

"Жібек Жолы: Өңірлік ынтымақтастық және даму мақсатында әлеуетті күшейту" өңірлік бағдарламасына қол қою туралы

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006 жылғы 6 сәуірдегі N 252 Қаулысы

Қазақстан Республикасының Үкіметі **ҚАУЛЫ ЕТЕДІ** :

1. Қоса беріліп отырған "Жібек Жолы: Өңірлік ынтымақтастық және даму мақсатында әлеуетті күшейту" өңірлік бағдарламасы мақұлдансын.

2. Қазақстан Республикасының Индустрия және сауда министрі Владимир Сергеевич Школьникке Қазақстан Республикасының Үкіметі атынан қағидаттық сипаты жоқ өзгерістер мен толықтырулар енгізуге рұқсат бере отырып, "Жібек Жолы: Өңірлік ынтымақтастық және даму мақсатында әлеуетті күшейту" өңірлік бағдарламасына қол қоюға өкілеттік берілсін.

3. Осы қаулы қол қойылған күнінен бастап қолданысқа енгізіледі.

Қазақстан Республикасының

Премьер-Министрі

БІРІККЕН ҰЛТТАР ҰЙЫМЫНЫҢ ДАМУ БАҒДАРЛАМАСЫ

Қытай Халық Республикасы, Қазақстан, Қырғызстан, Тәжікстан және Өзбекстан Үкіметтерінің жобасы

Жобаның нөмірі : RAS/04/xxx/

Жобаның атауы : Жібек жолы өңірлік бағдарламасы Жалпы салым: БҰҰДБ және қосымша қаржыландыру

(ЖЖӨБ): Өңірлік үлестері
ынтымақтастық және
даму мақсатында

әлеуетті күшейту

Күтілетін

күні : 01/01/2005

Күтілетін аяқтау күні : 31/12/2006

Орындаушы

Жобалық кеңсе :

агенттік

Пекин және Ташкент

1,000,000

бастау

БҰҰДБ (RBAP) US\$500,000

БҰҰДБ (RBEC) US\$500,000

DEX

БАРЛЫҒЫ БҰҰДБ: US\$

Елдер - Қытай, Қазақстан, БҰҰДБ Қытайда
бенефициарийлер : Қырғызстан, \$1,180,000
Тәжікстан және сомасына параллелдік
Өзбекстан елдік жоба жүзеге

асыруда

Конфиденциалды ақпарат
АСС секторы және суб-секторы:
- Жалпы даму мәселелері
- Ғаламдық өңірлік және көп секторлық
эко- және әлеуметтік дамыту

Қолдаудың стратегиялық бағыты:

Л Р А С қ а р а у к ү н і :

ВРАС қарау күні:

Атынан: Қолы Аты-жөні/Лауазымы Күні

БҰҰДБ:

Хафиз Паша, Әкімшінің Ассистенті және Азия және
Тынық мұхит елдері бойынша Өңірлік Директор

Калман Мижей, Әкімшінің Ассистенті және Еуропа
және ТМД елдері бойынша Өңірлік Директор

Қ ы т а й Х а л ы қ

Р е с п у б л и к а с ы н ы ң

Үкіметі:

Қ а з а қ с т а н

Р е с п у б л и к а с ы н ы ң

Үкіметі:

Қ ы р ғ ы з

Р е с п у б л и к а с ы н ы ң

Үкіметі:

Т ә ж і к с т а н

Р е с п у б л и к а с ы н ы ң

Үкіметі:

Ө з б е к с т а н

Р е с п у б л и к а с ы н ы ң

Үкіметі:

Қысқаша баяндама : Жібек Жолы өңірін дамытудың бірінші фазасы орта азиялық елдер: Қазақстан, Қырғызстан, Тәжікстан, Өзбекстан, сондай-ақ Қытай арасындағы Ұлттық Үйлестіру Тетіктер (ҰҰТ) құру және жұмыс деңгейіндегі іс жүзіндегі қызмет арқылы өңірлік ынтымақтастық үшін негіз жасады.
Жібек Жолы өңірлік бағдарламасы (ЖЖӨБ) үш өзара байланысты мақсаттық салада нақты нәтижелерді іске асыру

арқылы ұзақ мерзімді экономикалық ынтымақтастық негіздерін бұдан әрі шоғырландырылатын стратегиялық фаза болып табылады:

