

## **Global Gateway: Un studiu finanțat de UE deschide calea pentru investiții majore în legături de transport durabile între UE și Asia Centrală**

Comisia Europeană a publicat rezultatele studiului privind conexiunile de transport durabile între Europa și Asia Centrală, ca una dintre acțiunile întreprinse pentru punerea în aplicare a strategiei "Global Gateway", oferind o bază solidă pentru potențiale investiții majore în conexiuni de transport durabile între UE și Asia Centrală. Studiul realizat de Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) și finanțat de UE identifică o rețea a celor mai durabile conexiuni de transport și oportunități de investiții pentru ca cele cinci țări din Asia Centrală să își maximizeze potențialul economic durabil prin îmbunătățirea legăturilor între ele - și cu Europa.

Studiul (rezultatele complete sunt disponibile mai jos) identifică 33 de necesități de investiții în infrastructura materială în întreaga regiune (legate de modernizarea/reconstrucția căilor ferate/căilor rutiere existente, legături feroviare/rutiere suplimentare, extinderea flotei, extinderea capacității portuare, material rulant, centre logistice, depozite etc.), precum și 7 acțiuni coordonate privind măsurile de conectivitate soft (facilitarea comerțului, măsuri de reglementare, digitalizare, armonizarea tarifelor, proceduri vamale, controale la frontieră, interoperabilitate, liberalizarea pieței etc.). Toate acestea sunt acțiuni specifice, concrete, implementabile și realiste care pot contribui la competitivitatea, atractivitatea economică și eficiența operațională a conexiunilor de transport transcaspice și oferă tuturor celor cinci țări din Asia Centrală oportunități de a-și maximiza dezvoltarea economică durabilă prin îmbunătățirea legăturilor între ele - și cu Europa.

### **Conexiuni de transport durabile între Europa și Asia Centrală**

#### **Raport final prezentat la 16/06/2023**

Pregătit de: Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD)

Finanțat de: Uniunea Europeană

Studiul a avut două obiective:

**Identificarea celor mai sustenabile coridoare de transport** care să conecteze cele cinci republici din Asia Centrală (Kazahstan, Kârgâzstan, Tadjikistan, Turkmenistan și Uzbekistan) cu rețeaua transeuropeană de transport extinsă a UE (TEN-T), în urma unei evaluări a coridoarelor bazate pe criterii stricte de sustenabilitate, în care să se ia în considerare durabilitatea de mediu, socială, economică, fiscală/debitoare, precum și viabilitatea politică.

**Propunerea unor acțiuni-cheie pentru dezvoltarea coridoarelor** - atât în ceea ce privește infrastructura fizică (conectivitate fizică), cât și mediul propice (conectivitate soft), inclusiv stabilirea priorităților acestora pe baza unei abordări coerente și durabile de dezvoltare a coridoarelor de transport.

Din punct de vedere geografic, studiul a evaluat coridoarele existente și potențialele coridoare noi care ar asigura cele mai durabile conexiuni de transport între toate cele cinci republici din Asia Centrală (Kazahstan, Kârgâzstan, Tadjikistan, Turkmenistan și Uzbekistan) și rețeaua transeuropeană de transport a UE (TEN-T), care acoperă cele 27 de state membre ale UE, dar se extinde și către Balcanii de Vest, țările din Parteneriatul estic (inclusiv Caucazul) și Türkiye.

Acest lucru a fost realizat în urma evaluării situației actuale a rețelelor de transport din regiune, precum și a consultărilor cu părțile interesate, inclusiv nu numai cu țările din Asia Centrală, ci și cu statele membre ale UE, sectorul privat, organismele relevante ale ONU, organizațiile și asociațiile internaționale relevante, instituțiile financiare internaționale (IFI), organizațiile societății civile, grupurile de interese și multe altele).

În ceea ce privește modurile de transport, accentul a fost pus pe transportul terestru (feroviar și rutier) și pe conexiunile maritime (Marea Caspică și Marea Neagră). Au fost analizate pe larg interoperabilitatea cu alte moduri de transport, condițiile juridice și de reglementare, procedurile vamale, acordurile bilaterale existente între diferitele țări în cauză și posibilele puncte de legătură multimodale de-a lungul acestor coridoare.

## Cuprins

<a href="#">1 Introducere</a>	3
<a href="#">1.1 Prezentare generală a studiului</a>	3
<a href="#">2 Cele mai durabile conexiuni de transport între Europa și Asia Centrală</a>	4
<a href="#">2.1 Prezentare generală a coridoarelor de transport terestru între Europa și Asia</a>	4
<a href="#">2.2 Apariția coridoarelor transcaspice ca o alternativă viabilă</a>	5
<a href="#">2.3 Identificarea celor mai durabile conexiuni de transport</a>	6
<a href="#">2.4 Beneficiile preconizate</a>	8
<a href="#">2.4.1 O coordonare regională mai puternică</a>	8
<a href="#">2.4.2 Conectivitate sporită între centrele economice regionale</a>	9
<a href="#">2.4.3 Îmbunătățirea practicilor de trecere a frontierei</a>	11
<a href="#">2.4.4 O mai bună planificare pe termen lung</a>	11
<a href="#">2.4.5 Îmbunătățirea beneficiilor pentru mediu</a>	11
<a href="#">3 Identificarea și prioritizarea acțiunilor cheie</a>	12
<a href="#">3.1 Metode de selectare și prioritizare a acțiunilor-cheie</a>	12
<a href="#">3.2 Prezentare generală a acțiunilor-cheie</a>	13
<a href="#">3.3 Acțiuni-cheie prioritare privind conectivitatea soft</a>	14
<a href="#">3.3.1 Digitalizarea documentelor de transport</a>	14
<a href="#">3.3.2 Creșterea interoperabilității</a>	16
<a href="#">3.3.3 Îmbunătățirea mediului PPP</a>	17
<a href="#">3.3.4 Facilitarea comerțului</a>	18
<a href="#">3.3.5 Liberalizarea pieței</a>	20
<a href="#">3.3.6 Îmbunătățirea mecanismelor de stabilire a tarifelor</a>	21
<a href="#">3.3.7 Creșterea finanțării</a>	22
<a href="#">3.4 Acțiuni-cheie prioritare privind infrastructura dură</a>	22
<a href="#">3.4.1 Kazahstan</a>	22
<a href="#">3.4.2 Republica Kârgâzstan</a>	25
<a href="#">3.4.3 Tadjikistan</a>	27
<a href="#">3.4.4 Turkmenistan</a>	28
<a href="#">3.4.5 Uzbekistan</a>	29
<a href="#">3.5 Fluxuri de tranzit de mărfuri preconizate pe CTCN(Central Trans-Caspian Network)</a>	30
<a href="#">3.6 Comerțul intra-regional în Asia Centrală</a>	31
<a href="#">4 Concluzii</a>	32

## 1 Introducere

### 1.1 Prezentare generală a studiului

Studiul a evaluat situația actuală a coridoarelor de transport din Asia Centrală, precum și blocajele și oportunitățile. Trei coridoare existente care trec prin țările din Asia Centrală au fost evaluate unele în raport cu altele, utilizând un cadru MCA (Multi Criteria Assessment-evaluare pe baza de criterii multiple) specific obiectivelor. Cea mai sustenabilă rețea a fost identificată pe baza a cinci componente de sustenabilitate:

- 1) evaluarea țării (perspectivele economice și fiscale, viabilitatea politică, mediul juridic și de reglementare)
- 2) evaluarea traficului (volumele și potențialul actual al comerțului de tranzit, măsurile de facilitare a comerțului, barierele netarifare)
- 3) evaluarea infrastructurii (capacitatea rețelei, performanța și eficiența infrastructurii, modernizări planificate)
- 4) evaluarea socială și de mediu (impactul operațiunilor de rută asupra mediului, angajamentul față de obiectivele de durabilitate, siguranța și securitatea operațiunilor de rută, considerații sociale și de mediu)
- 5) evaluarea integrării economice (îmbunătățiri ale conectivității interne și regionale).

În consecință, rețeaua transcaspică centrală (CTCN), care traversează sudul Kazahstanului, a fost identificată ca fiind cea mai sustenabilă opțiune, permițând o rețea de transport largă și incluzivă, precum și dezvoltarea regională, prin adoptarea unei abordări cu două niveluri de captare care se întinde pe teritoriul tuturor celor cinci țări din Asia Centrală incluse în acest studiu și care acoperă majoritatea centrelor majore de populație și de producție din regiune. Dezvoltarea rețelei CTCN ar aduce beneficii semnificative pentru regiune, inclusiv o coordonare regională mai puternică, o conectivitate sporită între centrele economice, îmbunătățirea practicilor de trecere a frontierelor, o planificare pe termen lung mai bună și rezultate mai bune în ceea ce privește mediul.

În urma identificării celor mai sustenabile conexiuni, a fost întreprins un proces iterativ pentru a identifica proiecte specifice. În primul rând, a fost întocmită o listă lungă de 40 de acțiuni în toate cele cinci țări din Asia Centrală, inclusiv măsuri de conectivitate soft și necesități de investiții în infrastructură, concentrându-se pe impactul potențial al proiectelor asupra costurilor de tranzacționare, a extinderii rețelei, a concurenței și a beneficiilor sociale și de mediu.

În cea de-a doua etapă, a fost utilizat un cadru de evaluare a impactului asupra mediului specific fiecărei acțiuni pentru stabilirea priorităților investițiilor preselectate. Criteriile de prioritizare a acțiunilor au inclus șase componente de durabilitate:

- 1) viabilitatea financiară și economică
- 2) ușurința de punere în aplicare
- 3) beneficii comerciale suplimentare
- 4) alinierea proiectelor la prioritățile naționale și strategice ale donatorilor
- 5) impactul geopolitic potențial
- 6) beneficiile sociale și de mediu.

Studiul propune șapte măsuri de conectivitate "soft" și 33 de investiții necesare în infrastructura "hard" ca acțiuni specifice, concrete, implementabile și realiste care ar putea contribui la durabilitatea, competitivitatea și eficiența operațională a CTCN. Măsurile de conectivitate soft sunt acțiuni cu costuri reduse și beneficii ridicate, care ar putea aduce beneficii semnificative pentru țările de punere în aplicare și pentru întreaga regiune a Asiei Centrale. Studiul identifică puncte de intervenție concrete și specifice fiecărei țări pentru a reduce costurile de tranzacție, a crește eficiența operațională și a spori participarea sectorului privat pentru a crește eficiența furnizării de servicii. Aceste măsuri se referă la digitalizarea documentelor de transport, îmbunătățirea interoperabilității, consolidarea mediului PPP, facilitarea comerțului, liberalizarea piețelor, îmbunătățirea mecanismelor de stabilire a tarifelor și creșterea alocării de fonduri pentru întreținerea activelor. Punerea în aplicare a acestor măsuri este o condiție prealabilă pentru a permite implicarea sectorului privat și pentru a continua investițiile în infrastructura dură, în contextul unor transferuri mai mici de la bugetele naționale.

Investiția totală necesară pentru îmbunătățirea semnificativă a CTCN este estimată la aproximativ 18,5 miliarde EUR. Aceste nevoi de investiții se referă la reabilitarea și modernizarea rețelilor feroviare și rutiere, la extinderea materialului rulant, la creșterea capacității portuare, la îmbunătățirea punctelor de trecere a frontierei, la centre logistice multimodale și la conexiuni de rețele auxiliare în toate cele cinci țări. Nevoile de investiții identificate iau în considerare nevoile, prioritățile, capacitățile și condițiile specifice ale fiecărei țări din Asia Centrală.

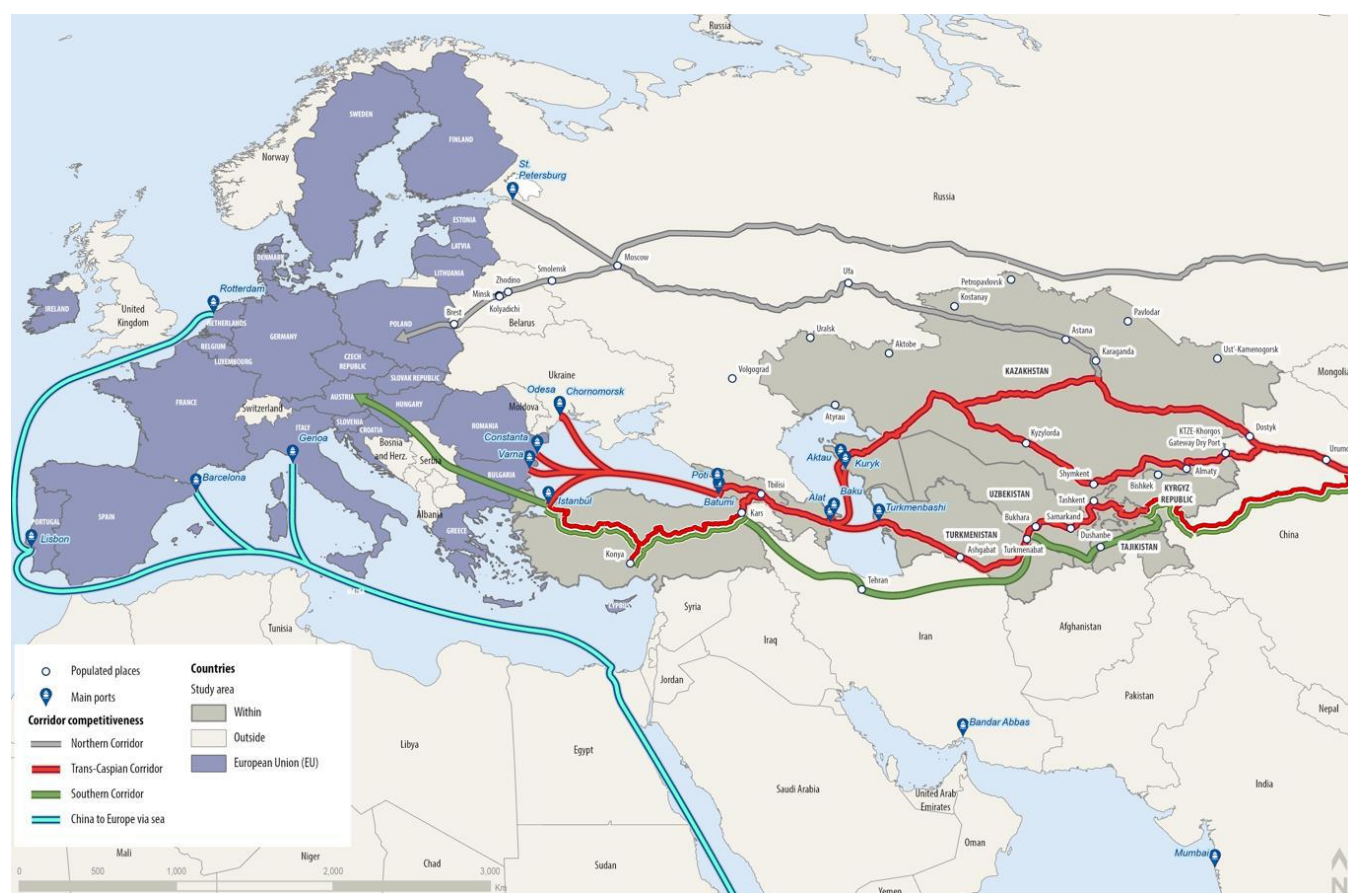
## 2 Cele mai durabile conexiuni de transport între Europa și Asia Centrală

### 2.1 Prezentare generală a coridoarelor de transport terestru între Europa și Asia

Comerțul total dintre UE și Asia Centrală a crescut cu 38,8% în ultimul deceniu, de la 34,2 miliarde de euro în 2012 la 47,5 miliarde de euro în 2022, două treimi din totalul schimburilor comerciale fiind reprezentate de importurile către UE. Principalele produse importate de UE sunt produsele minerale, metalele de bază și produsele fabricate din acestea, precum și produsele chimice și produsele conexe (92% din totalul exporturilor UE). Principalele exporturi ale UE către Asia Centrală sunt mașinile și aparatele, produsele chimice sau produsele conexe și echipamentele de transport (70,7 % din totalul exporturilor UE).

În ciuda creșterii comerțului dintre Europa și Asia Centrală, China este cel mai mare motor al volumului de mărfuri între Europa și Asia. Este, de asemenea, unul dintre cei mai importanți doi parteneri comerciali ai UE. Cea mai mare parte a schimburilor comerciale de mărfuri dintre Europa și China se desfășoară pe rute maritime (estimate la aproximativ 80-85% din totalul volumelor comerciale dintre UE și China), în timp ce modurile de transport terestru reprezintă aproximativ 10%, iar transportul aerian restul. Transportul terestru între Asia și Europa se desfășoară pe trei coridoare principale (figura 1).

Figura 1: Principalele coridoare terestre Europa-Asia



- Coridorul nordic dintre Asia și Europa pornește din China și trece prin Kazahstan, Rusia și Belarus înainte de a intra în UE prin Polonia. Trenurile circulă, de asemenea, prin Mongolia sau direct prin Rusia pe calea ferată transsiberiană. Această rută are o lungime de aproximativ 10 000 de kilometri (km), iar timpul de tranzit este de 14 zile, în medie.

- Traseul de transport internațional transcaspic (Coridorul Mijlociu) leagă Asia de Europa prin Kazahstan și Marea Caspică. Mărfurile intră în Caucaz prin portul Baku, în Azerbaidjan, și continuă până în Georgia, de unde pot fi luate două rute alternative înainte de a intra în UE prin Bulgaria sau România: o rută terestră prin Turcia sau o rută maritimă prin Marea Neagră. Deși mai scurtă decât Coridorul nordic, cu 7 000 km, aceasta implică în prezent termene imprevizibile, care pot varia între 14 și 45 de zile, dar pot dura până la 60 de zile, în funcție de circumstanțe.
- Coridorul sudic traversează Republica Kârgâzstan sau Tadjikistanul, Uzbekistanul, Turkmenistanul, Iranul și Turciei înainte de a intra în Europa prin Bulgaria sau Grecia. O altă rută potențială de-a lungul coridorului sudic traversează Afganistanul și Asia Centrală, urmând apoi să ajungă în UE prin Caucaz, dar această alternativă nu a fost evaluată în scopul prezentului studiu din motive geopolitice. Coridorul sudic este un coridor terestru și este preferat în mare măsură de transportatorii rutieri, deoarece evită traversarea Mării Caspice și problemele asociate cu aceasta, inclusiv ineficiența porturilor și timpii limitați și imprevizibili ai feriboturilor. Timpii de tranzit sunt raportați a fi de aproximativ 14-20 de zile pentru destinațiile din afara UE, dar pot dura 60 de zile sau mai mult.

În ciuda locației strategice a regiunii și a capacității acesteia de a acționa ca o punte terestră între cele două continente, întreruperile frecvente ale operațiunilor, întârzierile (în principal legate de traversarea Mării Caspice și a Mării Negre) și multiplele puncte internaționale de trecere a frontierei cu proceduri de tranzit nealiniat împiedică transportul de containere și au ca rezultat transportul de mărfuri, în special unor mărfuri care nu depind de timp, pe coridoarele din Asia Centrală.

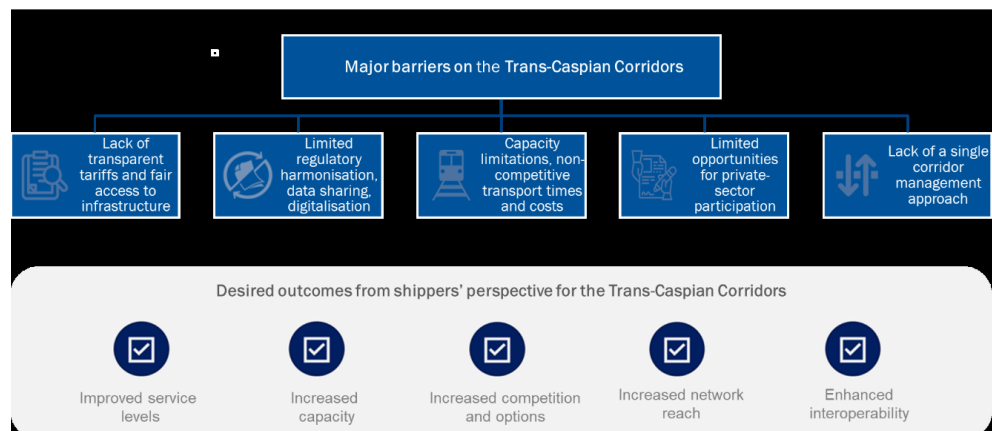
## 2.2 Apariția coridoarelor transcaspice ca o alternativă viabilă

În timp ce traficul de-a lungul rutei de transport internațional transcaspice, cunoscută și sub numele de Coridorul Mijlociu, s-a triplat de când a început să funcționeze în 2017, volumele de mărfuri sunt încă marginale în comparație cu coridorul nordic dominant dintre Asia și Europa, care presupune traversarea Rusiei. Deși diversificarea rutelor comerciale era în curs de desfășurare anterior (parțial și din cauza fluctuației tarifelor de transport maritim în timpul pandemiei Covid-19 din 2021 și 2022), invazia Rusiei în Ucraina a sporit brusc necesitatea de a identifica rute comerciale alternative, fiabile, sigure și eficiente între Europa și Asia.

