ираном о международной перевозке грузов и пассажиров автомобильным транспортом, а в 2003 и 2004 годах оно подписало соглашения с Узбекистаном о сотрудничестве на железнодорожном транспорте и о транзите и автомобильном транспорте. Кроме того, в июле 2010 года Афганистан и Пакистан в двустороннем порядке заключили торговые и транзитные договоры, которые были призваны облегчить доступ афганских товаров в морские порты и установили ввозные пошлины. Комиссия ЕС стремится построить и активно поддерживает экономическое и социальное сотрудничество между Пакистаном и Афганистаном, сфокусировав свои усилия преимущественно на восточном коридоре из Кабула в Джелалабад и на Торхаме и Северо-Западной пограничной провинции Пакистана.

3.11 Учитывая большие различия между Афганистаном, одной из наименее развитых стран региона, и его северными соседями в Центральной Азии с их советским прошлым и централизованной плановой экономикой СССР, многое предстоит сделать для разработки работающих торговых соглашений между Афганистаном и его северными соседями. Отправной точкой может быть гармонизация существующей среди бывших советских республик Центральной Азии ситуации "миски спагетти" и заключение соглашений между Афганистаном и странами Центральной Азии. В этой связи ЕЭК ООН провела краткий анализ существующих торговых соглашений в Центральной Азии, который может быть использован с этой целью.

⁸ АБР, "Подключение Центральной Азии. Дорожная карта для регионального сотрудничества", 2006.

3.12 Для того, чтобы обеспечить надежную и безопасную среду для процветания торговли, необходимо не только установить четкие региональные рамки торговли, но также согласовать таможенные процедуры и пограничный режим. Еще одним шагом в этом направлении могло бы стать создание стандартов для электронной передачи торговых данных. В этом отношении, благодаря Проекту модернизации таможенных служб и содействию торговле Международного Банка и ЮНКТАД, Афганистан принял и уже частично применяет Автоматизированную систему обработки таможенных данных (АСОТД), и в этом, кажется, уже опередил своих соседей по Центральной Азии. Поскольку использование одной и той же платформы является оптимальным решением, внедрение электронной системы передачи торговых данных в каждой из стран региона, упорядочивание и приведения стандартов и кодов, на которых основана эта система, в соответствие с международными стандартами, было бы значительным шагом вперед.

3.13 Благодаря Проекту ЮНКТАД по упрощения процедур торговли, реактивация Таможенной конвенции ЕЭК ООН о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП, 1975) идет полным ходом. Фактически, это соглашение позволяет опечатывать транспортное средство или контейнер в стране-экспортере и оставлять его закрытым до момента прибытия груза в пункт назначения. Подготовка экспедиторов и транспортных операторов в настоящее время проходит под эгидой МСАТ и ФИАТА. Торговая палата Афганистана в настоящее время предписала (но еще не разрешила официально) выдачу книжек МДП. Однако, прежде чем Афганистан сможет применять на практике международные транзитные процедуры в соответствии с требованиями МДП, внутренние транзитные операции должны осуществляться на всех основных пограничных пунктах, для чего необходимо применять таможенную автоматизированную систему, например, АСОТД, по всей стране. Кроме того, таможенные склады и национальное страхование или схемы гарантий имеют первостепенное значение для обеспечения безопасности национальных, региональных и международных транзитных перевозок. Для реализации торгового потенциала требуется разработка дополнительных материально-технических, финансовых и страховых услуг.

3.14 Ключевым фактором для улучшения регионального сотрудничества в области торговли и транспорта остается политическая воля, недостаток которой порой ощущается в этом регионе.

4. Инфраструктура

4.1 В таких регионах, как Центральная Азия, где нет выхода к морю, а границы переплетаются, транспортные проекты в области инфраструктуры имеют основополагающее значение для развития транспортных коридоров.

4.2 Бывшие советские республики Центральной Азии унаследовали высоко интегрированную транспортную сеть, построенную практически без учета административных границ между советскими республиками и в основном ориентированную на Российскую Федерацию. В то же время инфраструктура транспортных коммуникаций с соседними странами, такими, как Афганистан, Индия, Китай, Пакистан и Турция была слабо развита и должным образом не обслуживалась, что приводило к значительному ухудшению ее качества или даже закрытию объектов.