- Жоба өңірдегі сауда мен транзитті кеңейтуге бағытталады, ШЫҰ шеңберіндегі мүше-елдер арасындағы экономикалық ынтымақтастықтың іргетасы болып табылатын мекемелердің әлеуетін күшейту арқылы экономикалық өсімнің жылдамдауына және бұдан әрі адамдық дамуына ықпалдасады;

- Жоба Жібек Жолының Инвестициялық Форумын құру арқылы Жібек Жолы өңіріне **инвестициялар** тарту тетігін құруға көмектеседі;

- Жоба "БҰҰДБ Жібек Жолының" Қаласы сыйды жасау арқылы Жібек Жолының өнерлері мен қолөнерлерін жылжытуды, сондай-ақ туризмді дамытудың тұрақты деңгейіне қол жеткізуге үлесті қоса, **туризмді** тұрақты дамытудың өңірлік жоспарын әзірлеуге көмектеседі

1-бөлім. ЖАҒДАЙДЫ ТАЛДАУ ЖӘНЕ СТРАТЕГИЯ

А. ЖАҒДАЙДЫ ТАЛДАУ

Жібек Жолы экономикалық қызметтің әлемдегі ең серпінді және өзекті орталықтарының бірі болып табылады. Жүздеген жылдар бойы сауда Шығыс пен Батысты байланыстырып, Орталық Азия және Батыс Қытайдың жолдарының дамуына және көбеюіне ықпал еткен және ғылымдардың, жаңа технологиялардың, сондай-ақ мәдени және экономикалық алмасуға жәрдемдескен. Қазақстан, Өзбекстан, Тәжікстан, Қырғызстан және Қытай - негізгі рыноктарға қол жеткізу жолындағы көршілер, бірақ саяси разобщение және әуе және т/ж жүк тасымалдау секілді жаңа көлік мүмкіндіктерінің пайда болуы осы көне жолдарының әрекет етуінің тоқтауына және ғаламдық экономикалық күштерден алыстауына әкеліп соқты.

Жібек Жолы өңіріндегі экономикалық байланыстар жаңаруының әлеуеті аса маңызды байланыстырушы жүйе болып табылады. 1991 жылы Совет Одағының құлауы нәтижесінде тәуелсіздік алғаннан кейін жекешелендіру және сауданы ырықтандыруды күшейту үшін рыноктық бастамаларды енгізу процесінің ауыр жолынан өтіп, теңізге шықпайтын Орталық Азия елдері өтпелі экономиканың әртүрлі кезеңдерінде болады, алайда олардың өсім қарқындары оң. Жалпы рынокқа ие және 56 миллион адам халық санымен екі ірі держава - Ресей және Қытай арасында орналасқан Орталық Азияның халықаралық экономика жүйесіне ықпалдасу мүмкіндігі оның өңіраралық және -ішілік экономикалық ынтымақтастық көлемдерін кеңейту мүмкіндігі жағынан қаралады, өңірдің 32 ел арқылы өтетін көлік жүйелерін біріктіруді жоспарлайтын жақында қол қойылған "Азиялық магистраль" UNESCAP шарты экономикалық өсімнің екі негізгі жылжытқыш күштің - сауда мен туризмді дамыту үшін қосымша ынта береді.

Қазақстан, Қырғызстан және Тәжікстанның Қытаймен шекарасы Шыңжан-Ұйғыр автономиялық облыс бойынан 2 060 миля құрайды. Қытай экономикасы адамзат тарихындағы экономикалық өсімнің ең серпінді және тұрақты деңгейіне қол жеткізді. Ол көлемі заңғар рыногы, тұрақты өсетін сатып алу қабілеттілігі және орта-азиялық өнімнің көбейетін импортын қабылдау, сондай-ақ өңірге капитал жеткізу қабілеттілігімен сипатталады. Алайда экспорттың артуына негізделетін Қытай экономикасының жылдам өсімі жағалау маңындағы өңірлер мен мемлекеттің ішінде