Mărfurile în tranzit sunt încă permise pe rețeaua feroviară rusă, dar mulți operatori și companii europene au început să invoce diverse motive de îngrijorare, printre care cele legate de asigurări și motive etice și morale, pentru decizia lor de a căuta alternative și de a explora viabilitatea coridoarelor transcaspice. Deși cifrele variază în funcție de sursă, conform Eurasian Rail Alliance Index, volumele transportate între hub-urile din UE și China prin coridorul nordic au scăzut cu 31,9 % pe an în 2022, de la 618 180 TEU în 2021 la 386 374 TEU în 2022.

Pe fundalul acestor evoluții, s-a deschis o fereastră de oportunitate pentru coridoarele transcaspice. Potrivit Căilor Ferate din Kazahstan, traficul de-a lungul rutei internaționale de transport transcaspice a crescut de 2,5 ori față de anul trecut, ajungând la 1,5 milioane de tone. Cu toate acestea, această creștere masivă a volumelor a scos la iveală, de asemenea, probleme semnificative de conectivitate, blocaje și deficite de capacitate de-a lungul rutei, ceea ce a dus la creșterea costurilor de tranzacționare și a împiedicat realizarea creșterii preconizate a încărcăturii de containere (figura 2).

Figura 2: Principalele bariere care împiedică dezvoltarea coridoarelor transcaspice





## 2.3 Identificarea celor mai durabile conexiuni de transport

Coridoarele transcaspice cuprind trei rute de tranzit principale (figura 3):

1) Coridorul transcaspic nordic: Această rută trece prin nordul Kazahstanului. Pornind de la granița dintre China și Kazahstan, la stația Alashankou, traseul continuă până la stația Dostyk din Kazahstan, înainte de a continua spre portul Aktau/Kuryk în direcția Aktogai, Mointy, Zharyk, Zhezkazghan, Saksaulskaya, Shalkar și Oasis. Traseul implică apoi o traversare maritimă prin Marea Caspică până la portul Baku din Azerbaidjan, opțiuni de transport terestru până la porturile georgiene Poti și Batumi și o traversare maritimă prin Marea Neagră până la porturile din Bulgaria și România. O a doua opțiune este traversarea terestră din Caucaz direct în Turcia, cu camionul sau cu trenul, folosind calea ferată Baku-Tbilisi-Kars, care face parte, de asemenea, din extinderea TEN-T a UE. Această conexiune este adesea denumită coridorul de mijloc.

2) Coridorul central transcaspic: Această rută trece prin sudul Kazahstanului. Pornind de la granița dintre China și Kazahstan, în Khorgos, traversează Kazahstanul, intersectându-se cu Almaty și continuând spre Shu, Shymkent și Kyzlorda, înainte de a se combina cu Coridorul transcaspic nordic la Saksaulskaya. Această conexiune este, de asemenea, denumită coridorul mijlociu.

3) Coridorul transcaspic sudic: Această rută trece prin Republica Kârgâzstan, Uzbekistan și Turkmenistan. Pornind de la pasul Torugart din Republica Kârgâzstan, continuă de la Torugart-Osh pe cale rutieră, apoi spre Osh, Tașkent, Samarkand, Turkmenabat. Ashgabat și Turkmenbashi pe calea ferată. Apoi traversează Marea Caspică prin portul Turkmenbashi în Caucaz, înainte de a traversa Marea Neagră spre porturile din Bulgaria și Grecia. O a doua opțiune este să călătorească pe uscat prin Caucaz și Turcia înainte de a intra în UE. Alternativ, deși în volume mai mici, mărfurile pot intra în Asia Centrală prin pasul Kulma din Tadjikistan și se pot conecta la Uzbekistan înainte de a urma aceeași rută.

Figura 3: Rute alternative între Europa și Asia Centrală prin Marea Caspică



Aceste trei alternative sunt evaluate una în raport cu cealaltă, utilizând un cadru MCA (Multi Criteria Assessment-evaluare pe baza de criterii multiple) specific pentru fiecare coridor în parte, axat pe cinci aspecte ale durabilității (tabelul 1):

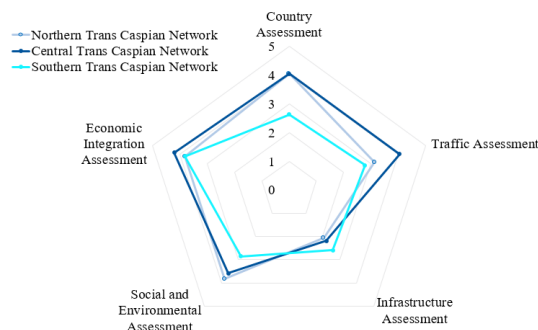
- ✓ evaluarea traficului (25 %)
- ✓ evaluarea infrastructurii (25 la sută)
- ✓ evaluarea socială și de mediu (20 la sută)
- ✓ evaluarea de țară (15 %)
- ✓ evaluarea integrării economice (15 %).

Tabelul 1

criterii	Subcriterii	Baza de intrare a punctajului subcriteriilor
<b>Evaluarea traficului</b>	Fluxurile actuale de tranzit și de mărfuri comerciale	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Fluxurile comerciale actuale în condițiile existente</li> <li>✓ Gradul de impact al sancțiunilor</li> <li>✓ Modul de distribuție a mărfurilor</li> <li>✓ Distanța față de piețele cheie</li> <li>✓ Numărul de puncte de trecere a frontierei</li> </ul>
<b>Evaluarea infrastructurii</b>	Capacități feroviare, portuare și multimodale pentru transportul de marfă	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Capacitatea de transport de la un capăt la altul, pe noduri și legături</li> <li>✓ Gradul/apacitatea de a absorbi traficul suplimentar în raport cu capacitatea actuală</li> <li>✓ Performanța și eficiența infrastructurii</li> <li>✓ Costul transportului maritim</li> <li>✓ Durata compusă a călătoriei</li> <li>✓ Fiabilitatea timpului de călătorie</li> <li>✓ Modernizări planificate ale infrastructurii</li> <li>✓ Impactul și gradul de angajare în ceea ce privește infrastructura și performanța operațională</li> </ul>
<b>Evaluarea de țară</b>	Capacitatea economică și financiară de a angaja fonduri și de a susține datoria	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Balanța comercială</li> <li>✓ PIB</li> <li>✓ Raportul datorie/PIB</li> <li>✓ Istoricul serviciului datoriei</li> <li>✓ Evaluarea calitativă a capacității de a asigura serviciul datoriei în viitor</li> <li>✓ Decalaj în ceea ce privește indicele de complexitate economică</li> <li>✓ Viabilitatea politică</li> <li>✓ Stabilitate politică</li> <li>✓ Pregătirea instituțională pentru punerea în aplicare</li> <li>✓ Potențialul de securitate pe termen lung</li> <li>✓ Mediu juridic și de reglementare favorabil</li> <li>✓ Adoptarea de tratate/convenții regionale și internaționale</li> <li>✓ Guvernanță instituțională</li> </ul>
<b>Evaluarea integrării economice</b>	Incluziunea economică internă	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Proximitatea față de centrele economice interne</li> <li>✓ Dinamica geopolitică</li> <li>✓ Avantajul geopolitic al rutei prin cooperare regională</li> <li>✓ Potențialul comercial binațional și regional</li> <li>✓ Volumele existente ale comerțului regional</li> <li>✓ Potențialul de a facilita comerțul regional suplimentar</li> </ul>
<b>Evaluarea socială și de mediu</b>	Impactul asupra mediului al operațiunilor pe coridor	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Emisiile de GES - Gaze cu efect de seră- generate de operațiuni</li> <li>✓ Siguranța și securitatea operațiunilor pe coridor</li> <li>✓ Ratele de siguranță și de incidente în funcție de distribuția modală</li> <li>✓ Evaluare societală, de mediu și acces digital</li> <li>✓ Populația și creșterea populației</li> <li>✓ Contribuția forței de muncă în sectorul transporturilor</li> <li>✓ Rata de participare a femeilor la forța de muncă</li> <li>✓ PIB pe cap de locuitor</li> <li>✓ Gradul de acces la internet</li> <li>✓ Poziția față de mediu și angajamentul față de obiectivele de sustenabilitate</li> <li>✓ Decarbonizarea și politicile/legile de mediu</li> <li>✓ Obiective NDC(contribuțiile determinate la nivel național)</li> <li>✓ Actualizarea obiectivelor NDC</li> <li>✓ Impactul riscului climatic</li> </ul>

Pe baza acestui cadru de evaluare multicriterială, rețeaua transcaspică centrală (**Central Trans-Caspian Network-CTCN**) este identificată ca fiind cea mai durabilă conexiune de transport între Europa și Asia Centrală (figura 4). Rezultatele sunt solide în ceea ce privește selecția ponderii, ceea ce înseamnă că modificarea ponderii nu modifică rezultatele, deoarece CTCN deservește principalele centre economice din regiune și sprijină o rețea mai integrată la nivel regional.

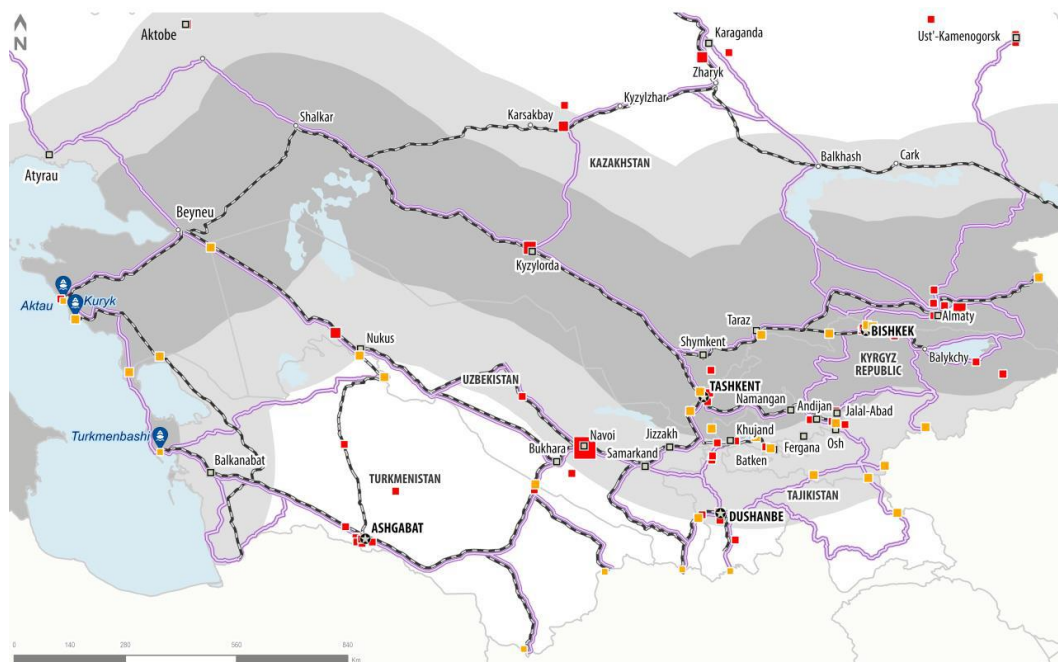
Figura 4: Performanța în materie de durabilitate a alternativelor coridorului transcaspic



Cu zona sa de captare în două straturi - 300 km și 600 km la nord și la sud de coridorul central transcaspic (umbrit cu gri în figura 5) - CTCN acoperă toate centrele economice și demografice majore din Asia Centrală și asigură conectivitatea în interiorul regiunii și cu Europa prin intermediul unor legături cheie ale rețelei de transport. CTCN are cel mai mare potențial de dezvoltare ulterioară, deoarece permite nu numai dezvoltarea rețelei de transport, ci poate sprijini, de asemenea, dezvoltarea regională în Asia Centrală. Această regiune dispune de o rețea de transport extinsă, care poate servi drept bază pentru continuarea cooperării regionale și pentru implementarea coordonată a proiectelor.

CTCN este un sistem de active de infrastructură care poate aduce beneficii semnificative pentru utilizatorii interni, regionali și intercontinentali. Datorită legăturilor sale transnaționale prin punctele de trecere a frontierei (PCT) și a conexiunilor de rețea, aceasta facilitează accesul direct la principalele centre de populație din Asia Centrală, inclusiv la patru dintre cele mai populate cinci orașe din regiune (Almaty, Bișkek, Shymkent și Tașkent). Există mai multe puncte de control al traficului în zona de captare identificată, care pot sprijini dezvoltarea unor operațiuni de transport și comerț interregional și regional fără întreruperi prin îmbunătățiri specifice. Zona de influență găzduiește multe centre de producție cheie care sunt favorabile unei stimulări suplimentare a comerțului regional prin integrarea lanțurilor valorice regionale între ele, precum și cu Europa.

Figura 5: Cele mai durabile conexiuni de transport între Europa și Asia Centrală



## 2.4 Beneficiile preconizate

Așa cum s-a văzut în exemplul de succes al conectării celor 27 de state membre ale UE prin dezvoltarea TEN-T, un plan regional de implementare și dezvoltare a unei rețele de transport la nivelul întregii Asiei Centrale ar putea elimina lacunele în materie de infrastructură și de conectivitate soft, ar putea elimina blocajele și barierele tehnice



și ar putea consolida coeziunea socială, economică și teritorială în regiune. O astfel de abordare are beneficii multiple (figura 6). Concentrarea pe reabilitarea activelor existente, cu o perspectivă regională, este mai favorabilă dezvoltării economice, având în vedere limitele fiscale ale țărilor din Asia Centrală, activitatea economică relativ limitată a acestora și geografia lor.

- Sunt necesare două condiții pentru ca beneficiile mai ample ale dezvoltării regionale să se materializeze:
- toate țările să ofere acces egal și echitabil la rețeaua lor tuturor omologilor și actorilor regionali
- țările investesc în îmbunătățirea rețelei lor interne, aliniate la coridoarele internaționale, și a conexiunilor transfrontaliere în mod coordonat.
- 2.4.1 O coordonare regională mai puternică

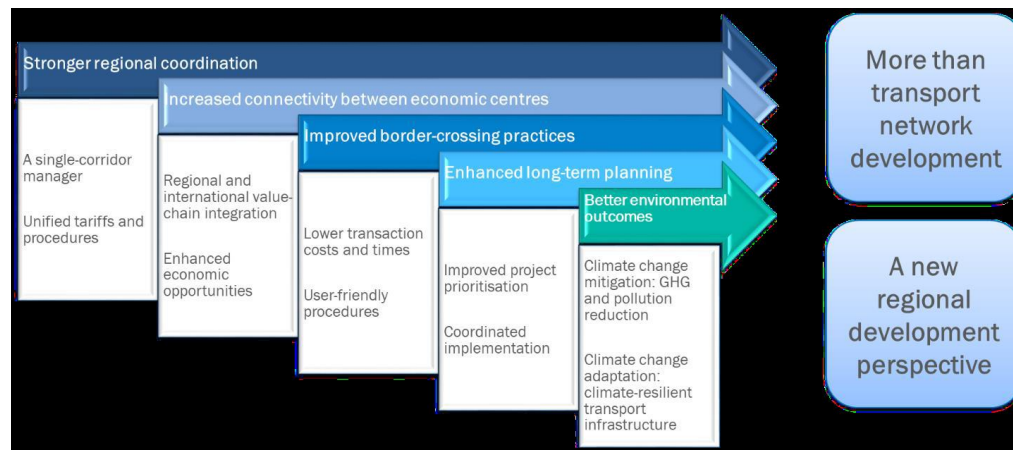
#### 2.4.1 O coordonare regională mai puternică

Pentru a spori eficiența sectorului transporturilor și pentru a profita de avantajele comerțului internațional și regional, țările din Asia Centrală trebuie să își îmbunătățească infrastructura de transport, capacitățile logistice și capitalul uman, să elimine barierele netarifare și să introducă politici și strategii coordonate. Aprobarea de către țările din Asia Centrală a unui plan de dezvoltare a CTCN ar spori coordonarea regională, ceea ce ar putea îmbunătăți conectivitatea, ar reduce costurile de tranzacție, ar spori siguranța, fiabilitatea și securitatea transporturilor și ar îmbunătăți rezultatele în materie de mediu.

Un mecanism de coordonare și cooperare bine stabilit necesită coordonarea interfețelor dintre sistemele de transport naționale și internaționale, precum și integrarea diferitelor moduri de transport, cum ar fi cel feroviar, rutier și maritim. Gama de abordări operaționale pentru stabilirea unui mecanism de coordonare regională poate începe cu structuri mai puțin formale (și anume, acorduri ad-hoc bazate pe probleme pe termen scurt) și poate trece la structuri mai formale (și anume, o entitate juridică regională cu resurse dedicate, autorități și reprezentare a membrilor). Cu cât mecanismul de coordonare este mai formalizat, cu atât mai multă capacitate de punere în aplicare poate avea.

În prezent, lipsa unor practici armonizate crește semnificativ costurile de tranzacționare pentru operatorii regionali și internaționali. Proprietarii de active și operatorii din regiune ar putea dezvolta un sistem de transport fără întreruperi prin intermediul unui mecanism de colaborare și cooperare bine pus la punct. Acest lucru ar sprijini introducerea unor tarife unice și unificate, precum și a unei platforme unice de plată de-a lungul coridorului. De asemenea, ar putea facilita furnizarea de informații privind traficul regional și procedurile de trecere fără probleme a frontierei.

Figura 6: Beneficiile preconizate în urma dezvoltării CTCN



#### 2.4.2 Conectivitate sporită între centrele economice regionale

O rețea de transport bine dezvoltată favorizează deplasarea rapidă și eficientă a bunurilor și a persoanelor și poate sprijini dezvoltarea economică. În prezent, costurile logistice ridicate datorate întârzierilor și incertitudinii se numără printre motivele principale ale lipsei de integrare regională. Componentele inadecvate ale infrastructurii soft și hard și liberalizarea limitată a comerțului, precum și ineficiența la nivelul punctelor de control la nivel central, diminuează perspectivele de dezvoltare a lanțurilor valorice regionale. În cazul în care CTCN este dezvoltată dintr-o perspectivă regională, concentrându-se pe măsuri specifice de îmbunătățire a componentelor de conectivitate hard și soft, aceasta ar putea sprijini dezvoltarea lanțurilor valorice regionale care sunt, de asemenea, mai bine conectate cu Europa și mai bine integrate în logistica globală a lanțurilor de aprovizionare.

În Kazahstan, cele două sectoare cu cea mai mare proporție de valoare adăugată non-națională și non-regională în cadrul exporturilor brute sunt lemnul și hârtia și produsele petroliere și chimice (30 % și, respectiv, 25 %)9. Zona economică specială (ZES) Taraz, situată în zona de influență a CTCN, se concentrează pe producția de noi produse chimice, un domeniu promițător pentru integrarea țării în lanțurile valorice globale. Portul maritim Aktau, unul dintre cele două puncte de ieșire din Kazahstan la Marea Caspică, și ZES asociată sunt importante pentru exporturile globale, precum și pentru exportul de produse petroliere. Dezvoltarea CTCN ar putea juca un rol semnificativ în dezvoltarea economică, deoarece șapte dintre cele 13 ZES din țară se află în zona de influență primară a CTCN, inclusiv ZES axate pe prelucrarea textilelor și petrochimie (Ontustik), turism și producție mixtă (Turkistan) și dezvoltarea tehnologiei informației (Parcul de tehnologii inovatoare, Almaty).

Republica Kârgâzstan are cel mai mare grad de integrare în lanțurile valorice regionale și globale, în ciuda economiei sale mici. Acest lucru se datorează în principal regimului comercial relativ mai liberal al țării. Ponderea valorii adăugate externe în totalul exporturilor este de până la 55 % pentru comerțul cu ridicata, ceea ce indică o integrare semnificativă în lanțurile valorice. De asemenea, serviciile de export, cum ar fi construcțiile, finanțele și serviciile de ospitalitate, reprezintă 20-30% din valoarea externă, ceea ce oferă unele puncte de interes pentru o integrare mai mare10. Primele trei regiuni din Republica Kârgâzstan în ceea ce privește producția industrială sunt Chui, Issyk-Kul și Jalal-Abad, toate aflate în zona de acoperire a CTCN. În acest sens, dezvoltarea CTCN creează o oportunitate pentru țară de a facilita diversificarea și dezvoltarea economică, în cazul în care conectivitatea feroviară cu rețelele din Kazahstan și Uzbekistan ar fi îmbunătățită prin modernizarea conexiunilor Lugavoya-Almaty și Osh-Andijan. În plus, dezvoltarea unei abordări multimodale ar facilita activități eficiente de depozitare, sortare și distribuție în centrele de producție importante.