4.3 При помощи международных финансовых институтов - членов ЦАРЭС страны Центральной Азии в рамках программы транспортных коридоров ЦАРЭС реализовали несколько дорожных проектов, направленных на улучшение транспортных связей со странами Восточной и Южной Азии. Эти проекты включают восстановление дорог из Душанбе до границы с Кыргызстаном, из Оша в Иркештам (граница КНР), из Оша в Бишкек, из Бишкека в Алматы и из Алматы в Астану.

4.4 В Афганистане Национальная стратегия развития 2007 года выделяет два основных транспортных транзитных коридора: транспортный коридор Север-Юг, соединяющий Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан с пакистанскими портами Карачи, Касим и Гвадар и далее (через Вагах) с Индией и Южной Азией, и транспортный коридор Восток-Запад, соединяющий Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан с иранскими портами Чабахар и Бандар Аббас.

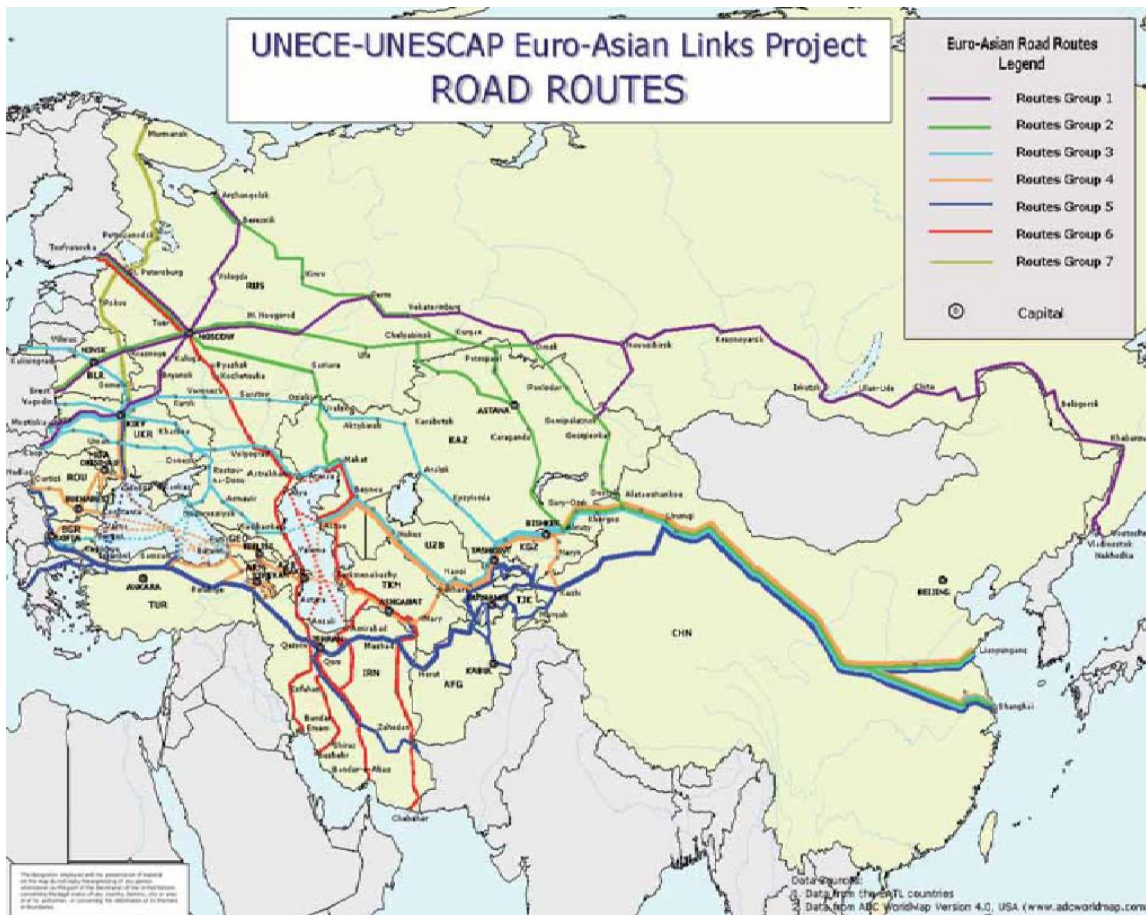
4.5 С развитием этих двух транспортных коридоров Афганистан начинает принимать непосредственное участие в программе транспортных коридоров ЦАРЭС, а также в программе развития коридоров, определенных в проекте ЕАТС 2008 года ЕЭК ООН и ЭСКАТО.