Теңізден алыс болуы, шағын экономикалық көлемдер, басты рыноктардан алыс болуы, сондай-ақ Совет Одағының құлауы Орталық Азия елдерінің саудасы мен транзитінің деңгейлеріне елеулі теріс әсер етті. Орталық Азиядағы жағдайдың күрделілігін көрсету үшін 2000 жылғы қазанда БҰҰ Бас Ассамблеясының Сессиясындағы өз сөзінде Қазақстанның Тұрақты Өкілі Орталық Азиядағы көлік шығындары өндірілетін импорт құнының 60 пайызына жетуі мүмкін екенін айтты.²

Қазақстан мұнай, көмір және табиғи газ секілді бай табиғи ресурстарға, сондай-ақ темір кені, марганец, хромовая руда, бокситтер және алтын секілді минералдар мен металдарға ие. Ел елеулі мал шаруашылығы да, дәнді дақылдардың өндірісі де дамып жатқан кең далалармен ауыл шаруашылығының әлеуетіне ие. Қазақстанның өнеркәсіптік секторы табиғи ресурстарды өндіру мен өңдеуге және құрылыс жабдығын, тракторларды, ауыл шаруашылығы техникасын, сондай-ақ қорғаныс өнеркәсібі өнімдерінің жекелеген түрлерін өндіруде мамандырылған машинажасау секілді салыстырмалы ірі секторға негізделеді.

² Елші, Біріккен Ұлттар Ұйымын Қазақстан Республикасының Тұрақты Өкілі М. Б. Жарбуссынова ханымның сөйлеген сөзі, Нью-Йорк, 2000 жылғы 26 қазан.

Қазақстан рыноктық экономикалық жүйені жасауда елеулі прогресс көрсетті. Жеке сектор өнеркәсіп пен экономиканың барлық секторларында кеңінен көрсетілген. Ел 2000 жылдан бастап ТМД елдері арасындағы ең жоғары қарқынмен (орташа 9%-ға) **д а м у д а**.

ДСҰ-ға кіру, сондай-ақ экспортты кеңейту және әртараптандыру үкіметтің негізгі басымдылықтары болып табылады. Өзінің шағын ішкі рыногы және тауарларға деген әлемдік бағалардың ауытқуы кезінде елдің осалдығын күшейтетін шикізаттың экспортына тәуелділігі жағдайында сауданың ықпалдасуы Қазақстан үшін өте маңызды. Қазақстан қосымша құны бар тауарлардың экспортын бұдан әрі жылжыту мүмкіндіктерін іздеуде, сондай-ақ оларды әртараптандыруға және экспорттық сауданы кеңейтуге тырысады. Станоктар мен жабдық, автомобильдер мен инструментарий Қазақстанның ең үлкен бөлігін құрайды. Импорттың басқа да маңызды санаттары химиялық өнім, пластик пен резеңке, минералдар мен металдан жасалатын негізгі өнім, сондай-ақ азық-түлік өнімдері болып табылады.

Сонымен бірге Қазақстан Өзбекстан, Қырғызстан және Тәжікстан үшін осы Орталық Азиялық елдерді олардың негізгі сауда серіктес - Ресеймен байланыстыратын басты транзиттік ел болып табылады. Оның үстіне Қазақстан Орталық Азиядағы жол және темір жол инфрақұрылымның ең үлкен бөлігіне ие.

Қырғызстан 1998 жылдан бастап ДСҰ өкілі бола отырып, либералды сауда

саясатын жүргізуде. Ел өңделмеген алтынның экспортына (экспорттың 35%-на жуық), сондай-ақ мақта, темекі, жүн және еттің экспортына тәуелді.

Сыртқы сауда өтпелі кезеңінде ТМД рыноктарынан ДСҰ мүшелердің рыноктарына (негізінде Қытайға) қайта бағытталды. ТМД елдерімен сыртқы сауданың үлесі 1992 жылы 80,1% құраған, бірақ 2002 жылы 45.7%-ға дейін құлады; сол уақыт кезеңі ішіндегі ДСҰ мүшелерімен үлестің тиісті артуы 19.9-дан 52.9%-ға дейін құрады. ДСҰ-ға кіргеннен кейін сыртқы сауданың нақты өсім тенденциясы жоқ болса да, 2000-2002 жж. кезеңінде Қырғызстаннан тауар экспорты өскен. Салаға келетін болсақ, көлік, құрылыс және бизнес қызметтері секілді қызметтердің экспорты 1998 жылдан бастап салыстырмалы тұрақты өсуде, бірақ көлік және сақтандыру секілді қызметтердің импорты қысқарған. Мұның нәтижесінде қызметтер дефициті күрт аздалған.