În Tadjikistan, integrarea în lanțurile valorice globale și regionale este foarte limitată, reprezentând aproximativ 5 % din sectoarele cele mai performante11. Acest lucru reflectă, de asemenea, producția industrială relativ scăzută a țării, principalele industrii fiind prelucrarea aluminiului și producția chimică. Pe lângă industria grea, agricultura este importantă pentru economie. Cele mai importante companii producătoare din Tadjikistan sunt, în general, situate în partea de vest a țării, iar cele mai mari companii se află în capitala Dușanbe, în zona de influență a CTCN. Orașul este conectat prin infrastructura rutieră și feroviară est-vest spre Uzbekistan și în restul țării. Îmbunătățirea conectivității feroviare cu Uzbekistanul, investițiile pentru creșterea vitezei pe rețeaua feroviară și îmbunătățirea serviciilor vamale ar reduce costurile de tranzacționare și ar facilita integrarea în lanțurile de producție transfrontaliere.

În Turkmenistan, exporturile altele decât cele de gaze și petrol constituie o parte foarte mică din structura generală a comerțului. Cu toate acestea, în pofida volumelor lor mici, echipamentele de transport, produsele electrice și mașinile și agricultura sunt sectoare-cheie care ar putea oferi oportunități de integrare în continuare în lanțurile valorice globale și regionale, deoarece în exporturile acestor produse se poate observa o valoare adăugată internă oarecum mai mare decât cea internă. Principalele industrii prelucrătoare includ prelucrarea bumbacului, produsele chimice și construcțiile, inclusiv fabricile de ciment situate în regiunile Balkan, Lebap și Ashgabat. Deși aceste regiuni se află în afara zonei de acoperire directă a CTCN, asigurarea unor conexiuni fluente cu vecinii din Asia Centrală ai țării prin îmbunătățirea legăturilor de transport cheie ar facilita integrarea principalilor producători economici în lanțurile valorice regionale.

Uzbekistanul a fost cea mai puțin integrată țară din Asia Centrală în ceea ce privește lanțurile valorice globale12. Cu toate acestea, se așteaptă ca acest lucru să se schimbe în lumina eforturilor recente de liberalizare. Principalii producători industriali sunt localizați în regiunile Tașkent (inclusiv orașul Tașkent), Andijan și Navoi, toate aflate în zona de influență a CTCN. Principalele industrii din regiunea Tașkent includ agricultura, producția de energie, minierul, metalurgia, îngrășămintele, produsele chimice, produsele electronice, textilele, prelucrarea bumbacului, prelucrarea alimentelor și încălțăminte. Regiunea și capitala sunt bine conectate atât prin infrastructura feroviară, cât și prin cea rutieră. Regiunea Navoi este o zonă minieră cu o activitate semnificativă în domeniul gazelor naturale, petrolului, metalelor, materialelor de construcții și aurului. Regiunea Andijan, situată în cea mai estică parte a țării, la granița cu Republica Kârgâzstan, este a treia regiune producătoare a Uzbekistanului, cu petrol, gaze naturale, prelucrarea metalelor, produse chimice, industrie ușoară, produse de construcții și materiale de construcții, prelucrarea alimentelor și agricultura. Din cauza modelelor sale de producție variate, precum și a conexiunilor interne și internaționale, îmbunătățirea în continuare a activelor și reabilitarea rețelei, în tandem cu o abordare multimodală și intermodală structurată, ar facilita integrarea țării în lanțurile valorice regionale și globale.

### 2.4.3 Îmbunătățirea practicilor de trecere a frontierei

O mai bună planificare pe termen lung Punctele de control al frontierelor sunt nodurile cheie de intrare și ieșire dintr-o țară, unde autoritățile evaluează conformitatea cu legislația națională, inclusiv în ceea ce privește siguranța și securitatea, politica comercială, procedurile vamale, măsurile de carantină și politica de migrație. Creșterea comerțului transfrontalier pune în dificultate punerea în aplicare a mecanismelor convenționale de control la frontieră și necesită adoptarea unei abordări de gestionare a riscurilor, care să se concentreze asupra mărfurilor cu risc ridicat, în coordonare cu partenerii comerciali.

Dezvoltarea CTCN, inclusiv îmbunătățirea practicilor de trecere a frontierei, ar contribui la viabilitatea rețelei pentru transportul de mărfuri între Europa și Asia. Cu toate acestea, beneficiile se pot materializa numai dacă țările din Asia Centrală se coordonează îndeaproape între ele pentru a reduce ineficiența în ceea ce privește practicile de trecere a frontierei. Acest lucru ar duce la mai puține întreruperi la frontiere, reducând costurile de transport și timpii de așteptare la punctele de control la frontieră. Un sistem coordonat de gestionare a frontierelor, sprijinit de agențiile naționale de control al frontierelor, ar putea aduce multe avantaje, inclusiv furnizarea eficientă a serviciilor, precum și o mai bună armonizare a practicilor și politicilor de către diferite agenții. Un schimb mai larg de date și de informații ar permite introducerea unor practici mai bune de evaluare și gestionare a riscurilor, permițând furnizarea eficientă a programelor de facilitare și de intervenție.

### 2.4.4 Planificarea pe termen lung îmbunătățită

În timp ce orice proiect de anvergură în regiunea Asiei Centrale ar beneficia de voință politică și de aliniere, o concentrare și o coordonare simultană cu îmbunătățirea rețelelor de transport intern, tranziția către o economie ecologică, dezvoltarea competențelor și a capacităților și o mai bună utilizare a datelor și a tehnologiei ar facilita planificarea și implementarea proiectelor. Un plan de dezvoltare a transporturilor convenit la nivel regional, aprobat de cele cinci guverne din Asia Centrală, ar sprijini planificarea pe termen lung prin acorduri privind prioritizarea și coordonarea proiectelor și ar contribui la durabilitatea și stabilitatea regională.

O perspectivă pe termen lung permite ca planificarea să promoveze utilizarea eficientă a capacității și a capabilităților rețelei. Aceasta oferă flexibilitate pentru a dezvolta intervenții potențiale ca parte a strategiilor la nivel înalt. O astfel de planificare pe termen lung permite o coordonare și o cooperare interactivă și continuă între proprietarii de proiecte și finanțatori, luarea unor decizii în cunoștință de cauză și identificarea priorităților pentru mecanismele de finanțare.

### 2.4.5 Îmbunătățirea beneficiilor pentru mediu

În Kazahstan, în Republica Kârgâzstan, în Republica Kârgâzstan și în Uzbekistan, emisiile sunt ceva mai mici decât media globală, în jur de 11 %, 17 % și, respectiv, 15 %. Contribuția sectorului transporturilor la totalul emisiilor de CO<sub>2</sub> rămâne ridicată în Tadjikistan și Turkmenistan, cu 23 % și, respectiv, 22 %<sup>14</sup>. În orice caz, pentru a obține rezultate pozitive în materie de mediu, emisiile din sectorul transporturilor trebuie să scadă în mod semnificativ, datorită unor măsuri specifice care să includă, cel puțin, un transfer modal către alternative de călătorie cu emisii mai reduse de dioxid de carbon, o intensificare a utilizării combustibililor cu emisii reduse de dioxid de carbon și măsuri de eficiență energetică. Prin intermediul Dealului verde european, UE a stabilit un obiectiv ambițios de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) legate de transporturi cu 90 % până în 2050 și promovează, de asemenea, conectivitatea durabilă la nivel mondial (inclusiv în Asia Centrală) prin intermediul strategiei sale privind porțile globale.

Având în vedere natura fără ieșire la mare și caracteristicile geografice ale Asiei Centrale, cea mai mare parte a mărfurilor este transportată pe cale terestră și, din punct de vedere istoric, a fost concentrată pe transportul rutier. Cu toate acestea, având în vedere distanțele mari care trebuie traversate și faptul că transportul feroviar este considerat cel mai sustenabil mod de transport, operațiunile feroviare oferă o alternativă mai ieftină, mai sigură și mai rapidă pentru mărfurile pe distanțe lungi. De asemenea, descărcarea unor volume mari de marfă la punctele de control al traficului cu trenurile este mai eficientă decât descărcarea aceleiași cantități de marfă cu mai multe camioane. Cu toate acestea, având în vedere conectivitatea feroviară internă limitată a țărilor din Asia Centrală, o abordare multimodală ar putea fi un punct de plecare pentru urmărirea politicilor de atenuare a schimbărilor climatice și de adaptare la acestea. Aceasta ar permite utilizarea căilor ferate pentru operațiunile de transport pe distanțe lungi și combinarea transportului feroviar cu multimodalitatea pentru distribuția în zonele urbane și în jurul unităților de producție, permițând în continuare o reducere semnificativă a emisiilor generate de operațiunile de transport. Cu toate acestea, investițiile necesită coordonare și cooperare la nivel regional, nu numai pentru a îmbunătăți rețeaua, ci și pentru a introduce măsuri armonizate de conectivitate soft pentru a face din calea ferată modul preferat de transport.

### 3 Identificarea și prioritizarea acțiunilor cheie

#### 3.1 Metode de selectare și prioritizare a acțiunilor-cheie

Pornind de la nevoile și lacunele identificate în timpul selecției celei mai durabile legături de transport între Europa și Asia Centrală, a fost identificată mai întâi o listă lungă de intervenții cheie. Aceste intervenții vizează abordarea barierelor fizice sau non-fizice și a lacunelor referitoare la diferite moduri de transport, active de infrastructură, instalații, operațiuni și reglementări asociate cu CTCN.

În general, investițiile, proiectele și măsurile identificate în țările focale ale studiului s-ar încadra într-una dintre următoarele categorii, deși aceasta nu este o listă exhaustivă:

- acțiuni de îmbunătățire a stării și performanței infrastructurii și a materialului rulant
- acțiuni de îmbunătățire a conectivității operaționale și economice, în beneficiul competitivității rutei
- acțiuni de îmbunătățire a armonizării juridice și de reglementare la nivel transfrontalier și de-a lungul rutei în sine
- acțiuni de îmbunătățire a transparenței și a operațiunilor transfrontaliere
- acțiuni de îmbunătățire a datelor, a sistemelor de informare și a digitalizării.

Procesul a implicat mai multe runde de consultări cu părțile interesate din partea autorităților naționale din cele cinci țări din Asia Centrală, inclusiv, dar fără a se limita la acestea, ministerele responsabile de planificarea transporturilor, ministerele economiei și finanțelor, autoritățile feroviare și rutiere, precum și agențiile vamale și de frontieră. În plus, au avut loc consultări cu părțile interesate publice și private din Europa și Asia Centrală, cu utilizatorii regionali și internaționali ai rețelei și cu asociațiile europene și internaționale relevante. Acțiunile sunt potențial introduse pentru prima dată prin intermediul acestui studiu sau au fost preluate din recomandările prezentate în alte studii sau planuri. Toate acțiunile definite în prezentul document se doresc a fi specifice, concrete, implementabile și realiste

Figura 7: Abordarea de selecție și prioritizare a acțiunilor-cheie



Pentru a rafina inițial lista lungă, a fost utilizată o abordare de nivel înalt cu patru puncte de notare pentru a filtra acțiunile care erau solide din punct de vedere tehnic și care erau percepute ca fiind în sprijinul principalelor rezultate de performanță pentru CTCN. Criteriile au inclus:

- ✓ îmbunătățirea timpului de tranzit și/sau a fiabilității pe traseu
- ✓ creșterea capacității traseului
- ✓ creșterea concurenței pe rute și/sau mai multe opțiuni pentru expeditori
- ✓ o mai mare acoperire a rețelei (inclusiv o interconectivitate sporită cu alte moduri de transport) în cadrul unei țări
- ✓ o mai mare acoperire a rețelei (inclusiv o interconectivitate sporită cu alte moduri de transport) în mai multe țări
- ✓ interoperabilitate/ eficiență operațională sporită între țările din Asia Centrală
- ✓ potențialul de reducere a impactului asupra emisiilor de gaze cu efect de seră.

În urma consultării părților interesate, lista de acțiuni prioritare a fost rafinată pentru a reflecta mai bine prioritățile țării, iar primele șapte acțiuni de conectivitate soft și cele 33 de nevoi de investiții în infrastructură au fost identificate ca priorități-cheie. Acțiunile de investiții preselectate au fost punctate și clasificate cu ajutorul unui cadru MCA (Multi Criteria Assessment-evaluare pe baza de criterii multiple) specific proiectului. Lista criteriilor de punctaj, subcriteriile asociate și baza pentru evaluarea MCA a fiecărui subcriteriu sunt prezentate în tabelul 2. Fiecare subcriteriu este punctat pe o scală de notare calitativă de cinci puncte și clasificat pentru investigații suplimentare.

Tabelul 2: Criterii de punctare MCA (Multi Criteria Assessment-evaluare pe baza de criterii multiple) pentru elementele de acțiune

Criterii	Subcriterii	Baza de intrare a punctajului subcriteriilor
<b>Alinierea cu politicile și viziunile strategice</b>	Alinierea cu politicile și prioritățile naționale Alinierea cu prioritățile strategice ale donatorilor	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Gradul de aliniere la strategiile și direcțiile naționale</li> <li>✓ Gradul de aliniere la prioritățile și obiectivele strategice ale donatorilor (pe baza feedback-ului privind implicarea donatorilor)Evaluarea traficului</li> </ul>
<b>Beneficiu comercial incremental</b>	Beneficiu comercial incremental  Creșterea capacității de transport de marfă	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Beneficiu comercial suplimentar pentru traficul de tranzit și regional (măsurat în volum)</li> <li>✓ Beneficiu incremental de îmbunătățire a capacității de la un capăt la altul</li> </ul>
<b>Viabilitatea financiară și economică proiectelor</b>	Raportul calitate-preț  Beneficii pentru utilizatori  Dezvoltare economică/integrare regională  Impactul asupra PIB-ului  Impactul asupra ocupării forței de muncă	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Gradul relativ al costurilor inițiale de capital și al cheltuielilor de exploatare în raport cu potențialul de generare de venituri suplimentare</li> <li>✓ Îmbunătățirea timpului de tranzit și/sau a fiabilității pe coridor</li> <li>✓ Creșterea capacității coridorului</li> <li>✓ Creșterea concurenței pe coridor/mai multe opțiuni pentru expeditori</li> <li>✓ Îmbunătățirea interoperabilității/eficienței operaționale între țările din Asia Centrală</li> <li>✓ O mai mare acoperire a rețelei, inclusiv prin intermediul unei interconectivități sporite cu alte moduri de transport și cu infrastructura existentă/planificată</li> <li>✓ Influența potențială asupra PIB-ului național ca urmare a punerii în aplicare</li> <li>✓ Influența potențială asupra ocupării suplimentare a forței de muncă/creării de locuri de muncă ca urmare a punerii în aplicare (directă și indirectă)</li> </ul>
<b>Impactul social și de mediu</b>	Impactul asupra mediului  Impactul social	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Evaluarea impactului de mediu al investiției (de exemplu, emisiile de GES, alți poluanți atmosferici relevanți, impactul asupra resurselor naturale și a peisajului)</li> <li>✓ Impactul preconizat asupra sănătății și siguranței comunității și impactul potențial asupra comunităților</li> </ul>
<b>Ușurința/dificultatea implementării</b>	Ușurința/dificultatea generală de punere în aplicare a elementului de acțiune	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Factorul de risc de țară, riscul de participare a sectorului privat și complexitatea implementării proiectului</li> </ul>
<b>Alinierea cu potențialul de conectivitate regională</b>	Beneficii reciproce pentru țările din Asia Centrală  Alinierea cu acordurile și tratatele internaționale și regionale existente	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Numărul de țări care se preconizează că vor participa la implementarea proiectului</li> <li>✓ Gradul în care elementul de acțiune poate fi pus în aplicare în raport cu acordurile și tratatele existente</li> </ul>

### 3.2 Prezentare generală a acțiunilor-cheie

Acțiunile-cheie sunt împărțite în două grupe majore pentru stabilirea priorităților: măsuri soft și acțiuni privind infrastructura fizică. Fiecare grup este împărțit în mai multe subgrupuri, care se concentrează pe aspecte-cheie ale dezvoltării infrastructurii soft, pe fiecare mod de transport utilizat în cadrul CTCN(**Central Trans-Caspian Network**) sau pe elemente suplimentare de infrastructură de legătură în cadrul CTCN.

Tabelul 3: Repartizarea măsurilor de conectivitate soft și a măsurilor de infrastructură hard

Grupul 1: Măsuri soft	Grupul 2: Măsuri de infrastructură hard
Juridice/regulatorii	Căile ferate
Politică	Rutier
Instituționale	Porturi și transport maritim
Acorduri bilaterale/multilaterale	Logistică și intermodalitate
Digitizare	Trecerea frontierelor

Acțiunile-cheie de conectivitate soft sunt definite ca acțiuni care sprijină în continuare circulația mărfurilor și dezvoltarea capacităților în întreaga zonă de acoperire a CTCN. Aceste acțiuni-cheie se concentrează pe serviciile necesare pentru a menține integrarea economică și durabilitatea rețelei. Serviciile vizate se referă la anumite moduri de transport, cum ar fi programele de investiții feroviare sau programele de gestionare a riscurilor introduse la punctele de control al traficului. Serviciile se referă, de asemenea, la instituțiile, reglementările și politicile naționale din sectorul transporturilor în general. Măsurile soft sunt verificate de ministerele de transport din Asia Centrală și de alte organizații și sunt alese pe baza potențialului lor de a facilita o mai mare conectivitate între Europa și Asia Centrală de-a lungul CTCN, promovând în același timp integrarea regională pe coridoarele auxiliare din Asia Centrală.

Nevoile de investiții în infrastructura dură sunt definite ca fiind acțiuni care descriu construcția, modernizarea, reabilitarea sau achiziționarea de active fizice utilizate pentru transportul de mărfuri de-a lungul CTCN și a legăturilor de transport asociate.

### 3.3 Acțiuni-cheie prioritare privind conectivitatea soft

Pentru a consolida guvernanta instituțională internațională a CTCN, studiul identifică acțiuni regionale generale de conectivitate soft:

- Ar trebui dezvoltată o instituție formală de gestionare a rețelei, cu un organism decizional care să asigure armonizarea reglementărilor și facilitarea operațională în cele cinci țări din Asia Centrală. Un comitet operațional comun ar putea facilita comunicarea și asigura coordonarea în ceea ce privește planificarea, stabilirea priorităților și punerea în aplicare.
- În fiecare țară, elaborarea politicilor, controlul și acordarea de licențe, precum și operațiunile ar trebui separate pentru a spori participarea sectorului privat, pentru a îmbunătăți eficiența și transparența, pentru a sprijini respectarea reglementărilor și pentru a crește competitivitatea.
- Separarea diferitelor linii de activitate pentru întreprinderile de stat și gestionarea eficientă a performanței întreprinderilor de stat rămase ar contribui la îmbunătățirea performanței operaționale.
- Este necesară o mai bună coordonare între proiectele-cheie de infrastructură de transport și principalele sectoare economice pentru a sprijini dezvoltarea regională, integrarea și conectivitatea. În acest fel, regiunea poate transforma mai bine coridoarele de transport, logistice sau comerciale în coridoare economice pentru a stimula dezvoltarea economică.
- Politicile de decarbonizare a transporturilor din țările din regiune, cu obiective specifice de reducere a emisiilor de GES (Gaze cu efect de seră), ar trebui să se afle în centrul planificării și al punerii în aplicare. Toate țările ar trebui să continue să își pună în aplicare contribuțiile determinate la nivel național (NDC) și să aloce fonduri adecvate pentru punerea în aplicare a proiectelor care au în vedere aspecte de mediu, sociale și de guvernanță (ESG).

#### 3.3.1 Digitalizarea documentelor de transport

Există mai multe posibilități de creștere a digitalizării documentelor de transport și de îmbunătățire a comerțului transfrontalier fără hârtie, inclusiv prin implementarea sistemelor e-TIR și e-CMR.



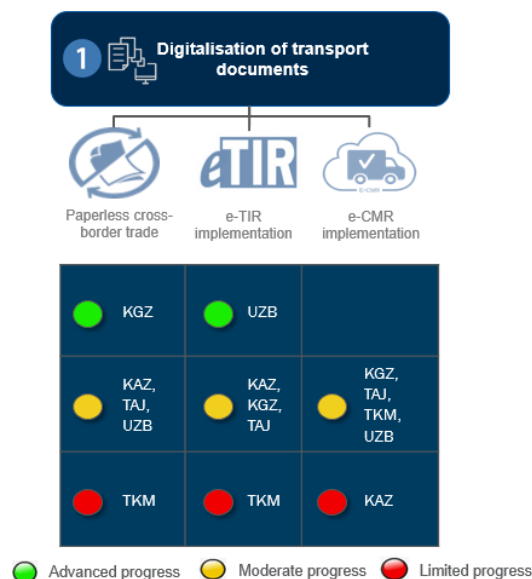
E-TIR: Convenția Transports Internationaux Routiers (TIR), instituită pentru prima dată în 1959, este administrată de Comisia Economică pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (ONU) și facilitează comerțul transfrontalier prin utilizarea unui document vamal standard, recunoscut la nivel internațional, și a unei garanții de tranzit, denumit carnet TIR15. Utilizând instrumentele informatice (IT) existente ale Uniunii Rutiere Internaționale (IRU), platforma de pre-declarație electronică TIR (TIR-EPD), Kazahstan, Uzbekistan, Tadjikistan și Republica Kârgâzstan au avansat în digitalizarea TIR. Turkmenistanul a început, de asemenea, să utilizeze TIR-EPD pentru a digitaliza procesele legate de tranzitul internațional și pentru a spori securitatea tranzitului prin gestionarea riscurilor.