Региональные транспортные коридоры ЦАРЭС

4.6 Транспортный коридор Север-Юг соединен с коридором ЦАРЭС 5 между Душанбе и Ланди Котал на афгано-пакистанской границе и с коридором ЦАРЭС 6, связывающим Жайсан с Ланди Котал и проходящим через Ташкент, Душанбе, Кабул и Джелалабад.

4.7 Транспортный коридор Восток-Запад, в свою очередь, привязан к коридору ЦАРЭС 3b, который связывает Веселоярск на российско-казахстанской границе и Ислам Кила в Иране через Алматы, Бишкек, Ош, Душанбе, Мазари-Шариф и Герат.



Евразийские транспортные связи – маршруты ЕЭК ООН-ЭСКАТО

4.8 В Афганистане проекты дорожного развития сосредоточены на восстановлении афганской кольцевой дороги и сети дорог, которые, подобно спицам в колесе велосипеда, присоединят его к ключевым пунктам пересечения границ, которые, в свою очередь, связаны с региональными и континентальными коридорами. Львиная доля расходов по перепроектировке системы дорог в Афганистане была взята на себя Агентством США по Международному Развитию (АМР США). Индия, Иран, Саудовская Аравия и Япония также инвестируют в транспортную инфраструктуру Афганистана.

4.9 Хорошим примером проекта по интеграции внутренних сетей дорог в дорожные системы соседних стран является строительство в Афганистане дороги Зарандж-Деларам, финансируемое Индией. Это шоссе протяженностью 218 километров соединяет пограничный город Зарандж и афганскую кольцевую дорогу в Деларам и обеспечивает коридор, соединяющий западный Афганистан и иранский порт Чабахар, который строится на Оманском заливе при поддержке России и Индии. После завершения этого проекта время, затрачиваемое на транспортировку, уменьшится с 12-14 часов до двух, что будет способствовать десятикратному увеличению объема перевозки грузов и соответствующему росту государственных доходов от сборов, взимаемых в Зарандже.⁹

⁹ S. Frederick Starr, Andrew C. Kuchins, “The Key to Success in Afghanistan – A Modern Silk Road Strategy”, Институт Центральной Азии и Кавказа, Программы исследований Великого шелкового пути, документ Шелкового пути, май 2010 года.

4.10 В том, что касается железнодорожной системы, следует отметить, что, хотя Афганистан и окружен широкой сетью железнодорожных дорог на западе, северо-западе, севере и востоке, ситуация внутри страны достаточно неутешительная. Китай играет ключевую роль в развитии инфраструктуры железнодорожного транспорта в Туркменистане и Пакистане, руководствуясь целью соединить свою железнодорожную систему на западе с пакистанским портом Гвадар в Аравийском море. Казахстан, Туркменистан и Узбекистан осуществили субсидированные закупки подвижного состава из Китая. Китай инвестирует и во внутренние линии Афганистана, например в строительство железной дороги, предназначенной для облегчения экспорта меди с шахты Айнак через Пакистан.

4.11 Иран, Азиатский банк развития и Япония также содействуют развитию железнодорожных путей в регионе. Правительство Ирана строит железную дорогу Хаваф-Герат в западном Афганистане и рассматривает возможности развития железнодорожного сообщения между Ираном и Таджикистаном через Афганистан. АБР финансирует проект стоимостью 165 миллиона долларов США, который должен связать города Хайратан на афгано-узбекской границе и Мазари-Шариф на афганской кольцевой дороге. На фоне успешных проектов развития железнодорожной инфраструктуры, всё еще не достигнуто согласие по созданию сети трансафганских железных дорог, отсутствие которых приводит к невозможности осуществления большей части трансконтинентальных перевозок.