Қырғызстанның географиялық орналасуы оны Еуропа мен Азия арасындағы табиғи байланыстырушы көпір етеді. Республиканың шоссе жолдары, темір жолдары және әуе көлігі жағынан маңызды транзиттік ел болу әлеуеті бар, және бұл мақсаттарында тиісті инфрақұрылымды дамыту оның кедей және алыс жатқан өңірлерге пайдалы болады.

Тәжікстанның экономикасы азаматтық соғыстың бірнеше жылдары және Ресейден рыноктары мен субсидияларды жоғалту әсерінен әлсіреген. Ел шектеулі мөлшерлердегі күміс, алтын, уран және вольфрам секілді табиғи ресурстарға ие. Өнеркәсіптік сектор ірі алюминий зауытымен, гидроэлектростанциялармен және негізінде жеңіл өнеркәсіп және азық-түлік өнімді өңдеу секторларында жұмыс істейтін шағын ескірген зауыттармен көрсетілген.

Тәжікстан өзінің негізгі экспорттық тауарлар - алюминий мен мақтаға бағалардың ауытқуына қатысты осал. Оның үстіне елдің макроэкономикалық тұрақтылығы ресми экономикалық көмекке тәуелді. Экономиканы ырықтандыруға қарай талпыныс жасағанға қарамастан жеке сектор алдында тарифтік емес кедергілер мәселесі тұр.

Өзбекстан теңізге шығуы жоқ елдермен шекаралас әлемнің екі елдің бірі болып табылады. Ел әлемдегі екінші ең ірі мақта экспорттаушысы, алтын және табиғи газдың басты өндірушісі және өңір әлеміндегі маңызды химикаттар және машина жабдығының өндірушісі болып табылады, Жоғары "қосымша құнына" ие өнімді өндіретін өнеркәсіптің басты салалары арасында - ұшақ жасау, автомобиль жасау, химикаттар өндірісі, электротехникалық және тоқыма жабдығы өндірісі.

Тәуелсіздік алғаннан кейін Өзбекстан рыноктық реформаларда салыстырмалы төмен нәтижелерге жетті және оның орта жылдық экономикалық өсімі 2000 жылдан бастап 4%-ға жуық құраған. Өндірістік базаны күшейту және импортты алмасатын өнімнің өндірісін дамыту мақсатында Өзбекстан сыртқы сауда саласында сүйемелдеу саясатты қолданды. Таяу уақытқа дейін Өзбекстан өз валютасының айырбасталуы қатаң шектеулер қолданды. Импорт үшін жасалған кедергілер Өзбекстанның импорт көлеміне аздау әсер етті. Импорттың үлкен үлесі қапшықтық сауда және көршілес елдермен заңсыз трансшекаралық саудаға келеді. Мақта мен алтынға әлемдік

бағалардың елеулі өсуі, сондай-ақ 2002 - 2003 кезеңінде валютаның девальвациясы соңғы екі жыл ішінде Өзбекстанның төлеу теңгерімінің белсенді сальдосына үлес қ о с т ы .

Өзбекстан өз транзиттік әлеуетін дамыту үшін оң географиялық орналасуына ие. Ол жақсы дамыған жол және темір жол инфрақұрылымға және қажет көлік құралдарына ж ә н е д ә л і з д е р г е и е .

Ұлы Жібек Жолы өңіріндегі **Қытайдың** рөлі сөзсіз. Оның Азия экономикасының жартысын құрайтын экономикасы барлық қатынастарда зор. Қытайдың ДСҰ-ға кіруі және оның әлемдік экономикалық жүйеге едәуір терең ықпалдасуы жалпы Азия үшін маңызды мүмкіндіктер мен міндеттемелерді ұсынады.³ Қытай 1990-2002 жылдары кезеңінде әлемдік экспорттағы өз үлесін үш есе көбейтіп және әлемдік импорттағы өз үлесін екі еседен аса арттырып, бүкіл Азиядан экспорттың өсіп келе жатқан үлесін абсорбирлеп әлемдік саудадағы өз қызметін жылдам кеңейтті.