E-CMR: Normele privind transportul internațional de mărfuri sunt reglementate de Convenția ONU privind contractul de transport internațional de mărfuri pe șosea (CMR). Expedierea CMR nota este utilizată pentru a documenta informații despre mărfurile expediate, precum și despre părțile care le transportă și le primesc. În 2011, protocolul e-CMR a intrat în vigoare și, în ianuarie 2017, a fost lansat oficial. Toate țările din Asia Centrală au început să lucreze la aderarea la e-CMR, dar până în prezent nu a fost pus în aplicare în niciuna dintre țări. Toate țările trebuie să efectueze o evaluare juridică înainte de punerea în aplicare a e-CMR pentru a-și evalua disponibilitatea de a pune în aplicare soluția software.

În general, digitalizarea documentelor de transport duce la o reducere a erorilor, la o mai mare transparență și la o reducere a corupției, ceea ce duce la reducerea timpului de administrare și, prin urmare, a costurilor pentru comerț. În plus, digitalizarea are un impact pozitiv asupra mediului datorită reducerii utilizării hârtiei, precum și a transportului de documente pe hârtie.

E-CMR poate reduce numărul de neconformități, permite urmărirea semnăturilor, oferă acces în timp real la documente, îmbunătățește securitatea schimbului de documente, sporește eficiența administrativă (cu potențialul de a realiza economii de 45-55% din costurile de operare) și reduce timpul de procesare (și, prin urmare, costurile de manipulare au potențialul de a deveni de 3-4 ori mai puțin costisitoare).

S-a demonstrat că TIR reduce timpii de transport cu până la 80 % și costurile cu până la 38 % . Este mai sigur și creează oportunități suplimentare de gestionare a riscurilor pentru agențiile vamale, reducând riscul de fraudă. E-TIR reduce și mai mult timpul administrativ pentru toate părțile interesate implicate (expeditori, transportatori și guverne), accelerează procesarea la frontiere datorită furnizării de informații prealabile despre încărcătură și a schimbului de informații în timp real, oferă expeditorilor termene de livrare a mărfurilor mai precise, oferă transportatorilor acces 24/7 și elimină deplasările pentru obținerea de garanții, reducând timpul și costurile administrative, emisiile de carbon și cantitatea de hârtie necesară pentru carnetele TIR fizice.



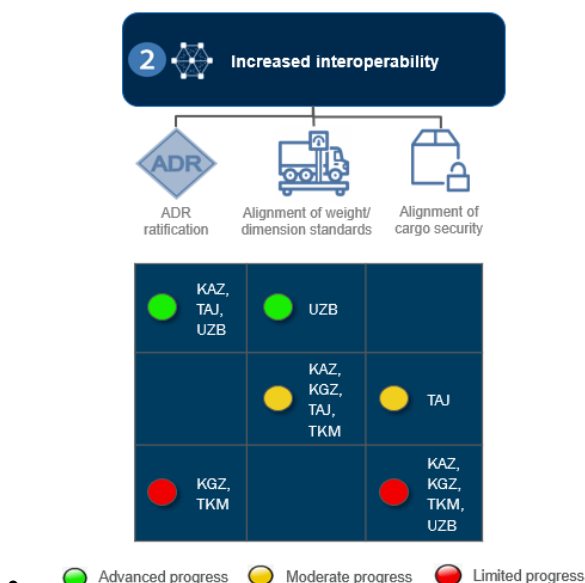
- Kazakhstan: Țara ar beneficia de pe urma eforturilor de: introducerea comerțului fără hârtie, inclusiv dezvoltarea unui schimb electronic de certificate sanitare și fitosanitare (SPS) și de certificate de origine; începerea punerii în aplicare a schimbului electronic planificat de declarații vamale; și punerea în aplicare integrală a legilor/regulamentelor privind tranzacțiile electronice. Kazakhstanul a pilotat punerea în aplicare a e-TIR, dar ar trebui să treacă de la etapa pilot la adoptarea completă a e-TIR. Kazakhstanul nu a ratificat încă protocolul e-CMR, astfel încât trebuie să ia măsuri imediate în vederea ratificării, urmate de modificări în vederea punerii în aplicare a acestuia.

- Republica Kârgâzstan: Această țară ar beneficia de punerea în aplicare a două măsuri specifice privind legile și reglementările pentru tranzacțiile electronice și autoritatea de certificare recunoscută pentru a-și continua eforturile privind comerțul fără hârtie. Țara a avansat în ceea ce privește digitalizarea TIR, dar trebuie încă să își conecteze sistemul intern cu sistemul internațional e-TIR. Țara a aderat la e-CMR, dar trebuie să ia măsuri în vederea punerii în aplicare.
- Tadjikistan: Țara a elaborat parțial legi și reglementări privind tranzacțiile electronice, dar nu a pus în aplicare niciuna dintre măsurile relevante pentru comerțul fără hârtie. Țara a avansat în ceea ce privește digitalizarea TIR, dar trebuie încă să își conecteze sistemul național la sistemul internațional e-TIR. Țara a aderat la e-CMR, dar trebuie să ia măsuri de punere în aplicare.
- Turkmenistan: Țara nu a depus încă niciun efort în ceea ce privește comerțul fără hârtie. Turkmenistanul a început să utilizeze TIR-EPD pentru a digitaliza procesul de tranzit internațional și pentru a spori securitatea tranzitului prin gestionarea riscurilor. Țara a aderat la e-CMR, dar trebuie să ia măsuri în vederea punerii în aplicare.
- Uzbekistan: Țara a elaborat legi și regulamente privind tranzacțiile electronice și a pus în aplicare un schimb electronic de declarații vamale, dar nu a pus încă în aplicare alte măsuri pentru implementarea practicilor comerciale fără hârtie. Uzbekistanul a finalizat procesul de integrare între sistemul său vamal și sistemul internațional e-TIR, dar trebuie să treacă de la faza pilot la adoptarea deplină a sistemului. Țara a aderat la e-CMR, dar trebuie să ia măsuri în vederea punerii în aplicare.

### 3.3.2 Creșterea interoperabilității

În Asia Centrală, standardele ar trebui armonizate pentru a permite o circulație transfrontalieră eficientă. În plus, standardele trebuie să fie mai bine aplicate. În lipsa unei legislații, a unor stimulente și a unei puneri în aplicare adecvate, transportatorii și expeditorii sunt încurajați să își supraîncarce camioanele. Legislația trebuie să prevadă amenzi suficient de mari pentru a acționa ca un factor de descurajare. Agențiile de aplicare a legii au nevoie de personal și echipamente adecvate pentru a detecta și a aplica normele în totalitate. Printre beneficiile creșterii interoperabilității se numără o mai mare armonizare pentru o mai mare concurență în sectorul rutier, o mai bună aplicare a legii pentru a reduce daunele aduse bunurilor și o mai bună aplicare a legii pentru o mai bună siguranță rutieră.

- Kazahstan: Țara a aderat la Acordul privind transportul rutier internațional de mărfuri periculoase (ADR) în 2001. Greutățile și dimensiunile camioanelor sunt armonizate cu cele ale altor țări din Asia Centrală (cu excepția Uzbekistanului), dar diferă ușor de standardele UE. Cu toate acestea, este nevoie de o mai mare aplicare a legii pentru a se asigura că standardele sunt aplicate. Ar trebui introduse cerințe privind asigurarea încărcăturii sau siguranța depozitării acesteia.
- Republica Kârgâzstan: Țara ar trebui să ratifice acordul ADR. Greutățile și dimensiunile camioanelor sunt armonizate cu cele ale altor țări din Asia Centrală (cu excepția Uzbekistanului), dar diferă ușor de standardele UE. Cu toate acestea, este necesară o mai mare aplicare a legii pentru a se asigura că standardele sunt aplicate. Ar trebui introduse cerințe privind asigurarea încărcăturii sau siguranța depozitării acesteia.
- Tadjikistan: Țara a ratificat acordul ADR. Greutățile și dimensiunile camioanelor sunt armonizate cu cele ale altor țări din Asia Centrală (cu excepția Uzbekistanului), dar diferă ușor de standardele UE. Cu toate acestea, este nevoie de o mai mare aplicare a legii pentru a se asigura că standardele sunt aplicate. Ministerul Transporturilor a subliniat că stabilirea și aplicarea normelor și a cerințelor tehnice pentru siguranța mărfurilor și protecția consumatorilor reprezintă un mandat-cheie. Cu toate acestea, nu au fost încă introduse cerințe privind asigurarea mărfurilor și siguranța depozitării.
- Turkmenistan: Țara ar trebui să ratifice acordul ADR. Greutățile și dimensiunile camioanelor sunt armonizate cu cele ale altor țări din Asia Centrală (cu excepția Uzbekistanului), dar diferă ușor de standardele UE. Cu toate acestea, este nevoie de o mai mare aplicare a legii pentru a se asigura că standardele sunt aplicate. Ar trebui introduse cerințe privind asigurarea încărcăturii sau siguranța depozitării acesteia.
- Uzbekistan: Țara a ratificat acordul ADR. În ceea ce privește alinierea standardelor privind greutatea și dimensiunile, țara permite vehicule ușor mai mici decât celelalte țări din Asia Centrală, iar aceste standarde sunt mai apropiate de standardele UE. Toate celelalte standarde sunt armonizate cu cele ale țărilor din Asia Centrală. Cu toate acestea, este necesară o mai bună aplicare a legii pentru a se asigura că standardele sunt aplicate. Ar trebui introduse cerințe privind asigurarea încărcăturii sau siguranța depozitării acesteia.

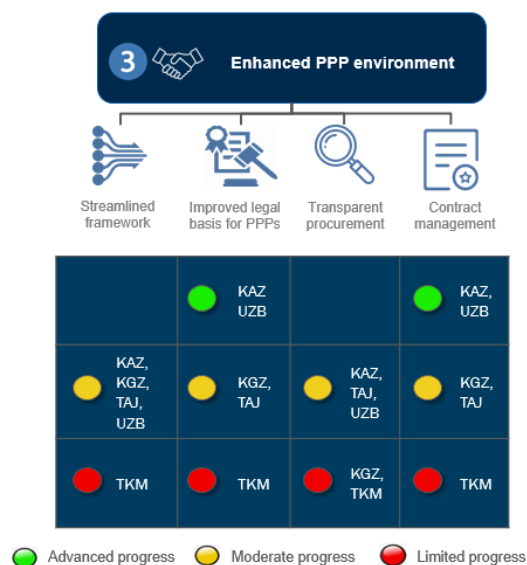


### 3.3.3 Îmbunătățirea mediului PPP

Patru din cele cinci țări din Asia Centrală (cu excepția Turkmenistanului) care fac obiectul prezentului studiu au elaborat un cadru pentru PPP, dar acesta ar putea fi consolidat. Un prim pas ar putea fi raționalizarea cadrului care se aplică acestor contracte publice: majoritatea țărilor reglementează PPP-urile în cadrul unor cadre diferite, în funcție de tipul de remunerare (PPP sau concesiune) sau de activitatea desfășurată. Acest lucru poate fi perceput ca o incertitudine juridică de către potențialii operatori privați și creează complexitate în înțelegerea cadrelor juridice aplicabile. În continuare, procesele de achiziții publice ar putea fi mai transparente. Printre beneficiile îmbunătățirii mediului PPP se numără o mai mare previzibilitate pentru sectorul privat, cheltuieli publice mai mici, partajarea riscurilor, creșterea inovației și o mai mare concurență.

- Kazakhstan: Cadrul general al PPP ar putea fi consolidat. Cadrele PPP aplicabile trebuie să fie raționalizate în funcție de tipul de contract utilizat. Baza juridică pentru PPP-uri a fost dezvoltată și testată în sectorul infrastructurii. S-a acordat o oarecare atenție transparenței și concurenței în contractele de achiziții publice, însă dominația instituțiilor publice înseamnă oportunități limitate de intrare pe piață pentru concurenți prin PPP. Ca urmare a modificărilor aduse legii privind PPP în ianuarie 2023, se va putea lansa procedura de achiziție nesolicitată
- de propuneri nesolicitate este în conformitate cu standardele internaționale. Capacitatea de gestionare a contractelor există într-o oarecare măsură, dar eforturile suplimentare privind punerea în aplicare și monitorizarea ar consolida mediul PPP.
- Republica Kârgâzstan: Cadrul general al PPP ar putea fi consolidat. Cadrele PPP aplicabile trebuie să fie raționalizate în funcție de tipul de contract utilizat. Baza juridică pentru PPP-uri a fost elaborată, dar nu a fost testată în sectorul infrastructurii. Având în vedere lipsa PPP-urilor la scară largă în țară, există o dependență mare de bugetul de stat pentru finanțarea infrastructurii. Transparența și concurența în domeniul achizițiilor publice trebuie îmbunătățite în continuare pentru a se ajunge la standardele internaționale. Capacitatea de gestionare a contractelor externe este limitată, iar îmbunătățirile rămân lente.
- Tadjikistan: Cadrul general al PPP ar putea fi consolidat. Cadrele PPP aplicabile trebuie să fie raționalizate în funcție de tipul de contract utilizat. Baza juridică pentru PPP-uri a fost elaborată, dar nu a fost testată în sectorul infrastructurii. Având în vedere lipsa PPP-urilor la scară largă în țară, există o dependență mare de bugetul de stat pentru finanțarea infrastructurii. Transparența și concurența în contractele de achiziții publice ar putea fi îmbunătățite în continuare pentru a spori oportunitățile de intrare pe piață pentru concurenți prin intermediul PPP. Capacitatea de gestionare a contractelor externe este limitată, iar țara și-ar putea dezvolta capacitatea internă de gestionare a contractelor prin cooperarea cu donatorii internaționali.
- Turkmenistan: Țara nu permite PPP-urile, însă introducerea unui cadru de PPP ar putea sprijini participarea sectorului privat la dezvoltarea economică, punând mai puțină presiune asupra balanțelor fiscale.

- Uzbekistan: Cadrul general al PPP ar putea fi consolidat. Cadrele PPP aplicabile trebuie să fie raționalizate în funcție de tipul de contract utilizat. Baza juridică pentru PPP-uri a fost elaborată și a fost deja testată în sectorul infrastructurii. Îmbunătățirea transparenței și a concurenței în ceea ce privește contractele de achiziții publice ar spori oportunitățile de intrare în sectorul privat prin PPP. Există proceduri de propuneri nesolicitate, iar procedurile de gestionare a contractelor au fost elaborate în ultima vreme. Punerea în aplicare corespunzătoare a acestora ar duce la îmbunătățirea rezultatelor PPP.



### 3.3.4 Facilitarea comerțului

Acordul de facilitare a comerțului (TFA), înființarea de puncte de frontieră cu ghișeu unic (OSBP) și controalele comune sunt aspecte esențiale pentru îmbunătățirea cooperării transfrontaliere și a facilitării comerțului. La un OSBP, formalitățile de ieșire și de intrare sunt efectuate într-un singur loc. Cei patru piloni ai OSBP includ:

- Cadrul juridic și instituțional:

a. Instituțional: gestionarea integrată a frontierelor care permite cooperarea intra-agenție, inter-agenție și internațională

b. Juridic/regulamentar: Aplicarea extrateritorială a legilor, acorduri bilaterale sau regionale care armonizează protocoalele de control vamal, orele de lucru și schimbul de date

- Proceduri simplificate: procedurile trebuie să fie armonizate, simplificate și coordonate pentru a fi cât mai eficiente posibil, urmând principiile TFA
- TIC și schimb de date: digitalizarea completă și implementarea ferestrelor unice și interconectarea sistemelor inter-agenții și internaționale
- Infrastructură solidă: instalație de frontieră nouă sau modificată pentru utilizarea de către ambele țări, cu benzi și echipamente adecvate, birouri și locuri de parcare.

Implementarea măsurilor de facilitare a comerțului, managementul integrat al frontierelor și digitalizarea sunt precursori cheie pentru dezvoltarea OSBP funcționale. Odată ce sunt luate măsuri pentru a se asigura că cele mai bune practici sunt aplicate în cadrul punctelor de frontieră ale fiecărei țări în parte, următorul pas este dezvoltarea cadrului legal și instituțional care să permită agențiilor să coordoneze și să delege proceduri între cele două țări, astfel încât fiecare proces să fie întreprins doar o singura dată. Acest lucru necesită sisteme IT conectate și schimb electronic de date, ceea ce necesită o digitalizare completă.

- Kazakhstan: țara este membră a TFA și a înregistrat progrese substanțiale din 2015. Măsurile imediate pentru a sprijini implementarea completă a TFA și pentru a elimina barierele netarifare se referă la reducerea timpilor medii de eliberare și a expedițiilor accelerate. Țara ar beneficia, de asemenea, de îmbunătățiri ale standardelor de publicare, disponibilitatea informațiilor prin internet, puncte de informare și notificare, decizii anticipate, operatori autorizați, utilizarea standardelor internaționale, ghișeu unic și proceduri de tranzit. Țara rămâne în urmă în ceea ce privește stabilirea și publicarea duratelor medii de

eliberare și ar beneficia de măsuri de facilitare pentru ca operatorii autorizați să atingă standardele europene. Pentru a-și continua eforturile de digitalizare, țara trebuie să implementeze aplicații electronice pentru rambursările vamale și depunerea mărfurilor aeriene. manifestă și implementează pe deplin sistemul său electronic cu fereastră unică. Țara a implementat pe deplin măsuri pentru a spori calitatea de membru al femeilor la comitetul național pentru facilitarea comerțului și la organisme similare pentru facilitarea comerțului incluziv, dar trebuie să dezvolte un comerț.

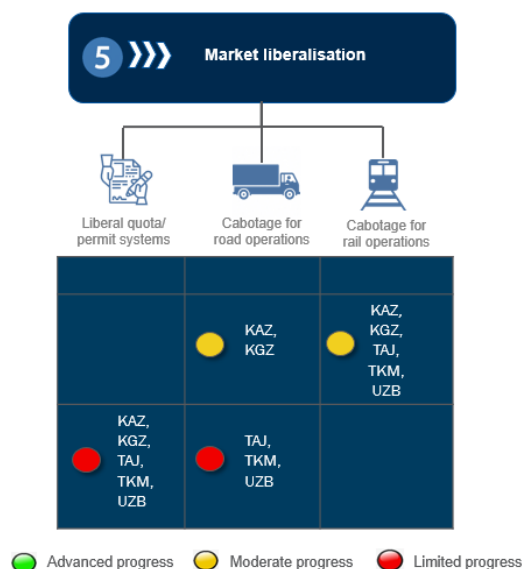
- politica de facilitare pentru creșterea participării femeilor la comerț și introducerea de măsuri în beneficiul femeilor implicate în comerț. Pentru a crește cooperarea agențiilor de frontieră și pentru a sprijini dezvoltarea OSBP, cadrul instituțional și legislativ național ar trebui îmbunătățit în continuare. Reglementările SPS sunt la zi, dar țara ar beneficia de implementarea forțată.
- Republica Kârgâză: țara este membră a TFA, dar a avut mai multe acțiuni restante care urmau să fie implementate în 2022 și 2023. Nevoile imediate de îmbunătățire se referă la disponibilitatea informațiilor online pentru operațiuni comerciale, puncte de informații, hotărâri anticipate, proceduri de testare, proceduri generale disciplină privind taxele și taxele, procesarea înainte de sosire, managementul riscurilor, audit post-vamuire, timpii medii de eliberare, operatori autorizați, expedieri accelerate, cooperarea agențiilor de frontieră, alinierea formalităților și procedurilor cu țările vecine la BCP, utilizarea standardelor internaționale, unică fereastră, admiterea temporară a mărfurilor și perfecționarea activă și pasivă. În timp ce autoritățile vamale și alți funcționari au la dispoziție conexiune la internet pentru a sprijini digitalizarea, țara trebuie să implementeze pe deplin măsuri privind sistemele vamale automatizate, depunerea electronică a declarațiilor vamale, aplicația electronică. și eliberarea certificatelor de origine preferențiale și plata electronică a taxelor și taxelor vamale. Pentru a spori facilitarea incluzivă a comerțului, țara ar trebui să adopte măsuri care să beneficieze femeile implicate în comerț. Țara nu a delegat pe deplin controalele la frontieră autorităților vamale și există o lipsă de cooperare a agențiilor de frontieră, ceea ce împiedică dezvoltarea OSBP. Reglementările SPS sunt la zi, dar țara ar beneficia de implementarea forțată pentru a se asigura că standardele sunt aplicate în mod corespunzător.
- Tadjikistan: Țara este membră a TFA, a avut (are) mai multe acțiuni nerezolvate pentru implementare în 2022 și 2023. Nevoile de îmbunătățire imediată se referă la punctele de informații, hotărâri anticipate, notificări pentru controale îmbunătățite, plăți electronice, operatori autorizați și ghișeu unic. Tadjikistanul este în urmă în ceea ce privește implementarea managementului riscurilor și nu a implementat procesarea înainte de sosire. În ceea ce privește digitalizarea, țara trebuie să implementeze măsuri privind plata electronică a taxelor și taxelor vamale, transmiterea electronică a manifestelor de mărfuri aeriene. , aplicații electronice pentru rambursări vamale, depunerea electronică a declarațiilor vamale și introducerea unui sistem vamal automatizat. Pentru a spori și mai mult facilitarea incluzivă a comerțului, țara ar trebui să dezvolte strategii care să permită participarea femeilor la comitetul național de facilitare a comerțului sau la organisme similare și pentru a introduce beneficii pentru femeile implicate în comerț.<sup>27</sup> Țara nu a delegat pe deplin controalele la frontieră autorităților sale vamale și există o lipsă de cooperare a agențiilor de frontieră. Reglementările SPS ar trebui consolidate pentru a se conforma celor mai bune practici internaționale.
- Turkmenistan: Țara nu este membră a TFA, dar se pregătește să intre în acord, obținând statutul de țară aderă în 2022. Cerințele de viză pentru șoferi rămân o barieră semnificativă în calea comerțului, la fel ca și cerințele suplimentare pentru anumite importuri. Relaxarea acestor măsuri ar reduce costurile de tranzacție pentru utilizatorii rețelei și ar ajuta rețeaua țării să devină parte a coridoarelor comerciale regionale. Pentru a spori cooperarea agențiilor de frontieră și pentru a sprijini dezvoltarea OSBP, cadrul instituțional și legislativ național ar trebui îmbunătățit. Reglementările SPS ar trebui consolidate pentru a se conforma celor mai bune practici internaționale.
- Uzbekistan: Țara nu este membră a TFA, dar se pregătește să intre în acord de câțiva ani și a implementat deja anumite reforme și practici care se aliază cu principiile TFA. În Uzbekistan, procedurile de autorizare a operațiunilor de export și import au fost simplificate în 2018 și 2019 și multe anterior contractele cerute au fost anulate. Țara are scoruri slabe în ceea ce privește măsurile de facilitare a comerțului pentru operatorii autorizați și auditurile post-vamuire și nu a implementat măsuri pentru expedieri accelerate. Există opțiuni pentru efectuarea plăților vamale prin sisteme electronice, iar monitorizarea în timp real a fluxurilor de vămuire a fost acum activată. Pentru a îmbunătăți în continuare practicile digitale, Uzbekistanul trebuie să își consolideze sistemul electronic de ghișeu unic, să creeze un proces electronic de solicitare, să digitalizeze eliberarea certificatelor de origine preferențiale și să introducă o cerere electronică de rambursări vamale. Pentru a spori cooperarea agențiilor de frontieră și pentru a sprijini dezvoltarea OSBP, cadrul instituțional și legislativ național ar trebui îmbunătățite. Reglementările SPS ar trebui consolidate pentru a se conforma celor mai bune practici internaționale.