4.12 Необходимо подчеркнуть, что налаживание связей между Центральной Азией и Афганистаном путем создания базовой транспортной инфраструктуры служит необходимой предпосылкой для восстановления роли региона как сухопутного моста между Европой и Азией с Востока на Запад, и между Россией и Южной Азией с Севера на Юг.

4.13 Поскольку Афганистан недостаточно обеспечен энергетическими ресурсами, доступ Афганистана к поставкам энергии извне имеет первостепенную важность для экономического развития страны. Что касается энергетической инфраструктуры, развитие коммуникаций, связывающих Афганистан с узбекской энергетической сетью для поставок электроэнергии в города Мазари-Шариф и Кабул, стало основным шагом вперед, за которым должно последовать расширение афганской энергетической сети в южных регионах и ее соединение с пакистанской сетью. Северные соседи Афганистана (Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан) потенциально могут стать основными источниками электроэнергии вначале для Афганистана, а потом и для Пакистана. В случае воплощения этих планов такие коммерческие отношения станут ключевым источником дохода для Таджикистана и Кыргызстана, но также и для Афганистана (плата за транзит) и будут способствовать укреплению региональных связей.

4.14 Серьезные инвестиции в энергетическую инфраструктуру также связаны с планируемым газопроводом Туркменистан-Афганистан-Пакистан-Индия (ТАПИ), который будет служить для транспортировки природного газа из Туркменистана в Афганистан, Пакистан и Индию. Согласно оценкам правительства Афганистана, этот проект может приносить ежегодный доход за транзит в размере 300 млн. долларов. Технико-экономическое обоснование этого проекта было выполнено АБР в 2005 году, а вопрос о его финансировании все еще находится на рассмотрении.

4.15 Недавнее открытие Геологической службой США больших, прежде неизвестных запасов железа, меди, кобальта, золота и лития в Афганистане, оцениваемые примерно в один триллион долларов¹⁰, по всей вероятности, приведет к серьезным инвестициям в добывающую и транспортную инфраструктуру, если разработка этих месторождений принесет ожидаемые результаты. Учитывая, что инфраструктура добывающей промышленности в Афганистане находится в зачаточном состоянии, развитие этого сектора потребует больших усилий, однако значительными будут и открывающиеся при этом возможности.

4.16 Основной проблемой для развития инфраструктуры в Центральной Азии и Афганистане является координация различных проектов с учетом региональных перспектив. Шагом в нужном направлении можно считать предложения в отношении развития транспортных коридоров, представленные в Исследовании евроазиатских транспортных связей, подготовленном в 2008 году ЕЭК ООН и ЭСКАТО, и выработанные Программой ЦАРЭС. Однако многое еще предстоит сделать для того, чтобы отказаться от инвестиций в проекты новой транспортной инфраструктуры, которые преимущественно направлены на избежание транзита через соседние страны. В числе задач при этом должно быть усиление координации национальных проектов в области развития инфраструктуры для автомобильного и железнодорожного транспорта, направленных на улучшение транспортных связей региона с другими частями мира.

4.17 Наконец, на оперативном уровне, принимая во внимание высокие затраты на развитие инфраструктуры, следует рассмотреть возможности использования механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП), в особенности в развитии сети дорог. В более широком смысле, при выдвижении государством тех или иных инициатив следует обеспечивать создание благоприятных условий для привлечения частных инвесторов к работе в данной области. Здесь особенно важен региональный подход, который приумножает экономические выгоды и повышает предсказуемость.

5. Совместное использование природных ресурсов

5.1 Неравномерное распределение природных ресурсов в Центральной Азии, где водные ресурсы преобладают в Кыргызстане и Таджикистане, энергетические в Казахстане, Туркменистане и Узбекистане, а Афганистан не обладает достаточными водными ресурсами, но располагает запасами полезных ископаемых, – побуждает к развитию сотрудничества в интересах всех государств.