³ Елена Иванчови, Қытай, Сетапут, Сутиварт-Нареупут, Мин-Жао, 'Қытайдың ДСҰ-ға кірудің өңірлік әсері// Кэти Крамм және Хоми Харс редакциясымен. Шығыс Азия ықпалдасушы ретінде: Жалпы өсім үшін сауда саясатының тәртібі. - Вашингтон: Оксфорд Университи Пресс, Халықаралық Қайта Құру және Даму Банкі/ Дүниежүзілік Банк, 2004, 21-бет.

Өндірістік қуаттылықтың жоғарылауына және жағымды бәсекелес жағдайға байланысты 2002 жылы күрт өсімнен (22.4%) Қытайдың экспорты 2003 жылы 34.6%-ға өскен. Импорт 2002 жылғы қарқынды екі есеге жуық арттырып күшті ішкі сұраныс, мұнайға деген жоғары бағалар және төмендеу тарифтерге байланысты 41%-ға артқан.

Қытай әлемдегі мыс, қалайы, цинк, платина, болат және темір кенінің ең ірі тұтынушысы және әлемдегі алюминий, қорғасын, никель және алтынның екінші ең ірі тұтынушысы болып табылады. Қазіргі уақытта Қытай әлемдегі мұнайдың екінші ең ірі тұтынушысы болып табылады, бұл ретте елдегі сұраныс 2003 жылғы әлемдік сұраныс өсімінің 35% құрайды.⁴ Осы жағынан Орталық Азия елдері Қытай үшін стратегиялық м а ң ы з д ы .

⁴ Азиялық Даму Банкі, 'Азиялық даму перспективалары 2004', Нью-Йорк: Оксфорд Университи Пресс, 2004, 43-бет.

Қытай экономикасындағы негізгі жылжытқыш күш болып табылатын жеке сектор дамуының қарқыны айқындалады. 2002 жылы Қытайдың жеке секторы (шетелдік капиталмен инвестицияланатын кәсіпорындарды қоса) бүкіл өнеркәсіптік өнімнің 60%-н өндірді. Бұл ретте жалпы ресурстар көлемінің 20% пайдаланды. Бүгінгі күні Қытайдың жеке секторында 20 миллионға жуық жұмысшы, сондай-ақ 100 миллион шаруа жұмыспен қамтылған. Оннан сегіз жұмыс орнын жеке шағын және орта

Қытайдағы экономикалық қарқын оның сан алуан халқы мен рынок көлемі ғана емес сонымен қатар оның экспортқа бағытталуы қолдайды. Қытайдың экспорттық рыноктарды кеңінен әртараптандыруға, сондай-ақ жаңа рыноктарға шығуға талпынуы батысқа бағытталған сыртқы саясаттың дамуына әкеліп соқты. Қытайдың Орталық Азияның транзиттік аумақ ретінде жандануының жеделдетушісі болу әлеуеті бар.

Мәселелер мен перспективалар :

Совет Одағының құлауы Орталық Азия ішінде де, оның шегінен тыс та саудадағы мәселелерге әкеліп соқты. Кәсіпорындар деңгейінде де бүкіл ел бойынша да сауда байланыстары жойылды. Жаңа республикалық шекараларда да, Орталық Азияның жекелеген елдердің ішінде де заңды және заңсыз өткізу пункттарында транзит үшін кедергілер туындады. Кейінгі қиындықтарды кейбір елдердегі макроэкономикалық саясат және басқа елдердегі қауіпсіздік мәселелері туғызды.

"Жұмсақ" деп аталатын саудадағы (саясат пен заңнамадағы) айқындалатын жақсартулар Орталық Азиядағы трансшекаралық сауда кезінде жүзеге асырылатын шығыстарға әсер ететін басты аспектісі болып табылады. Даулар, шекараларды жабу, көптеген кедендік пункттар, тарифтік және тарифтік емес кедергілер болжауға болмайтын соңғы бағалармен және жеткізу мерзімдерімен қатар жоғары көлік шығыстарына әкеліп соқты. Мұның барлығы өңірлік сауданы бұзып, сыртқы сауда және шетелдік инвестициялардың өсімі үшін елеулі кедергі болды. Сауданы әртараптандыру немесе жәрдемдесу жөніндегі әрекеттер әртүрлі нәтижелерге алып к е л д і .