### 3.3.5 Liberalizarea pieței

Liberalizarea sectorului transporturilor promovează o mai mare concurență pe piața liberă și crește capacitatea pieței. Concurența sporită duce la creșterea calității serviciilor și poate duce la reduceri ale costurilor. Eliminarea restricțiilor de cabotaj crește procentul de călătorii cu backhaul, având un impact pozitiv asupra utilizării activelor și, prin urmare, reducând prețurile de transport și emisiile de carbon.

Liberalizarea poate aduce beneficii semnificative sectorului. Eliminarea permiselor de transport și a cotelor permite operatorilor străini cu licență adecvată să utilizeze coridoarele naționale fără a obține autorizații fără valoare adăugată care să promoveze comportamentul ilicit sau taxe care cresc costurile de transport. Permitearea echipajelor străine elimină necesitatea schimbărilor în timpul operațiunilor transfrontaliere, ceea ce are un impact asupra eficienței, timpului și costurilor.

Toate țările din Asia Centrală au probleme comune când vine vorba de liberalizarea pieței și acestea necesită o soluție coordonată și regională pentru a alimenta beneficii mai largi. Modificările privind regulile de cabotaj necesită voință politică, negocieri regionale pentru armonizare între egali și modificări de reglementare, inclusiv abordarea tranziției la nivel local. Toate țările din Asia Centrală folosesc încă permise de transport în număr limitat și sisteme de cote. În timp ce cabotajul rutier este restricționat în toate țările din Asia Centrală, Kazahstanul și Republica Kârgâză intenționează să permită transporturile prin cabotaj în cadrul membrilor Uniunii Economice Eurasiatice (UEEA) în cadrul implementării unei piețe reciproce de transport în EAEU până în 2025. Acest lucru ar sprijini liberalizarea pieței la un într-o anumită măsură și ar putea stabili baza pentru măsuri suplimentare. Cabotajul feroviar este permis și reglementat prin tratate internaționale în toate țările din Asia Centrală, dar nu prin legislația națională, iar echipajele și locomotivele străine nu sunt permise.



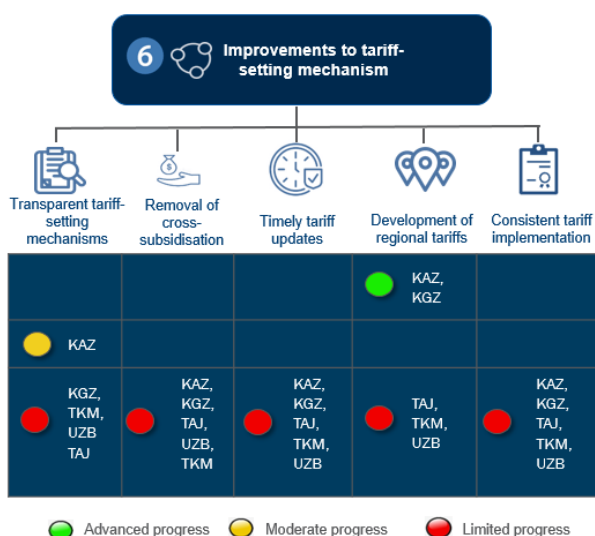
### 3.3.6 Îmbunătățirea mecanismelor de stabilire a tarifelor

Mecanismele transparente de stabilire a tarifelor și punerea în aplicare consecventă necesită stabilirea tarifelor bazată pe cele mai bune practici, utilizând fie prețurile la costuri marginale, fie discriminarea prețurilor, dar evitând prețurile coluzive sau monopoliste. În timp ce Kazahstanul, Republica Kârgâzstan, Tadjikistanul și Uzbekistanul sunt părți la Acordul Organizației pentru Cooperare a Căilor Ferate (OSJD) privind tarifele uniforme de tranzit, părțile pot oferi în continuare beneficii și reduceri pentru transportul lor. căilor ferate și acordă privilegii sau reduceri operațiunilor de transport. Formulele utilizate pentru stabilirea tarifelor ar trebui publicate pentru a permite operatorilor și utilizatorilor să înțeleagă modul în care sunt structurate tarifele. Tarifele ar trebui, de asemenea, publicate pe o platformă, astfel încât să fie ușor accesibile operatorilor și utilizatorilor. Tarifele ar trebui actualizate în mod corespunzător pentru a ține seama de evoluțiile sectorului și de schimbările în condițiile pieței, fără a crea confuzie. Ar trebui eliminată subvenționarea încrucișată a transportului feroviar de pasageri cu transportul feroviar de marfă, ar trebui luat în considerare un tarif regional, precum și un tarif unificat pe întreg coridor, ceea ce ar necesita armonizarea mecanismelor de stabilire a tarifelor. Unele dintre beneficiile îmbunătățirii mecanismului de stabilire a tarifelor ar include o mai mare transparență a tarifelor, mai multă flexibilitate în stabilirea tarifelor,



eliminarea subvențiilor încrucișate, introducerea unui tarif unificat și o creștere a utilizării căilor ferate ca mod de transport preferat.

- **Kazakhstan:** Componentele tarifare sunt publice. Cu toate acestea, stabilirea tarifelor se bazează încă pe vechi principii și este inflexibilă. Există un nivel ridicat de subvenționare încrucișată între operațiunile de transport de pasageri și de marfă, tracțiune diesel și electrică și mărfuri de mare și mică valoare. Tarifele pentru infrastructură sunt actualizate la fiecare cinci ani, în timp ce tarifele pentru serviciile de tracțiune și transport comercial de marfă sunt actualizate în fiecare an. În consecință, taxele de acces sunt inflexibile și nu reflectă condițiile actuale de piață. Cu toate acestea, țara are cele mai mici tarife regionale din regiune. Țara ar beneficia de introducerea unor tarife mai flexibile, care reflectă piața, o mai mare transparență a tarifelor și actualizări regulate ale nivelurilor tarifare, precum și implementarea consecventă.
- **Republica Kârgâză:** Majoritatea tarifelor companiei naționale de căi ferate sunt stabilite de proprietarii străini de rețele, permițând călătoriile transfrontaliere cu trenul. Există un nivel ridicat de subvenționare încrucișată între operațiunile de transport de pasageri și mărfuri și mărfuri de mare și mică valoare. Tarifele nu sunt actualizate frecvent, așa că nu utilizați tarife bazate pe piață. Țara este membră a EAEU și este supusă unor tarife mai mici, dar tarifele nu sunt implementate în mod consecvent. În consecință, țara trebuie să-și revizuiască structura tarifară pentru o mai mare transparență și flexibilitate, în special luând în considerare investițiile la scară largă planificate în calea ferată pentru a sprijini conectivitatea internațională.
- **Tadjikistan:** Tarifele feroviare sunt reglementate și există un nivel ridicat de subvenționare încrucișată între operațiunile de pasageri și mărfuri și mărfuri de mare și mică valoare. Tarifele sunt stabilite de compania națională de căi ferate și actualizate o dată pe an, așa că nu sunt suficient de flexibile pentru a reflecta condițiile în schimbare ale pieței. Țara nu este membră a EAEU și nu este supusă unor tarife regionale mai mici. Țara ar beneficia de implementarea consecventă a tarifelor, în ciuda inflexibilității implicate, în timp ce modificările structurale ale mecanismului de stabilire a tarifelor ar reflecta mai exact condițiile pieței.
- **Turkmenistan:** Guvernul deține controlul deplin asupra stabilirii tarifelor feroviare și există un grad ridicat de subvenții încrucișate. Tarifele sunt stabilite pe un program fix și sunt supuse aprobării Cabinetului de Miniștri, deci sunt inflexibile. Țara nu este membră a EAEU și nu este supusă unor tarife regionale mai mici. Ar beneficia de introducerea unor tarife care reflectă piața și de reevaluarea frecventă a nivelurilor tarifare, precum și de implementarea consecventă a tarifelor.
- **Uzbekistan:** Compania națională de căi ferate are un control limitat asupra prețurilor totale pentru transportul transfrontalier, deoarece tariful său acoperă doar o parte a rețelei. Prin urmare, prețul acestuia este influențat de tarifele altor companii feroviare. Există un grad ridicat de subvenționare încrucișată între diferitele segmente de piață și operațiuni. Tarifele feroviare sunt inflexibile și, ca atare, nu pot fi modificate în funcție de condițiile pieței. Țara nu este membră a EAEU și nu este supusă unor tarife regionale mai mici. Tarifele existente nu sunt implementate în mod consecvent. Pentru a susține planurile țării de a deveni un jucător important în transportul internațional, nivelurile tarifelor ar trebui reevaluate frecvent în conformitate cu condițiile de piață în schimbare, pe fondul unei mai mari transparențe și consecvență.

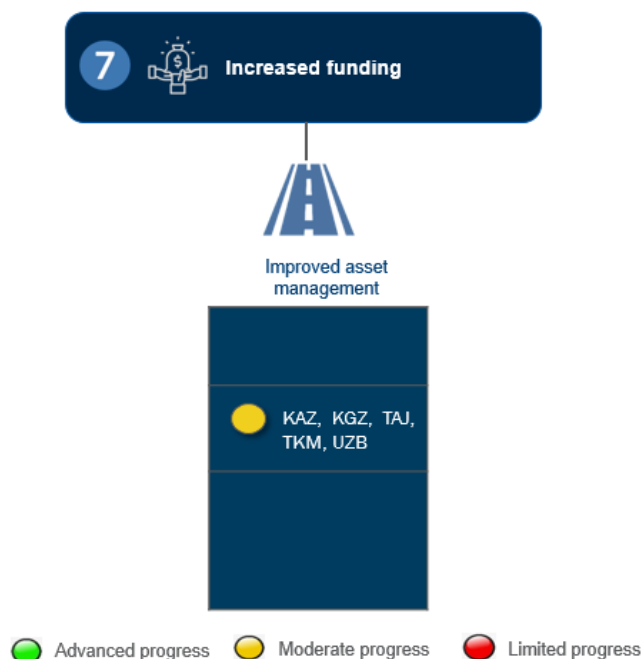


### 3.3.7 Creșterea finanțării

Managementul activelor poate minimiza costurile de întreținere pentru activele de infrastructură, precum și costurile utilizatorilor, prin determinarea nivelurilor optime de finanțare și a modului de alocare optimă a fondurilor pentru anumite secțiuni de rețea. Regiunea înregistrează progrese moderate în acest domeniu datorită unui program regional condus de organizații internaționale.

Pe lângă implementarea sistemelor de management al activelor, țările din Asia Centrală ar trebui să ia în considerare dezvoltarea surselor de finanțare dedicate pentru întreținere. Acest lucru va ajuta la reducerea deficitelor actuale de finanțare pentru întreținere și reabilitare. În mod obișnuit, acest lucru se realizează prin alocarea și limitarea fondurilor dedicate din taxele utilizatorilor, bugetele guvernamentale generale sau partenerii de dezvoltare.

Toate țările din Asia Centrală implementează unele măsuri pentru a îmbunătăți practicile de gestionare a activelor. Cu toate acestea, toți ar beneficia de introducerea unor abordări structurate pentru gestionarea activelor, de creșterea finanțării disponibile și de îmbunătățirea programelor de planificare multianuale. Cu toate acestea, alocarea previzibilă a finanțării rămâne o problemă. În Kazahstan, sursele de finanțare dedicate pentru întreținere nu au fost dezvoltate sau definite. În Republica Kârgâză, doar 50-55% din nevoile din sectorul rutier au primit finanțare din 2005. Acest lucru ridică îngrijorări cu privire la siguranța rutieră, deoarece țara are unele dintre cele mai mari rate de accidente rutiere și deces la nivel mondial. În Tadjikistan, Programul de Dezvoltare a Sectorului Transporturilor oferă o bază pentru îmbunătățirea sectorului transporturilor din țară, stabilind o listă de investiții pe termen scurt, mediu și lung. Cu toate acestea, sursele de finanțare dedicate pentru întreținerea drumurilor nu au fost pe deplin dezvoltate. În Turkmenistan, sursele de finanțare dedicate pentru întreținerea drumurilor nu au fost dezvoltate sau definite. În Uzbekistan, în 2019 a fost dezvoltat un nou Fond Republican pentru Drumuri, care nu mai prevede taxe de utilizare a drumurilor. Fondul depinde acum de alocările bugetare.



### 3.4 Acțiuni-cheie prioritare privind infrastructura dură

Pentru a dezvolta CTCN, studiul a identificat 33 de nevoi prioritare de investiții în infrastructură dură în cele cinci țări din Asia Centrală. Acestea se adaugă celor pentru întreținerea și reabilitarea frecventă a activelor existente pentru a asigura menținerea rețelelor în stare bună.

#### 3.4.1 Kazahstan

Kazahstanul a investit masiv în refacerea și dezvoltarea infrastructurii sale de transport, legând aproape toate rutele disponibile și făcând coridoarele internaționale de transport ale țării mai atractive decât cele ale egalelor săi regionale. În plus, odată cu dezvoltarea economică rapidă a Chinei, a Europei de Est și a Asiei de Sud-Est, se preconizează că traficul de tranzit prin Kazahstan va crește semnificativ în următoarele decenii. Optzeci și cinci la sută din containerele de tranzit de-a lungul celor trei coridoare de transport eurasiatice trec prin Kazahstan.

Dezvoltarea complexului de transport și logistică al țării rămâne o problemă crucială de transport, deoarece competiția regională pentru rutele de tranzit a apărut din Republica Kârgâză și Uzbekistan. Integrarea Kazahstanului în coridoarele de transport eurasiatice continuă să crească, odată cu dezvoltarea unui cadru de infrastructură la nivel național și cu implementarea cu succes a primei etape a Programului de dezvoltare a infrastructurii de stat Nurly Zhol. Prin programul Nurly Zhol, Kazahstanul a dezvoltat un lanț logistic optim de la coasta de est a Chinei până la portul uscat multimodal Khorgos și mai departe, printr-un sistem de căi ferate și autostrăzi, în Turcia și Europa. Prin acest program, Kazahstanul a investit într-un nou hub logistic Caspic pentru a asigura dezvoltarea Portului Aktau, împreună cu un nou complex de feribot multimodal. Guvernul kazah intenționează să dezvolte un Centru internațional pentru comerț și cooperare economică, care va acționa ca un centru industrial, comercial și logistic pentru implementarea proiectelor comune de investiții în Kazahstan și Uzbekistan.

Este planificată dezvoltarea în continuare a infrastructurii internaționale de transport a Kazahstanului, cu îmbunătățirea infrastructurii tehnologiei informației și comunicațiilor (TIC) și a sistemelor automate de gestionare a mărfurilor încorporate ca obiective ale politicii de transport. Guvernul intenționează, de asemenea, să introducă sisteme de control automate și să investească în automatizarea transporturilor pentru mecanici la distanță, sisteme inteligente de monitorizare a materialului rulant și sisteme de siguranță pentru gestionarea fluxurilor de pasageri și de marfă. Sunt în vigoare planuri pentru introducerea sistemelor de transport inteligente. În sectorul rutier și dezvoltarea unui masterplan de transport la nivel național pentru a crește eficiența dezvoltării infrastructurii până în 2025.

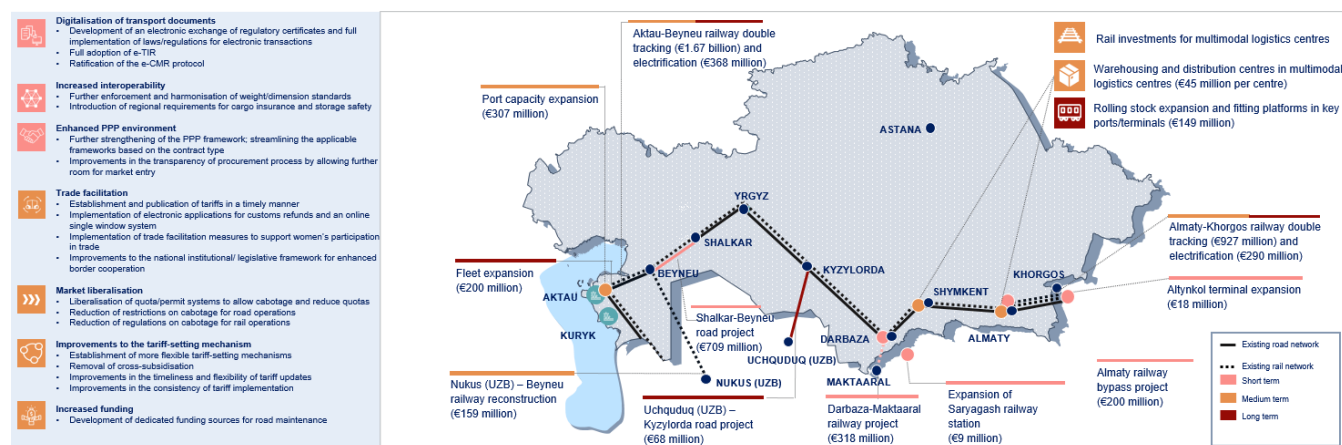
Deoarece Kazahstanul este membru al EAEU, împreună cu Rusia, Belarus, Republica Kârgâză și Armenia, rutele prin Kazahstan și Rusia au anumite avantaje competitive. În primul rând, fluxurile de mărfuri de la granița dintre Kazahstan și Rusia sunt libere de formalități vamale și această rută este adesea preferată pentru mărfurile din China/Kazahstan către Europa, atât pe calea ferată, cât și pe drum. De asemenea, tarifele de marfă sunt mai mici pe acest coridor.

Kazahstanul a fost prima țară din Asia Centrală care a încheiat un acord de parteneriat și cooperare consolidat cu UE, cel mai mare partener comercial al său. Acordul a fost semnat în 2015, a fost aplicat provizoriu de la 1 mai 2016 și a intrat în vigoare la 1 martie 2020. Acesta creează un mediu de reglementare mai bun în domenii precum comerțul cu servicii, înființarea și funcționarea companiilor, mișcările de capital, materii prime și energie, achiziții publice și drepturi de proprietate intelectuală.