5.2 Водные ресурсы Центральной Азии имеют особо важное значение для экономики, населения и окружающей среды региона. В условиях засушливого климата сельскохозяйственное производство нуждается в орошении, в то время как гидроэнергетика играет решающую роль в производстве энергии в некоторых странах, составляя, к примеру, более 90% всего внутреннего производства энергии в Кыргызстане и Таджикистане.

5.3 Основные объекты водохозяйственной инфраструктуры региона были построены в 1960-ые годы, когда была создана широкая сеть каналов и водохранилищ для увеличения объемов производства хлопка. Во времена СССР энергосистемы региона были объединены в

¹⁰ <http://www.nytimes.com/2010/06/14/world/asia/14minerals.html>

единую сеть с тем, чтобы летом республики, расположенные в верховьях, могли экспортировать электроэнергию, производимую в результате сброса воды для целей орошения в низовьях, а в зимний период получать энергию извне и наполнять резервуары гидроплотин.

5.4 С 1960-ых годов растущее водопотребление региона привело к сокращению уровня воды в Аральском море, подпитываемом речными системами Сырдарьи и Амударьи. На настоящий момент в море осталось менее 10% имевшегося ранее объема воды.

5.5 С момента получения независимости государствами Центральной Азии после распада Советского Союза, совместное управление водными и энергетическими ресурсами стало вызывать определенные трения. Сток воды, направляемый в страны низовий в летние месяцы, сократился, поскольку поток используется для производства гидроэнергии зимой. В засушливые годы это серьезно сказывается на орошении полей и производстве хлопка. Предпринимавшиеся попытки создания механизмов водно-энергетического обмена между странами верховий и низовий пока не дали особо значимых результатов.

5.6 Хотя в начале 1990-ых годов пять государств Центральной Азии и создали Межгосударственную Координационную Водохозяйственную Комиссию и Международный Фонд Спасения Арала, этим организациям не удалось пока наладить эффективный региональный механизм для устойчивого управления водными ресурсами. В сочетании с межгосударственными трениями в отношении спорных государственных границ, конкуренцией за энергетические ресурсы региона и внутренней нестабильностью, споры в отношении водных ресурсов потенциально несут в себе угрозу серьезной трансграничной напряженности.

5.7 Доноры, международные организации и международные финансовые учреждения активно поддерживают усилия по совершенствованию управления водными ресурсами, включая развитие трансграничного сотрудничества и внедрение интегрированного управления водными ресурсами в регионе. Рабочей программой СПЕКА предусмотрена поддержка усилий по совершенствованию региональных правовых и институциональных рамок сотрудничества, равно как и работа над безопасностью плотин, улучшением качества воды и энергоэффективности, что имеет особое значение также в контексте управления водными ресурсами и водосбережения.

5.8 В связи с планируемой интенсификацией использования водных ресурсов в контексте планов Афганистана по развитию сельскохозяйственного производства в северо-восточном регионе страны и растущих потребностей в электроэнергии, вся система управления водными ресурсами в Центральной Азии начнет испытывать дополнительную нагрузку.

5.9 Развитие и продуктивность сельскохозяйственного производства в Афганистане имеет основополагающее значение для устойчивого экономического развития. Согласно Национальной стратегии развития Афганистана (НСРА), страна нуждается в улучшении условий жизни в сельской местности, что напрямую связано с проведением работ по реконструкции и восстановлению малых, средних и крупных традиционных оросительных систем, а также строительством новых оросительных систем. Поскольку технического потенциала и управленческого опыта не хватает, необходимо развивать национальный потенциал в области управления водными ресурсами.

5.10 Около 8 процентов стока Амударьи формируется на территории Афганистана. Хотя в настоящее время Афганистан забирает только 2 млрд. куб. метров на работу оросительных систем в Афганской части бассейна Амударьи, в случае реализации планов развития забор воды Афганистаном может подскочить до 10 млрд. куб. метров с неблагоприятными последствиями для Туркменистана и Узбекистана – двумя основными потребителями водных ресурсов Амударьи для оросительных целей.

5.11 Это потенциально негативное сочетание может привести к ухудшению и так уже достаточно сложной ситуации с водой в регионе и потому требует скорейшего внедрения эффективных технологий водопользования и согласованной на региональном уровне практики управления водными ресурсами как в Афганистане, так и во всем регионе. Следует улучшать обмен информацией и данными по рекам, истоки которых находятся в стране, а также активно участвовать в совместном управлении водными ресурсами, находящимися в совместном владении с другими странами Центральной Азии.