În efortul de a menține relații strânse cu partenerii europeni și asiatici, guvernul Kazahstanului a ratificat AFC OMC, Acordul general privind tarifele și comerțul, Convenția Organizației Mondiale a Vămirilor de la Kyoto, Convenția privind traficul rutier și Convenția privind semnele rutiere și Semnale, printre multe alte acorduri internaționale de transport și logistică. Kazahstanul a luat, de asemenea, măsuri pentru implementarea inițiativelor de cooperare bilaterală și multilaterală cu țările vecine din Asia Centrală. De exemplu, este în favoarea armonizării standardelor naționale de transport rutier cu cele din Uzbekistan și Tadjikistan pentru a promova creșterea eficienței transportului și pentru a reduce corupția.

Pentru a-și sublinia angajamentul față de creșterea cu emisii scăzute de carbon și pentru a îmbunătăți inovația și competitivitatea în adaptarea la schimbările climatice, Kazahstanul a adoptat un concept privind tranziția către o economie verde, adoptat la 30 mai 2013.<sup>35</sup> Prin acest concept, guvernul se angajează să dezvolte un transport durabil și ecologic. și modernizarea tehnologiilor cheie ale infrastructurii de transport prin îmbunătățirea eficienței energetice.

Figura 8: Măsurile prioritare de conectivitate soft și nevoi de investiții în infrastructură în Kazahstan



## Recomandări (Figura 8)

Au fost identificate cinci nevoi prioritare de investiții în infrastructură pe termen scurt:

- 1) Proiectul rutier Shalkar-Beyneu: În prezent, nu există niciun drum care să lege direct Kyzylorda de Aktau. Ocolul actual crește timpul de tranzit cu cinci zile, în medie. Drumul Shalkar-Beyneu va completa această verigă lipsă.
- 2) Proiectul de ocolire a stației de cale ferată din Almaty: Proiectul va reduce timpul de călătorie pentru transporturi, va scuti stația Almaty de traficul de mărfuri cu 40% și va oferi oportunități de angajare pentru aproximativ 2.000 de persoane.
- 3) Proiectul feroviar Darbaza-Maktaaral: În prezent, nu există nicio legătură feroviară între Darbaza și Maktaaral. Această nouă linie de cale ferată va reduce timpii de tranzit pentru comerțul regional, va reduce parțial presiunea la trecerea feroviară Saryagash cu Uzbekistan și va crește capacitatea coridorului de 2,5 ori.
- 4) Proiectul de extindere a stației de cale ferată Saryagash: În prezent, există opt benzi care deservește trenuri. Patru benzi noi de aproximativ 1.500 de metri lungime vor reflecta extinderea preconizată pe partea uzbekă, aducând o eficiență mai mare operațiunilor de transport între Kazahstan și Uzbekistan și reducând aglomerația la BCP.
- 5) Proiectul de extindere a terminalului Altynkol: Gara Altynkol, situată la 9 km vest de Poarta Khorgos, acționează ca o șantieră de triaj pentru Khorgos Gateway. În conformitate cu creșterile recente ale capacității de la Khorgos Gateway, capacitatea de la Altynkol trebuie să crească pentru o eficiență operațională suplimentară și o reducere a timpilor de așteptare.

Au fost identificate șase nevoi prioritare de investiții în infrastructură pe termen mediu:

- 1) Proiectul de dublă cale ferată Aktau-Beyneu și electrificare: Mai aproape de Aktau, terenul variază de la deluros la muntos, astfel încât viteza pe acest tronson de cale ferată este redusă. Urmărirea dublă a acestei secțiuni va permite mai multor trenuri să funcționeze și să crească capacitatea. Ca proiect de continuare, electrificarea liniei de cale ferată dintre Aktau și Beyneu va reduce emisiile de carbon și costurile energetice asociate cu operațiunile feroviare, pe lângă creșterea capacității și vitezele zilnice a trenurilor.
- 2) Proiecte de extindere a capacității portuare Aktau și Kuryk: Proiectele de extindere includ achiziția de macarale moderne și echipamente de manipulare, îmbunătățirea danelor și dezvoltarea de porturi dedicate pentru containere în Aktau și Kuryk pentru a face față creșterii așteptate a traficului. În timp ce dezvoltarea huburilor de containere va permite o creștere a traficului de containere, macaralele și echipamentele de manipulare mai puternice și mai mari vor permite operațiunilor non-nave să fie efectuate în porturi pe vreme nefavorabilă, reducând timpul de inactivitate.
- 3) Proiect de reconstrucție a căii ferate Beyneu (Kazahstan)-Nukus (Uzbekistan): Acest proiect urmărește reabilitarea liniei de cale ferată de la Beyneu până la granița Kazahstan-Uzbekistan (aproximativ 75 km) pentru a îmbunătăți timpul de tranzit, fiabilitatea și confortul pasagerilor. Implementarea proiectului va îmbunătăți comerțul și conectivitatea regională dintre Uzbekistan și Kazahstan și va lega regiunea Aktau/Mangystau din Kazahstan cu regiunea Karakalpakstan din Uzbekistan.

4) Proiectul de electrificare și cale ferată dublă Almaty-Khorgos: Linia feroviară dintre Almaty și Khorgos, cu o lungime de aproximativ 290 km, nu este în prezent electrificată. Realizarea proiectului va crește capacitatea acestui tronson foarte utilizat, va reduce emisiile de carbon și costurile energetice asociate operațiunilor feroviare și va contribui la creșterea activității economice în sud-estul Kazahstanului.

5) Investiții feroviare pentru centrele logistice multimodale: Construcția și reconstrucția rețelelor feroviare în și între nodurile cheie comerciale și logistice vor sprijini dezvoltarea economică și vor contribui la dezvoltarea logisticii multimodale în țară. Astfel de investiții în centrele economice cheie vor sprijini operațiuni mai eficiente de la primul și ultimul mile.

6) Centre de depozitare și distribuție în centre logistice multimodale: Construcția acestor centre va crește eficiența distribuției, procesării și depozitării mărfurilor, atât pentru tranzit, cât și pentru comerțul regional.

Au fost identificate trei nevoi prioritare de investiții în infrastructură pe termen lung:

1) Extinderea flotei maritime: actuala flotă maritimă a Kazahstanului, desfășurată în Marea Caspică, nu va fi adecvată pentru a face față creșterilor proiectate ale traficului de mărfuri. Extinderea dimensiunii flotei va crește capacitatea de transport și va reduce timpii de așteptare în porturi.

2) Extinderea materialului rulant și instalarea de platforme de montaj în porturile și terminalele cheie: Pentru a face față creșterii așteptate a traficului de mărfuri, este important să se furnizeze locomotive, vagoane de pasageri și vagoane pentru a reumple materialul rulant. Extinderea materialului rulant va crește capacitatea feroviară și va reduce timpii de așteptare.

3) Proiect rutier Kyzylorda (Kazahstan)-Uchquduq (Uzbekistan), tronson kazah: În prezent, nu există o rută directă între aceste orașe, iar durata călătoriei este de peste 16 ore pe drum. Distanța dintre Kyzylorda și graniță este de aproximativ 140 km în zbor, dar actuala rută indirectă este de aproximativ 1.200 km. Construcția drumului ar trebui completată cu construirea unui BCP pentru a sprijini activitatea economică și comercială între Kazahstan și Uzbekistan, pentru a reduce timpul de călătorie între cele două țări și pentru a reduce congestiunea la BCP-urile existente.

### 3.4.2 Republica Kârgâzstan

Republica Kârgâză, datorită locației sale geografice între China și Kazahstan, are potențialul de a deveni o punte economică care oferă oportunități de diversificare a conexiunilor prin investiții sporite în infrastructura de tranzit. Peisajul montan al Republicii Kârgâze crește semnificativ costurile construcției infrastructurii, în special pentru construcția căilor ferate. Guvernul și-a exprimat interesul pentru creșterea cooperării cu Kazahstanul în dezvoltarea coridoarelor de tranzit, pentru a învăța din experiența vastă a Kazahstanului în acest sector. Republica Kârgâză și Kazahstan sunt ambele membre ale EAEU, iar Republica Kârgâză a depus eforturi remarcabile pentru a adera la convențiile și acordurile internaționale în vederea dezvoltării industriei transporturilor și logisticii și a integrării în continuare în lanțurile internaționale de aprovizionare.

Planul general de dezvoltare al țării este Strategia națională de dezvoltare 2018-40. În cadrul planului, dezvoltarea infrastructurii de transport este o prioritate, viziunea ca Republica Kârgâză să fie o țară de tranzit până în 2040. Îmbunătățirea conectivității rutiere și feroviare cu China, Kazahstan și Uzbekistan, sunt priorități. Principala politică a țării în raport cu sectorul rutier este strategia sa de dezvoltare a sectorului rutier pentru 2016-25. Documentul evidențiază faptul că finanțarea este principala problemă cu care se confruntă țara în eforturile sale de îmbunătățire a infrastructurii rutiere și întreținere a drumurilor. Acesta subliniază că sectorul rutier este esențial, reprezentând 98% din traficul de pasageri și 96% din traficul de marfă. Principalele priorități ale strategiei 2016-25 sunt:

- 1) reforma în etape a sistemului de management al industriei rutiere;
- 2) refacerea și întreținerea corespunzătoare a coridoarelor de transport și drumurilor prioritare de importanță statală și locală; și
- 3) dezvoltarea parteneriatelor public-privat. În plus față de problemele de finanțare, strategia 2016-25 observă că siguranța rutieră este o problemă majoră și că țara are unele dintre cele mai mari rate de accidente rutiere și deces din lume.

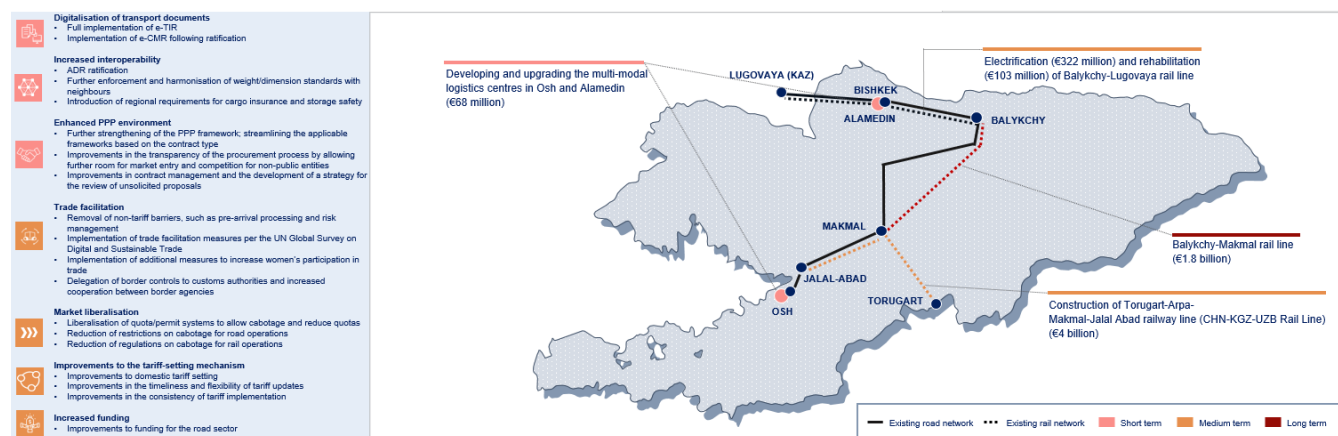
În sectorul feroviar, cea mai recentă politică este strategia de dezvoltare a căii ferate pentru perioada 2014-2020. Prioritățile de dezvoltare ale politicii au fost crearea unei rețele interne de transport feroviar, dezvoltarea potențialului de tranzit, modernizarea infrastructurii și consolidarea personalului feroviar.

Republica Kârgâză este beneficiară din 2016 a unui acord special de stimulare pentru dezvoltare durabilă și bună guvernare (SPG+) în cadrul Schemei Generalizate de Preferințe (SPG) unilaterale a UE și beneficiază de

eliminarea tarifelor la 66% din produsele exportate. către UE. Acesta este un pas important către creșterea comerțului său cu blocul. În timp ce doar aproximativ 5% din totalul importurilor UE din țară folosesc preferințele comerciale acordate în cadrul SPG+, acest lucru se datorează faptului că fracțiunea mică (doar 7%) din toate importurile UE sunt eligibile pentru preferințele SGP.

Politicile de decarbonizare a transporturilor din Republica Kârgâză sunt limitate, dar guvernul a identificat promovarea transportului ecologic și utilizarea sporită a combustibililor durabili ca măsuri cheie pentru reducerea emisiilor. Sectorul energetic contribuie cu peste 60% din emisiile actuale de GES ale țării, iar cea mai mare parte a politicii guvernamentale privind schimbările climatice se învârtă în jurul utilizării energiei regenerabile. În cadrul obiectivelor sale energetice, Republica Kârgâză s-a angajat să înlocuiască vehiculele ușoare cu ardere internă cu vehicule electrice, să îmbunătățească dezvoltarea infrastructurii pentru ciclism și transportul urban durabil și să înlocuiască autobuzele diesel cu motoare pe gaz în marile orașe. Cu toate acestea, lipsa de finanțare crește riscul pentru realizarea acestor planuri ambițioase.

Figura 9: Măsuri prioritare de conectivitate soft și nevoi de investiții în infrastructură în Republica Kârgâză



## Recomandări (Figura 9)

Pe termen scurt, dezvoltarea și modernizarea centrelor logistice multimodale din Osh și Alamedin este identificată ca o nevoie prioritară de investiții în infrastructură. Dezvoltarea în continuare a stației Alamedin din Bishkek și dezvoltarea unei noi instalații la Osh vor permite operațiuni mai frecvente și vor crește capacitatea de debit pentru containere. Aceste investiții vor permite, de asemenea, operațiuni multimodale mai eficiente și vor încuraja o mai mare containerizare în operațiunile de transport.

Pe termen mediu, au fost identificate două nevoi prioritare de investiții în infrastructură:

1) Electrificarea și reabilitarea liniei ferate Balykchy-Lugovaya: Proiectul va crește viteza trenurilor pe tronsoanele în cauză. Țara are o capacitate semnificativă de energie hidroelectrică. Având în vedere angajamentul guvernului de a furniza energie electrică liniei și tarife reduse la energie electrică, electrificarea va reduce costurile de exploatare și emisiile din operațiunile feroviare.

2) Construcția proiectului liniei feroviare Torugart-Arpa-Makmal-Jalal-Abad: Noua linie va sprijini tranziția țării spre a deveni o țară de tranzit, sporind potențial veniturile companiei naționale de căi ferate din operațiunile de tranzit. Va reduce timpul și costurile asociate călătoriilor între China și sud-estul Europei. Odată finalizată, noua legătură ar putea scurta ruta de transport de marfă între China și Europa cu 900 km. Acest coridor ar oferi capacitate suplimentară pentru operațiunile de transport intercontinental și ar crește competiția pentru transportul feroviar de-a lungul tuturor coridoarelor din regiune. Cu toate acestea, fără spațiu fiscal suplimentar, proiectul ar putea extinde deficitul fiscal și ar putea slăbi sustenabilitatea datoriei.

Pe termen lung, construcția liniei de cale ferată Balykchy-Makmal a fost identificată ca fiind nevoia prioritară de investiții în infrastructură. Acest proiect ar conecta cele două linii existente ale țării. Extinderea rețelei ar crește oportunitățile economice în regiunile hinterland și ar sprijini dezvoltarea în continuare a multimodalității în țară.



### 3.4.3 Tadjikistan

Guvernul se concentrează pe sprijinirea comerțului intern și extern, în același timp, îmbunătățind relațiile economice internaționale și tranzitul. Din 2010, guvernul s-a concentrat pe depășirea blocajelor de comunicare atât în sectorul de transport al țării, cât și cu țările învecinate. În special, aceasta include reabilitarea și construcția rețelelor de drumuri la granițele sale cu Republica Kârgâză și Uzbekistan. În consecință, dezvoltarea unei rețele de transport integrate și conectarea acestora la coridoarele comerciale internaționale este esențială pentru politica de transport a Tadjikistanului.

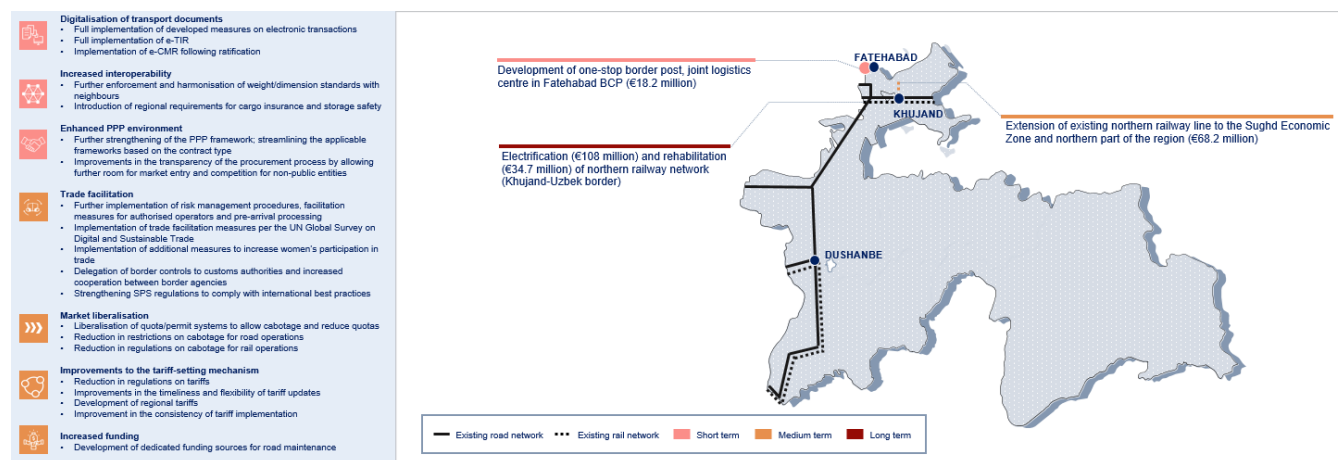
Programul de dezvoltare a sectorului transporturilor pentru reabilitarea și reconstrucția rețelei de tranzit a Tadjikistanului până în 2025 oferă baza pentru îmbunătățiri în sectorul transporturilor din țară, stabilește o listă de investiții pe termen scurt, mediu și lung și prezintă pașii către automatizarea comunicațiilor. În cadrul sectorului.

Coridorul 5 CAREC este în prezent cel mai mare coridor de transport care trece prin Tadjikistan, iar facilitarea comerțului pe acest coridor este gestionată prin Acordul de transport transfrontalier (CBTA) în cadrul inițiativei CAREC. În martie 2011, parlamentul Tadjikistanului a ratificat CBTA pentru a încuraja un flux mai mare de mărfuri, servicii și pasageri între Tadjikistan și Republica Kârgâză. Cu toate acestea, implementarea efectivă rămâne limitată din cauza mediului politic, a capitalului uman limitat și a ineficienței echipamentelor.

În efortul de a stimula comerțul cu UE, Tadjikistanul și UE au semnat un Acord de parteneriat și cooperare (APC) nepreferențial, care este în vigoare din 2010. Țara este, de asemenea, beneficiar al SPG, în temeiul căruia UE oferă acces preferențial la Tadjikistan prin tarife reduse la exporturile sale către UE. Țara sa angajat recent să adere la GSP+, ceea ce ar putea servi drept un semnal pozitiv pentru comunitatea internațională că Guvernul se angajează să respecte legea internațională și monitorizarea continuă și transparentă. Țara are una dintre cele mai înalte rate de utilizare a preferințelor dintre toate țările beneficiare standard de SPG, la 97,6%, și folosește preferințele comerciale acordate în cadrul SPG pentru aproximativ 30% din exporturile sale către UE.

Strategia națională de adaptare la schimbările climatice a Republicii Tadjikistan pentru perioada până în 2030 consideră transportul un sector esențial pentru reducerea emisiilor și un sector cu risc ridicat de degradare prin schimbările climatice.<sup>48</sup> Strategia a identificat următoarele strategii cheie pentru ecologizare. sectorul: creșterea transportului urban public și promovarea ciclismului, dezvoltarea infrastructurii de transport urban multimodal, încurajarea transportului feroviar sporit, construirea de facilități pentru reciclarea vehiculelor vechi și trecerea la moduri de transport durabile, cum ar fi gaze naturale lichefiate, vehicule hibride și complet electrice pentru pasageri. Conform Programului țintă de stat pentru dezvoltarea complexului de transport al Republicii Tadjikistan până în 2025, guvernul a făcut, de asemenea, o prioritate pentru a aduce infrastructura de transport în conformitate cu standardele internaționale de mediu.<sup>49</sup> Cu toate acestea, considerentele ESG rămân limitate pentru finanțarea națională. proiecte.

Figura 10: Măsurile prioritare de conectivitate soft și nevoi de investiții în infrastructură în Tadjikistan



### Recomandări (Figura 10)

Pe termen scurt, nevoia prioritară de investiții în infrastructură se referă la dezvoltarea unui OSBP și a unui centru logistic comun în Fatehabad. Pe lângă dezvoltarea infrastructurii fizice, proiectul ar include implementarea unui sistem integrat de management al frontierei și armonizarea sistemelor digitale. Nevoile de modernizare a echipamentelor se referă la instalarea dispozitivelor cu raze X și a altor hardware-uri inteligente de inspecție pentru

a utiliza mai multe benzi și a accelera furnizarea de servicii. Implementarea proiectului va reduce întârzierile la trecerea frontierei și va facilita comerțul între Tadjikistan și Uzbekistan, precum și comerțul de tranzit.

Pe termen mediu, nevoia prioritară de investiții în infrastructură se referă la extinderea liniei feroviare de nord existente către Zona Economică Sughd și părțile de nord ale regiunii. Regiunea găzduiește 64% din totalul exporturilor din Tadjikistan, iar Zona Economică Sughd este una dintre cele mai active ZEL din Tadjikistan. Extinderea rețelei existente către regiune va deschide oportunități pentru producătorii din regiune și va crește agrobusiness și alte exporturi din Sughd FEZ.

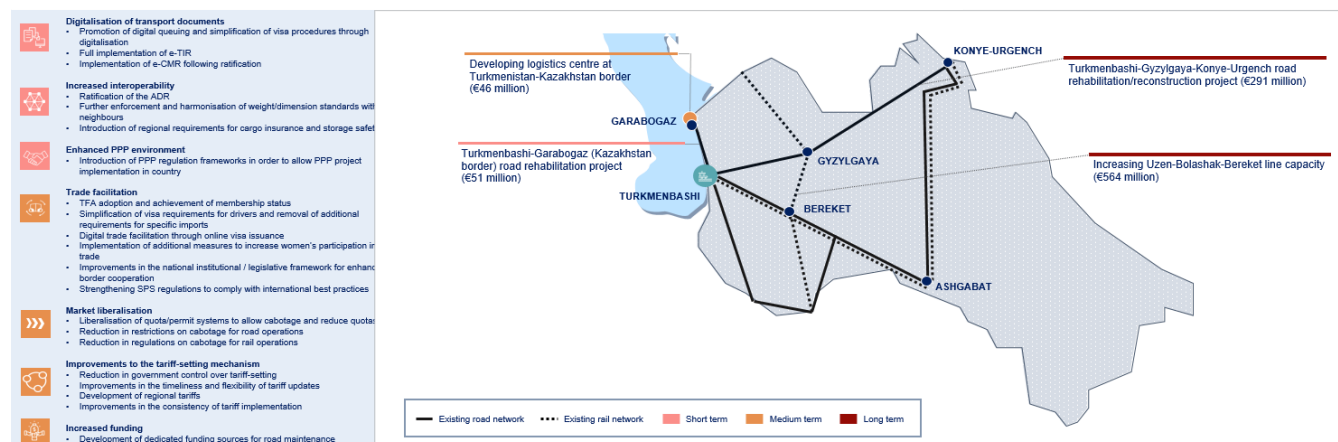
Pe termen lung, nevoia prioritară de investiții în infrastructură se referă la electrificarea tronsonului de cale ferată de nord. Datorită prețurilor scăzute ale energiei electrice și a surplusului de generare de energie electrică, electrificarea ar putea reduce costurile operaționale și emisiile de carbon.

#### 3.4.4. Turkmenistan

Turkmenistanul a aderat la Convenția internațională privind armonizarea controlului mărfurilor la frontieră, la Acordul interguvernamental privind rețeaua de autostrăzi din Asia, la Acordul interguvernamental privind rețeaua de căi ferate transasiatice și la Acordul interguvernamental privind porturile uscate.<sup>50</sup> Aceste convenții și acorduri sunt destinate pentru a facilita transportul, iar guvernul și-a sporit activ prezența internațională în sectorul transporturilor durabile.

Turkmenistanul joacă un rol cheie în dezvoltarea celei de-a doua treceri între Asia Centrală și Caucaz prin Marea Caspică, găzduind portul recent modernizat Turkmenbashi. În consecință, guvernul este foarte concentrat pe investiții în proiecte noi de infrastructură la scară largă, inclusiv extinderea potențialului de tranzit al rețelei sale feroviare. De asemenea, prin Programul de Dezvoltare a Transportului Feroviar al țării au fost dezvoltate mai multe poduri și rute feroviare.

Figura 11: Măsuri prioritare de conectivitate soft și nevoi de investiții în infrastructură în Turkmenistan



#### Recomandări (Figura 11)

Pe termen scurt, nevoia prioritară de investiții în infrastructură se referă la reabilitarea drumului Turkmenbashi-Garabogaz. Aceasta este o rută de marfă de tranzit semnificativă care urmează bazinul Mării Caspice. Proiectul va facilita conectivitatea dintre porturile din Turkmenistan și Kazahstan și va crește fluxurile comerciale dintre cele două țări. De asemenea, va contribui la creșterea transportului de pasageri și mărfuri și la îmbunătățirea calității operațiunilor logistice.

Pe termen mediu, nevoia prioritară de investiții în infrastructură se referă la dezvoltarea unui centru logistic la granița Turkmenistan-Kazahstan. Mișcările de marfă la graniță și drumurile de legătură au crescut, în principal din cauza comerțului cu materiale de construcții, fier și cereale. Dezvoltarea primului centru logistic la granița Turkmenistan-Kazahstan ar sprijini operațiuni mai eficiente la frontieră, ar reduce congestia și ar reduce costurile de tranzacție ale operatorilor și utilizatorilor serviciilor.

Pe termen lung, au fost identificate două nevoi prioritare de investiții în infrastructură.

1) Proiect de reabilitare/reconstrucție a drumului Turkmenbashi-Gyzylgaya-Konye-Urgench: Acest proiect reprezintă o verigă lipsă care ar putea economisi timp și costuri pentru transportatorii care călătoresc spre Nukus în Uzbekistan. Reconstrucția și reabilitarea acestui drum va stabili legături mai directe între portul Turkmenbashi și

Uzbekistan, în special Nukus, care este mai aproape de granița Farap-Alat, și va permite conexiunea la linia propusă Nukus-Beyneu.

2) Extinderea proiectului liniei Uzen-Bolashak-Bereket: Acest proiect ar crește capacitatea liniei de cale ferată între Bereket în Turkmenistan și Serkhetyaka în Kazahstan. Sunt de așteptat creșteri de capacitate datorită unei combinații de margini de trecere suplimentare sau mai lungi, îmbunătățiri ale sistemului de control al semnalizării și viteze mai mari ale trenurilor.

### 3.4.5 Uzbekistan

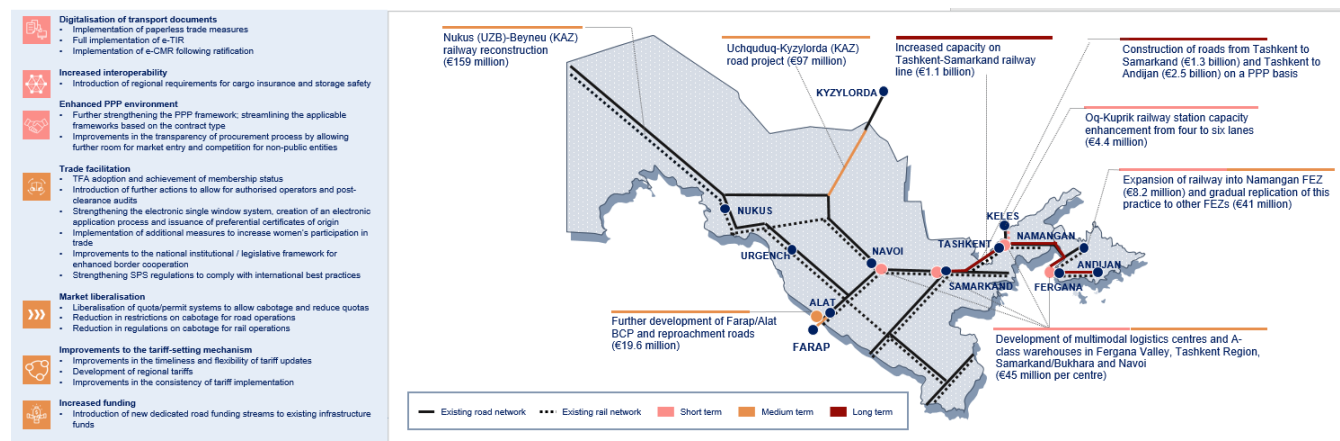
În ultimii patru ani, guvernul uzbek a efectuat reforme sistematice menite să liberalizeze și să modernizeze economia națională și să crească integrarea acesteia pe piețele globale. Un aspect al extinderii prezenței Uzbekistanului pe piețele internaționale este necesitatea de a crea condiții favorabile pentru diversificarea rutelor de comerț exterior și formarea de coridoare de transport alternative și eficiente. Rute comerciale pentru transportul mărfurilor 2018-22, Uzbekistan a dezvoltat în mod activ o rețea de centre logistice, și-a extins flota de vehicule de transport și aeronave și a creat condiții pentru transportul și manipularea eficientă a mărfurilor în țară și cu partenerii comerciali vecini.

La momentul redactării acestui articol, Ministerul Transporturilor elabora o Strategie pentru Dezvoltarea Sistemului de Transport pentru Republica Uzbekistan până în 2035. Acesta evidențiază Coridorul Transcaspic ca o prioritate cheie și observă nevoile concurente atât pentru cooperare, cât și pentru competiția cu Kazahstan. Obiectivele strategiei includ crearea de condiții pentru creșterea volumului și calității traficului de pasageri/marfă, îmbunătățirea sistemului de management al sectorului transporturilor și îmbunătățirea formării și consolidarea capacităților persoanelor angajate în sectorul transporturilor. efort de creștere a investițiilor străine directe, Uzbekistanul a fost adăugat la Sistemul generalizat al UE de Preferințe Avansate pentru dezvoltare durabilă și bună guvernare. Prin acest sistem, tarifele pentru o serie de bunuri de export esențiale, cum ar fi textile, îmbrăcăminte și produse din plastic, au fost eliminate, accelerând dezvoltarea relațiilor comerciale dintre Uzbekistan și bloc.

Uzbekistanul și Turkmenistanul au construit podurile feroviare și rutiere Turkmenabad-Farap ca parte a rutelor internaționale de transport și tranzit. Uzbekistanul consideră în prezent cooperarea cu statele caspice o direcție prioritară a politicii sale externe și a strategiei de transport. Utilizarea potențialului de tranzit al CTCN va permite Uzbekistanului și țărilor din sudul Asiei Centrale să-și diversifice rutele de transport, deoarece oferă o alternativă la ruta terestră din sud care trece prin Iran. Acest lucru va juca, în consecință, un rol cheie în stabilirea transportului regulat de mărfuri din Turcia și Europa către țările din Asia Centrală și Asia.

Ministerul Transporturilor din Uzbekistan se angajează să extindă producția de vehicule cu o eficiență energetică mai mare și utilizarea de combustibil alternativ și să dezvolte transportul electric urban. Se angajează în mod deosebit să asigure tranziția a 80% (aproape 6.500 de unități) din transportul public la combustibil pe gaz și tracțiune electrică.

Figura 12: Măsuri prioritare de conectivitate soft și nevoi de investiții în infrastructură în Uzbekistan



## Recomandări (Figura 12)

Pe termen scurt, au fost identificate trei nevoi prioritare de investiții în infrastructură.

1) Proiect de îmbunătățire a capacității gării Oq-Kuprik: în prezent există patru benzi în gară. Pe termen scurt, adăugarea a două benzi de aproximativ 1.500 de metri lungime ar reduce congestionarea frontierei, ar crește capacitatea cu peste 30% și ar spori eficiența operațiunilor transfrontaliere dintre Uzbekistan și Kazahstan.

2) Extinderea liniei de cale ferată în ZEL Namangan: Deoarece distanța dintre linia de cale ferată și zona ZEL Namangan este foarte mică (aproximativ 1 km), noua conexiune feroviară prin zona urbanizată ar oferi transportatorilor acces direct la ZEL și ar evita aglomerația urbană. Replicarea treptată a acestei practici în alte ZEL-cheie ar atenua problemele de congestie și poluare și ar oferi producătorilor și exportatorilor acces direct la căile ferate.

3) Dezvoltarea centrelor logistice multimodale și a depozitelor de clasă A în Valea Fergana, Regiunea Tașkent, Samarkand/Bukhara și Navoi: Aceste centre comerciale și noduri logistice au conectivitate rutieră și feroviară adecvată, dar nu dispun de facilitățile logistice necesare operațiunilor de transport multimodal. Dezvoltarea centrelor logistice multimodale va reduce costurile logistice pentru expeditori și va contribui la eficiența generală a căilor ferate.

Pe termen mediu, au fost identificate trei nevoi prioritare de investiții în infrastructură.

1) Proiect rutier Uchquduq (Uzbekistan)-Kyzylorda (Kazahstan) – tronson Uzbekistan: în prezent nu există o rută directă între aceste orașe, iar timpul de călătorie este mai mare de 16 ore pe drum (aproximativ 1.200 km), chiar dacă distanța dintre Uchquduq și granița este doar în jur de 200 km în aer liber. Construcția drumului ar trebui să fie completată de construcția unui BCP pentru a sprijini activitatea economică și comercială dintre Uzbekistan și Kazahstan, pentru a reduce timpul de călătorie între cele două țări și pentru a reduce congestionarea la BCP-urile existente.

2) Proiect de reconstrucție a căii ferate Nukus (Uzbekistan)-Beyneu (Kazahstan): Acest proiect urmărește reabilitarea liniei de cale ferată de la Nukus la granița dintre Uzbekistan și Kazahstan (aproximativ 400 km) pentru a îmbunătăți timpul de tranzit, fiabilitatea și confortul pasagerilor. Implementarea proiectului va îmbunătăți comerțul și conectivitatea regională dintre Uzbekistan și Kazahstan și va lega regiunea Karakapalstan din Uzbekistan cu regiunea Aktau/Mangystau din Kazahstan.

3) Dezvoltarea ulterioară a BCP Farap/Alat și reconstrucția drumurilor de apropiere BCP: Farap/Alat este principalul PCB între Uzbekistan și Turkmenistan. Drumurile și legătura feroviară prin acest BCP se conectează la portul Turkmenbashi prin Ashgabat. Acest proiect include o modernizare a aproximativ 23 km de drum și o modernizare a BCP existent. Implementarea proiectului va reduce aglomerația și timpii de procesare la frontieră, precum și îmbunătățirea condițiilor de conducere.

Pe termen lung, au fost identificate două nevoi prioritare de investiții în infrastructură.

1) Proiect de creștere a capacității pe linia feroviară Tașkent-Samarkand: Construcția liniei feroviare de mare viteză și electrificate Tașkent-Samarkand va crește viteza cu 30%, va spori capacitatea de circulație a mărfurilor și va oferi beneficii pentru mediu. Având în vedere volumele de marfă așteptate pe linie, proiectul ar putea fi realizat pe bază de PPP, sub rezerva unei evaluări detaliate suplimentare.

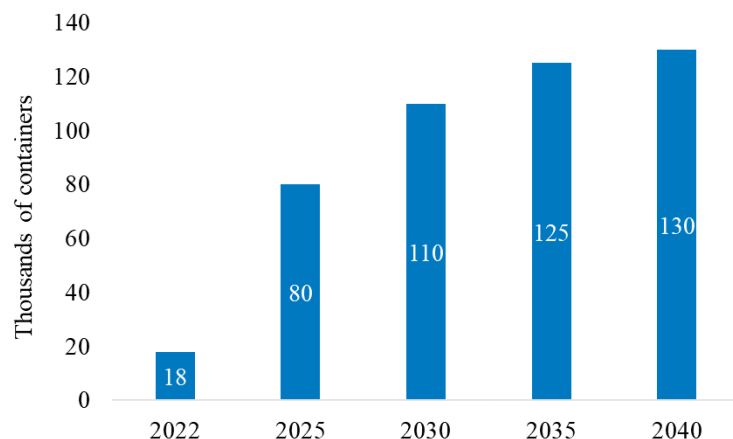
2) Construcția de noi drumuri de la Tașkent la Samarkand și Tașkent la Andijan pe bază de PPP: Având în vedere fluxurile de trafic actuale și așteptate de-a lungul celor două tronsoane de drum, ar fi posibil să se întreprindă construcția noilor drumuri pe bază de PPP pentru a permite investitorii globali să liciteze pentru licitații. Se preconizează că aceste investiții vor avea ca rezultat economii de timp de călătorie și îmbunătățirea calității serviciilor, în principal determinate de participarea sectorului privat

### [3.5 Fluxuri de tranzit de mărfuri preconizate pe CTCN](#)

Pentru sectorul privat, alegerea coridorului pentru orice transport este determinată în primul rând de trei factori: timpul de călătorie, predictibilitatea și costul de la origine la destinație. Acestea sunt aspectele cheie care influențează decizia companiilor care doresc să opereze pe o anumită rută. Pentru a estima volumele de containere pe CTCN, cererea și transportul au fost elaborate modele, luând în considerare timpii și costurile reale de livrare pentru fiecare rută, precum și originile, destinațiile, modurile și coridoarele. Apoi a fost dezvoltat un model de alegere pentru opțiunile alternative, cu variabile inclusiv timpul de tranzit și fiabilitatea timpului de tranzit, costul pe TEU, distanța până la originea/destinația Europei și numărul de puncte de trecere a frontierei.

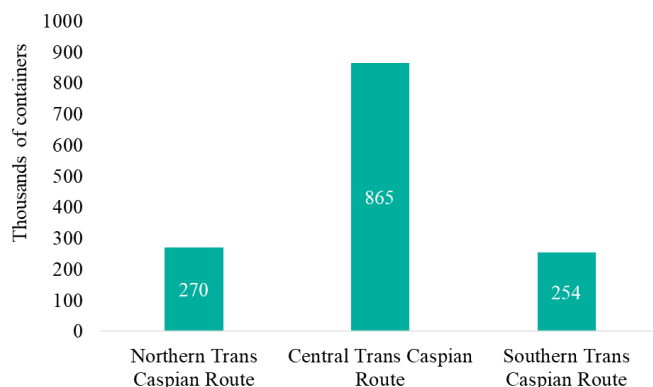
În 2022, aproximativ 33.000 de containere au fost transportate între porturile Aktau și Baku. Pe baza consultărilor cu părțile interesate, s-a presupus că 18.000 de TEU din aceste volume au fost transportate de-a lungul CTCN. Folosind modele specifice proiectului, se estimează că traficul de containere pe CTCN va crește de la 18.000 TEU în 2022 la 130.000 TEU până în 2040 (Figura 13).

Figura 13: Estimări privind traficul de containere în CTCN (2022-40, scenariu normal)



Dacă toate acțiunile și proiectele propuse în acest studiu sunt implementate, CTCN are potențialul de a ajunge la un timp de tranzit liber de 13 zile între nodurile UE și Asia. În acest caz, volumele maxime de containere pe CTCN ar putea ajunge la 865.000 TEU (Figura 14). În plus, s-ar observa volume mai mari pe Coridoarele Transcaspice de Nord și de Sud, de 270.000 TEU, respectiv 254.000 TEU, ca urmare a efectelor de propagare. Aceasta înseamnă un total de 1,4 milioane de containere care tranzitează Asia Centrală și se conectează la Europa până în 2040, în cazul în care toate îmbunătățirile prezentate în acest studiu ar fi aduse pentru a spori eficiența operațională a acestei rute.