6. Перспективы развития регионального сотрудничества с Афганистаном и роль СПЕКА

6.1 Существующая институциональная структура СПЕКА создает для Афганистана и других стран Средней Азии благоприятные условия для развития и выработки совместных ответов на различные региональные вызовы.

6.2 В то время, когда усилия большинства доноров сосредоточены на реализации крупных инфраструктурных проектов, СПЕКА предоставляет платформу для диалога и сотрудничества в области развития институционального и человеческого потенциала в рамках трех вышеописанных областей, а также для более весомых совместных инициатив. Многие проекты по развитию потенциала в регионе уже реализуются, но и они могли бы реализовываться более эффективно в условиях более тесного сотрудничества между странами СПЕКА.

6.3 СПЕКА также создает хорошие условия для развития политического и экспертного потенциала в Центральной Азии и Афганистане для работы по ключевым вопросам регионального сотрудничества и политики, отраженным в темах Рабочих групп СПЕКА. Эта работа базируется на адаптированных к местным условиям возможностях и знаниях экспертов из Средней Азии, позволяющих развивать человеческий и институциональный потенциал в Афганистане. Это также может способствовать более активному участию афганских экспертов в работе соответствующих региональных организаций в Центральной Азии.

6.4 Деятельность СПЕКА включает также развитие евроазиатских транспортных связей, в том числе возможное расширение автомобильных и железнодорожных сетей в регионе, включая трансъевропейское железнодорожное сообщение и трансъевропейскую автомагистраль Север-Юг, ведущую вглубь региона; развитие институционального сотрудничества между правительствами Казахстана и Кыргызстана по управлению гидротехнической инфраструктурой на реках Чу и Талас; проект по безопасности плотин в Центральной Азии; а также развитие торговли через создание электронной базы данных, основанной на нормах и стандартах ЕЭК ООН.

6.5 Основной трудностью для развития регионального сотрудничества в Центральной Азии является преодоление существующих политических разногласий. СПЕКА предоставляет нейтральную платформу для сотрудничества под эгидой ООН, равно как и широкий спектр международных юридических инструментов, разработанных ЕЭК ООН, помогая созданию отношений доверия между странами и решению двусторонних и региональных конфликтов. СПЕКА одновременно предоставляет техническую поддержку и проводит политические консультации на высоком уровне, такие, например, как во время недавнего визита Генерального секретаря ООН в столицы среднеазиатских стран или во время многочисленных визитов Исполнительных секретарей двух Региональных комиссий ООН. Региональный центр превентивной дипломатии ООН также тесно сотрудничает с двумя Региональными комиссиями ООН, поддерживая сотрудничество на политическом уровне и разрабатывая подходы к взаимовыгодным решениям сложных проблем в регионе. Рассмотрение вопросов экономического и экологического сотрудничества в более широком контексте региональной безопасности, стабильного и устойчивого развития позволит мобилизовать политическую волю, столь необходимую для решения сложных проблем, стоящих на пути регионального сотрудничества.

6.6 В том, что касается осуществления проектов, поддержка доноров, в том числе частных, осуществляемая через прямое финансирование или разработку технической документации, остается важным условием создания необходимой инфраструктуры. Некоторые проекты при этом могут развиваться в рамках государственно-частного партнерства – области, в которой ЕЭК ООН накопила серьезные экспертные знания и опыт. Потенциал для развития проектов, основанных на государственно-частном партнерстве, значителен, однако он может быть реализован лишь при наличии целого ряда условий, например, существования компетентных государственных служащих, способных решать комплексные задачи. ЕЭК ООН имеет богатый опыт в оказании консультационных услуг и способствует наращиванию потенциала в этой области, опираясь при этом на региональные особенности.