Figura 14: Estimări de trafic de containere pe rutele transcaspice (2040, scenariu neconstrâns)

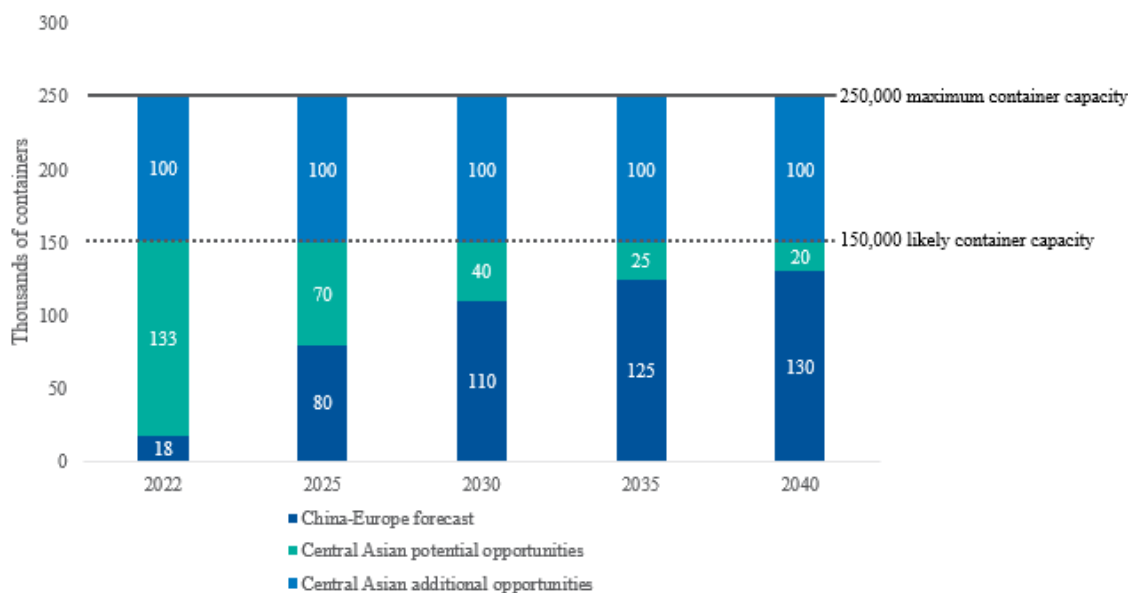


### 3.6 Comerțul intra-regional în Asia Centrală

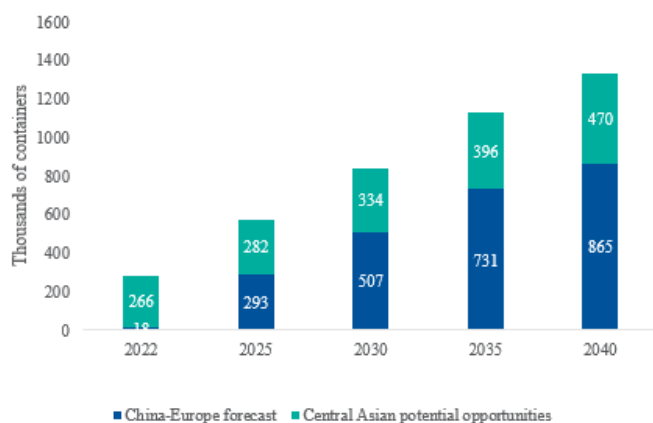
Ca parte a estimărilor de trafic, a fost evaluat potențialul comercial intraregional pentru a estima potențialul maxim al traficului regional de containere. Având în vedere potențialul său de venituri mai ridicat, s-a presupus că traficul de tranzit va avea prioritate față de comerțul regional pe CTCN, în conformitate cu practicile actuale. Estimările comerciale între țările din Asia Centrală au fost utilizate pentru estimarea traficului intraregional. Ratele de containerizare au fost presupuse pe baza structurii comerciale actuale și a potențialei treceri la containerizare în sectoarele adecvate.

În modelul constrâns, în care capacitatea este constrânsă, traficul regional de containere poate ocupa decalajul dintre traficul de tranzit alocat unei rute și capacitatea maximă a rutei. Prin urmare, o limită superioară pentru potențialul de volum maxim ipotetic al containerului provenit din regiunea Asiei Centrale este estimată în condiții ideale. Deoarece volumul maxim de containere de tranzit pe CTCN până în 2040 este estimat la 130.000 TEU, potențialul pentru transportul regional de mărfuri în containere scade treptat (Figura 15).

Figura 15: Estimări de trafic regional pe CTCN (scenariul constrâns)



Acolo unde capacitatea este neconstrânsă și se fac îmbunătățiri pentru a spori competitivitatea CTCN, la traficul de tranzit se adaugă intervalul de trafic regional de containere pe rută. În scenariul de bază, potențialele containere încărcate utilizate pentru comerțul regional din Asia Centrală ar putea ajunge la 470.000 TEU până în 2040 (Figura 16). Acest lucru ar pune o presiune semnificativă asupra infrastructurii, pe fondul a 865.000 TEU de trafic de tranzit preconizat pe CTCN și creșterea preconizată a comerțului necontainerizat. Prin urmare, sunt necesare îmbunătățiri operaționale și capacități pe scară largă pentru a face față creșterii așteptate a traficului.



#### 4 Concluzii

Pe baza evaluării MCA și a consultărilor cu părțile interesate, CTCN, cu zona sa de captare cu două straturi care se întinde pe teritoriile a cinci țări din Asia Centrală, a fost identificată ca oferind cele mai durabile conexiuni de transport între Europa și Asia Centrală. Dezvoltarea CTCN ar aduce multe beneficii pentru regiune, inclusiv coordonarea regională mai puternică a tarifelor unificate și managementul rețelei, conectivitatea îmbunătățită între centrele economice din Asia Centrală pentru a sprijini integrarea lanțului valoric regional și global, practici mai eficiente de trecere a frontierei, pentru a reduce costurile de tranzacție și pentru a oferi servicii mai ușor de utilizat, oferirea de perspective de planificare pe termen lung pentru pregătirea, prioritizarea și implementarea proiectelor și rezultate mai bune de mediu.

Studiul propune șapte măsuri de conectivitate ușoară și 33 de nevoi de investiții în infrastructură solidă ca elemente de acțiune specifice, concrete, implementabile și realiste pentru a sprijini dezvoltarea CTCN. Măsurile de



conectivitate soft sunt elemente de acțiune cu costuri reduse și cu beneficii mari care pot aduce beneficii semnificative țărilor care implementează și regiunii mai extinse din Asia Centrală. Astfel de acțiuni pot reduce costurile de tranzacție, pot crește eficiența operațională și pot spori participarea sectorului privat pentru a crește eficiența furnizării serviciilor (Tabelul 4). Punerea în aplicare a acestor măsuri este o condiție prealabilă pentru a permite implicarea sectorului privat și pentru a continua cu investiții dure în infrastructură.

Tabelul 4: Măsuri de conectivitate soft prioritizate în Asia Centrală

	Termen scurt	Termen mediu
<b>Kazakhstan</b>	<p>Digitalizarea documentelor de transport</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Dezvoltarea unui schimb electronic de certificate de reglementare și implementarea integrală a legilor/reglementărilor pentru tranzacțiile electronice</li> <li>Adoptarea completă a e-TIR</li> <li>Ratificarea protocolului e-CMR</li> <li>Interoperabilitate crescută</li> <li>Continuarea aplicării și armonizarea standardelor de greutate/dimensiuni</li> <li>Introducerea cerințelor regionale pentru asigurarea mărfurilor și siguranța depozitării</li> </ul> <p>Mediu PPP îmbunătățit</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Consolidarea în continuare a cadrului PPP; eficientizarea cadrelor aplicabile pe baza tipului de contract</li> <li>Îmbunătățiri ale transparenței procesului de achiziții, permițând mai mult spațiu pentru intrarea pe piață</li> </ul> <p>Facilitarea comerțului</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Stabilirea și publicarea tarifelor în timp util</li> <li>Implementarea aplicațiilor electronice pentru rambursări vamale și a unui sistem online de fereastră unică</li> <li>Implementarea măsurilor de facilitare a comerțului pentru a sprijini participarea femeilor la comerț</li> <li>Îmbunătățiri ale cadrului instituțional/legislativ național pentru o cooperare consolidată la frontieră</li> </ul> <p>Liberalizarea pieței</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Liberalizarea sistemelor de cote/permise pentru a permite cabotajul și reducerea cotelor</li> <li>Reducerea restricțiilor privind cabotajul pentru operațiuni rutiere</li> <li>Reducerea reglementărilor privind cabotajul pentru operațiunile feroviare</li> <li>Îmbunătățiri</li> </ul>	<p>Facilitarea comerțului</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Stabilirea și publicarea tarifelor în timp util</li> <li>Implementarea aplicațiilor electronice pentru rambursări vamale și a unui sistem online de fereastră unică</li> <li>Implementarea măsurilor de facilitare a comerțului pentru a sprijini participarea femeilor la comerț</li> <li>Îmbunătățiri ale cadrului instituțional/legislativ național pentru o cooperare consolidată la frontieră</li> </ul> <p>Liberalizarea pieței</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Liberalizarea sistemelor de cote/permise pentru a permite cabotajul și reducerea cotelor</li> <li>Reducerea restricțiilor privind cabotajul pentru operațiuni rutiere</li> <li>Reducerea reglementărilor privind cabotajul pentru operațiunile feroviare</li> </ul> <p>Îmbunătățiri ale mecanismului de stabilire a tarifelor</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Stabilirea unor mecanisme mai flexibile de stabilire a tarifelor</li> <li>Eliminarea subvențiilor încrucișate</li> <li>Îmbunătățiri ale oportunității și flexibilității actualizărilor tarifelor</li> <li>Îmbunătățiri ale coerenței implementării tarifelor</li> <li>Finanțare crescută</li> <li>Dezvoltarea surselor de finanțare dedicate pentru întreținerea drumurilor</li> </ul>
<b>Kyrgyz Republic</b>	<p>Digitalizarea documentelor de transport</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Implementarea completă a e-TIR</li> <li>Implementarea e-CMR după ratificare</li> </ul> <p>Interoperabilitate crescută</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ratificarea ADR</li> <li>Continuarea aplicării și armonizarea standardelor de greutate/dimensiuni cu vecinii</li> <li>Introducerea cerințelor regionale pentru asigurarea mărfurilor și siguranța depozitării</li> </ul> <p>Mediu PPP îmbunătățit</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Consolidarea în continuare a cadrului PPP; eficientizarea cadrelor aplicabile pe baza tipului de contract</li> </ul>	<p>Facilitarea comerțului</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Înlăturarea barierelor netarifare, cum ar fi procesarea înainte de sosire și gestionarea riscurilor</li> <li>Implementarea măsurilor de facilitare a comerțului conform Sondajului global al ONU privind comerțul digital și durabil</li> <li>Implementarea unor măsuri suplimentare pentru creșterea participării femeilor la comerț</li> <li>Delegarea controalelor la frontieră către autoritățile vamale și cooperarea sporită între agențiile de frontieră</li> </ul> <p>Liberalizarea pieței</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Liberalizarea sistemelor de cote/permise pentru a permite cabotajul și reducerea cotelor</li> <li>Reducerea restricțiilor privind cabotajul pentru operațiuni rutiere</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Îmbunătățiri ale transparenței procesului de achiziții, permițând mai mult spațiu pentru intrarea pe piață și concurența pentru entitățile nepublice</li> <li>• Îmbunătățiri în managementul contractelor și dezvoltarea unei strategii de revizuire a propunerilor nesolicitate</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reducerea reglementărilor privind cabotajul pentru operațiunile feroviare</li> </ul> <p>Îmbunătățiri ale mecanismului de stabilire a tarifelor</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Îmbunătățiri ale stabilirii tarifelor interne</li> <li>• Îmbunătățiri ale oportunității și flexibilității actualizărilor tarifelor</li> <li>• Îmbunătățiri ale coerenței implementării tarifelor</li> </ul> <p>Finanțare crescută</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Îmbunătățiri ale finanțării sectorului rutier</li> </ul>
<b>Tajikistan</b>	<p>Digitalizarea documentelor de transport</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementarea integrală a măsurilor dezvoltate privind tranzacțiile electronice</li> <li>• Implementarea completă a e-TIR</li> <li>• Implementarea e-CMR după ratificare</li> </ul> <p>Interoperabilitate crescută</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Continuarea aplicării și armonizarea standardelor de greutate/dimensiuni cu vecinii</li> <li>• Introducerea cerințelor regionale pentru asigurarea mărfurilor și siguranța depozitării</li> </ul> <p>Mediu PPP îmbunătățit</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Consolidarea în continuare a cadrului PPP; eficientizarea cadrelor aplicabile pe baza tipului de contract</li> <li>• Îmbunătățiri ale transparenței procesului de achiziții, permițând mai mult spațiu pentru intrarea pe piață și concurența pentru entitățile nepublice</li> </ul>	<p>Facilitarea comerțului</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementarea în continuare a procedurilor de management al riscului, măsuri de facilitare pentru operatorii autorizați și procesare înainte de sosire</li> <li>• Implementarea măsurilor de facilitare a comerțului conform Sondajului global al ONU privind comerțul digital și durabil</li> <li>• Implementarea unor măsuri suplimentare pentru creșterea participării femeilor la comerț</li> <li>• Delegarea controalelor la frontieră către autoritățile vamale și cooperarea sporită între agențiile de frontieră</li> <li>• Consolidarea reglementărilor SPS pentru a se conforma celor mai bune practici internaționale</li> <li>• Liberalizarea pieței</li> <li>• Liberalizarea sistemelor de cote/permise pentru a permite cabotajul și reducerea cotelor</li> <li>• Reducerea restricțiilor privind cabotajul pentru operațiunile rutiere</li> <li>• Reducerea reglementărilor privind cabotajul pentru operațiunile feroviare</li> <li>• Îmbunătățiri ale mecanismului de stabilire a tarifelor</li> <li>• Reducerea reglementărilor privind tarifele</li> <li>• Îmbunătățiri ale oportunității și flexibilității actualizărilor tarifelor</li> <li>• Dezvoltarea tarifelor regionale</li> <li>• Îmbunătățirea coerenței implementării tarifelor</li> </ul> <p>Finanțare crescută</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dezvoltarea surselor de finanțare dedicate pentru întreținerea drumurilor</li> </ul>
<b>Turkmenistan</b>	<p>Digitalizarea documentelor de transport</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Promovarea cozilor digitale și simplificarea procedurilor de viză prin digitalizare</li> <li>• Implementarea completă a e-TIR</li> <li>• Implementarea e-CMR după ratificare</li> </ul> <p>Interoperabilitate crescută</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ratificarea ADR</li> <li>• Continuarea aplicării și armonizarea standardelor de greutate/dimensiuni cu vecinii</li> <li>• Introducerea cerințelor regionale pentru asigurarea mărfurilor și siguranța depozitării</li> </ul> <p>Mediu PPP îmbunătățit</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Introducerea cadrelor de reglementare PPP pentru a permite implementarea proiectelor PPP în țară</li> </ul>	<p>Facilitarea comerțului</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adoptarea TFA și obținerea statutului de membru</li> <li>• Simplificarea cerințelor de viză pentru șoferi și eliminarea cerințelor suplimentare pentru anumite importuri</li> <li>• Facilitarea comerțului digital prin eliberarea de vize online</li> <li>• Implementarea unor măsuri suplimentare pentru creșterea participării femeilor la comerț</li> <li>• Îmbunătățiri ale cadrului instituțional/legislativ național pentru o cooperare consolidată la frontieră</li> <li>• Consolidarea reglementărilor SPS pentru a se conforma celor mai bune practici internaționale</li> <li>• Liberalizarea pieței</li> <li>• Liberalizarea sistemelor de cote/permise pentru a permite cabotajul și reducerea cotelor</li> <li>• Reducerea restricțiilor privind cabotajul pentru operațiunile rutiere</li> <li>• Reducerea reglementărilor privind cabotajul pentru operațiunile feroviare</li> </ul> <p>Îmbunătățiri ale mecanismului de stabilire a tarifelor</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reducerea controlului guvernamental asupra stabilirii tarifelor</li> <li>• Îmbunătățiri ale oportunității și flexibilității actualizărilor tarifelor</li> <li>• Dezvoltarea tarifelor regionale</li> <li>• Îmbunătățiri ale coerenței implementării tarifelor</li> </ul> <p>Finanțare crescută</p>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>Dezvoltarea surselor de finanțare dedicate pentru întreținerea drumurilor</li> </ul>
Uzbekistan	<p>Digitalizarea documentelor de transport</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Implementarea măsurilor comerciale fără hârtie</li> <li>Implementarea completă a e-TIR</li> <li>Implementarea e-CMR după ratificare</li> </ul> <p>Interoperabilitate crescută</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Introducerea cerințelor regionale pentru asigurarea mărfurilor și siguranța depozitării</li> </ul> <p>Mediu PPP îmbunătățit</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Consolidarea în continuare a cadrului PPP; eficientizarea cadrelor aplicabile pe baza tipului de contract</li> <li>Îmbunătățiri ale transparenței procesului de achiziții, permițând spațiu suplimentar pentru intrarea pe piață și concurența pentru entitățile nepublice</li> </ul>	<p>Facilitarea comerțului</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Adoptarea TFA și obținerea statutului de membru</li> <li>Introducerea unor acțiuni suplimentare care să permită operatorii autorizați și audituri post-vamuire</li> <li>Consolidarea sistemului electronic de ghișeu unic, crearea unui proces electronic de aplicare și eliberarea certificatelor de origine preferențiale</li> <li>Implementarea unor măsuri suplimentare pentru creșterea participării femeilor la comerț</li> <li>Îmbunătățiri ale cadrului instituțional/legislativ național pentru o cooperare consolidată la frontieră</li> <li>Consolidarea reglementărilor SPS pentru a se conforma celor mai bune practici internaționale</li> </ul> <p>Liberalizarea pieței</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Liberalizarea sistemelor de cote/permise pentru a permite cabotajul și reducerea cotelor</li> <li>Reducerea restricțiilor privind cabotajul pentru operațiunile rutiere</li> <li>Reducerea reglementărilor privind cabotajul pentru operațiunile feroviare</li> </ul> <p>Îmbunătățiri ale mecanismului de stabilire a tarifelor</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Îmbunătățiri ale oportunității și flexibilității actualizărilor tarifelor</li> <li>Dezvoltarea tarifelor regionale</li> <li>Îmbunătățiri ale coerenței implementării tarifelor</li> </ul> <p>Finanțare crescută</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Introducerea de noi fluxuri dedicate de finanțare rutieră la fondurile de infrastructură existente</li> </ul>

Investițiile totale necesare pentru îmbunătățirea semnificativă a CTCN sunt estimate la aproximativ 18,5 miliarde EUR, legate de reabilitarea și modernizarea rețelelor feroviare și rutiere, extinderea materialului rulant, îmbunătățirea capacității portuare, îmbunătățirea BCP-urilor și centrele logistice multimodale și conexiunile la rețele auxiliare (Tabelul 5). : Prioritate proiecte de investiții în infrastructură dură în Asia Centrală).

Tabelul 5: Proiecte prioritare de investiții în infrastructură dură în Asia Centrală

	Termen scurt	Termen mediu	Termen lung
Kazakhstan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Șoseaua Shalkar-Beyneu</li> <li>Calea ferată Darbaza-Maktaaral</li> <li>Extinderea gării Saryagash</li> <li>Ocolire feroviară Almaty</li> <li>Extinderea terminalului Altynkol</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Calea ferată Aktau-Beyneu dublă și electrificare</li> <li>Extinderea capacității portului</li> <li>Reconstituirea căii ferate Beyneu-Nukus (secțiunea Kazakhstan)</li> <li>Calea ferată Almaty-Khorgos dublă și electrificare</li> <li>Investiții feroviare pentru centre logistice multimodale</li> <li>Centre de depozitare și distribuție în centre logistice multimodale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Drumul Kyzylorda-Uchquduq (secțiunea Kazakhstan)</li> <li>Extinderea materialului rulant și montarea platformelor în porturi/terminale cheie</li> <li>Extinderea flotei</li> </ul>
Kyrgyzstan	Dezvoltarea și modernizarea centrelor logistice multimodale din Osh și Alamedin	<ul style="list-style-type: none"> <li>Electrificarea și reabilitarea liniei de cale ferată Balykchy-Lugovaya</li> <li>Construcția liniei de cale ferată Tougart Makmal-Jalal Abad</li> </ul>	Construcția liniei de cale ferată Balykchy-Makmal
Tajikistan	Dezvoltarea unui punct de frontieră unic, centru logistic comun în Fatehabad BCP	Extinderea liniei feroviare de nord existente la Zona Economică Sughd și partea de nord a regiunii	Electrificarea și reabilitarea rețelei feroviare de nord (granița Khujand-Uzbek)
Turkmenistan	Reabilitarea drumului Turkmenbashi-Garabogaz (granița cu Kazakhstan)	Dezvoltarea unui centru logistic la granița dintre Turkmenistan și Kazakhstan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reabilitarea/reconstrucția drumului Turkmenbashi-Gyzylgaya-Konye-Urgench</li> <li>Creșterea capacității liniei Uzen-Bolashak-Bereket</li> </ul>

Uzbekistan	<p>Creșterea capacității gării Oq-Kuprik</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Extinderea căii ferate în Namangan ZEL</li> <li>• Dezvoltarea de centre logistice multimodale și depozite de clasă A în Valea Fergana, Regiunea Taşkent, Samarkand/Bukhara și Navoi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reconstrucția căii ferate Nukus – Beyneu (secțiunea Uzbekistan)</li> <li>• Dezvoltarea în continuare a BCP Farap/Alat și a drumurilor de apropiere BCP</li> <li>• Drumul Uchquduq-Kyzylorda (secțiunea Uzbekistan)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Capacitate sporită pe linia de cale ferată Taşkent-Samarkand</li> <li>• Construirea de drumuri de la Taşkent la Samarkand și Taşkent la Andijan</li> </ul>
------------	--	--	---

Volumul containerelor de tranzit pe CTCN este de așteptat să crească de la aproximativ 18.000 de TEU în 2022 la 130.000 de TEU până în 2040, într-un scenariu normal. Cu toate acestea, dacă proiectele de investiții și măsurile de conectivitate soft sunt implementate pentru a obține un timp de tranzit liber de 13 zile între nodurile UE și Asia, volumele de containere de tranzit ar putea crește la 865.000 TEU pe CTCN până în 2040. Dacă containerizarea crește în Asia Centrală, 470.000 TEU-uri suplimentare de volum de containere regional ar putea fi observate până în 2040. Astfel, implementarea acțiunilor cheie identificate și prioritizate nu numai că ar sprijini transportul Europa-Asia, ci ar contribui și la creșterea economică și la transformarea în Asia Centrală.