6.7 Более того, ЕЭК ООН и ЭСКАТО сотрудничают в рамках Программы по развитию евроазиатских транспортных связей (EATL II), которая в соответствии с уже согласованной стратегией и планом действий направлена на поддержку усилий стран в евроазиатском регионе по развитию эффективных транспортных связей «земля – земля» и «земля – море», которые должны в перспективе способствовать международной торговле и туризму. Также в перспективе ожидается, что реализация данного проекта укрепит национальный потенциал развития транзита, в том числе решит проблемы с пересечением границ, послужит гармонизации национальных законодательств на основе конвенций и соглашений ООН и развитию совместной геоинформационной системы. Успешная реализация такого проекта с участием большого количества партнеров будет способствовать устойчивому экономическому развитию и получению выгод от взаимовыгодной торговли. Это, в свою очередь, поможет снизить уровень бедности в странах Закавказья и Средней Азии.

6.8 У Афганистана и Средней Азии есть общие проблемы в области управления водными ресурсами. В этих странах необходимо развивать институциональный и человеческий потенциал для реализации принципов интегрированного управления водными ресурсами и широкого внедрения водосберегающих технологий в ирригационном сельском хозяйстве. Участие афганских экспертов в работе соответствующих региональных организаций позволило бы начать осуществление совместного управления водными ресурсами в Средней Азии и решать вопросы, связанные с изменением климата, на региональном уровне. Такое сотрудничество позволит углубить понимание положения дел с состоянием водных ресурсов

в верхней части бассейна реки Амударья. В долгосрочной перспективе вовлечение Афганистана в качестве полноправного партнера в юридическую и институциональную инфраструктуру сотрудничества в области управления водными ресурсами в Средней Азии является важной задачей. Примером деятельности СПЕКА по наращиванию потенциала и институциональному строительству является программа Региональный диалог и сотрудничество по управлению водными ресурсами с бюджетом 1.4 млн. долларов, в реализацию которой вовлечена большая группа местных должностных лиц и экспертов, равно как Международный фонд по спасению Арала и другие региональные организации. Программа имеет целью разработку и реализацию комплексной программы по модернизации юридической базы и развитию потенциала региональных организаций, занимающихся управлением водными ресурсами.

6.9. В свете недавнего открытия геологической службой США запасов природных ресурсов стоимостью более 1 млрд. долларов Рамочная классификация ископаемых энергетических и минеральных ресурсов ООН может оказаться более полезной, чем казалось официальным представителям Афганистана в 2009 году. Применение Классификации в Афганистане позволило бы реализовать принцип справедливого использования ресурсов, поскольку величина дохода от добычи и продажи ресурсов зависит в большей степени от того, насколько эффективно в будущем будет работать схема партнерства между правительством и промышленностью.

6.10 Совместные программы по наращиванию потенциала в Центральной Азии и Афганистане имеют и дополнительные плюсы. Советский Союз эффективно добивался равноправия женщин и мужчин. Независимые центральноазиатские страны в целом продолжают политику, направленную на расширение прав и свобод женщин, законодательно защищая их права. С помощью программ обязательного общего образования женщины активно вовлекаются в экономическую деятельность и работу в общественных организациях. Региональные или двусторонние мероприятия по наращиванию потенциала с участием женщин из Средней Азии и Афганистана могли бы послужить для ознакомления афганских женщин с впечатляющими успехами, достигнутыми в области равноправия полов в странах с одной религией и схожими традициями. Такое сотрудничество создало бы новые возможности для экономической деятельности как женщин, так и мужчин.

6.11 В заключение можно сказать, что вовлечение Афганистана в региональное сотрудничество в Средней Азии было бы выгодно для всех стран – участниц СПЕКА. Улучшение транспортных и торговых связей с этой большой соседней страной и возможность транзита и выхода к морским портам было бы в долгосрочной перспективе экономически выгодно для всех стран Средней Азии. Более стабильное и устойчивое развитие Афганистана привело бы также к большей стабильности стран Средней Азии; стабильность этого региона – ключевое условие для быстрого и устойчивого социально-экономического развития. Для осуществления задач СПЕКА по налаживанию плодотворного сотрудничества между странами Средней Азии и Афганистаном необходима координация деятельности с партнерскими организациями и учреждениями. Экономический форум имеет целью определить те направления работы, которые требуют дополнительных усилий СПЕКА и ее партнеров.