Көлікті күшейту және дамыту, шекаралық мәселелерге жәрдемдесу трансшекаралық және транзиттік тауарлар ағындарын реттейтін саясатты, ережені және рәсімдерді бұдан әрі үйлестіруге бағытталған Орталық Азия елдерінің ынтымақтастығы туралы шарттар арқылы ғана мүмкін ⁵ .

⁵ Сауда мен транзит үшін кедергілердің тізбесімен қосымшаны қараңыз

А.2. Инвестициялар

Барлық Орталық Азия елдері ТШИ-ды тұрақты экономикалық және әлеуметтік даму үшін аса маңызды ретінде қарайды. Алайда, негізгі өңірлік басымдылық ретінде шетелдік инвестицияларды Орталық Азияға тарту әрекеттері сауданы кеңейтудегі сәйкессіз прогреспен, баяу жекешелендіру және ШОБ кәсіпорындары дамуының әлсіздігімен бейтараптандырылған. 2000 жылдан бастап Орталық Азия елдерінің көбінде саяси және экономикалық жағдай тұрақтандыра бастағанда, ТШИ ағындарының күшеюі байқалады.

Олардың көбісі мұнай өндірісіне, түсті металдар өндірісіне, инфрақұрылымға, алғашқы өңдеу өнеркәсібіне және қызметтер көрсетуге бағытталған. АҚШ, сондай-ақ

ЕО, Жапония, Түркия, Иран және Қытай ТШИ ең ірі көздері болып табылған. Қытай Орталық Азияға 1997 жылдан бастап 440 миллион долларды инвестициялады және 240 компанияны тіркеді.

Қазақстан негізінен, өзінің минералдық және мұнай ресурстарының байлығымен, сондай-ақ Шетелдік инвестициялар туралы заң сияқты жақындағы экономикалық реформалардың бастамашылығына сай ТШИ-ді тарту жоспарында жетістікке жетті. 2002 жылдың қыркүйегінде Қазақстанның кредиттік-рейтингілік қарым-қатынасы (Moody бойынша) инвестициялық класқа дейін өсті, яғни, Қазақстан осы деңгейге жеткен ТМД-ның елдерінің біріншісі болып табылады. Алайда, жеке сектордың сауда мен экспорттық аспектілерді дамытудағы күрделілігі ТШИ-ді тартуда және сауданы дамытуды жылжытуға оның табыстарына теріс әсер етті.

Экономикалық ырықтандыру Қазақстанға 1992-2003 жылдар кезеңіне 15 миллиардтан астам жалпы сомаға ТШИ-ді тартуға мүмкіндік берді, бұл ретте, елге жылдық инвестициялардың деңгейі 2-2,1 миллиард АҚШ долларын құрады. Елдің табиғи ресурстары шетелдік инвесторлар үшін негізгі қызығушылықты білдіреді. ТШИ-дің көпшілігі мұнайды өндіруге және металлургияға және коммуникациялық инфрақұрылымды дамытуға бағытталған. Өнеркәсіп пен ауыл шаруашылығы қазіргі күнге дейін шетелдік инвесторлар үшін тартымды болып қалуда.

Қырғызстанда ТШИ-мен байланысты қолайсыз үрдістерді түзету үшін байыпты күш-жігер қабылданды және бұл бағыттағы даму болашағы жақсы. Шетелдік инвестициялар 1997 жылы қабылданған Шетелдік инвестициялар туралы заңмен және 2003 жылы наурызда қабылданған Инвестициялар туралы заңмен реттеледі.

Шетелдік инвесторлар Қырғызстанда бірлескен кәсіпорындарды құрусыз меншіктердің және басқа да материалдық құндылықтардың жалғыз иелері болуы мүмкін. Олар Қырғызстанда оларға жұмыс істеуге және тұруға рұқсат ететін рұқсатнаманы автоматты түрде алуға құқығы бар және ДСҰ мен Шенген келісімінің мүшелері болып табылатын кейбір елдердің азаматтары елге рұқсатнамасыз кіре алады.

Осы және басқа да күш-жігерлер Қырғызстанға 2003 жылы шамамен 20 млн. АҚШ долларындағы сомаға ТШИ-ді тартуға мүмкіндік берді, бұл 2002 жылмен салыстырғанда төрт есе көп. 1992-2003 жылдар аралығында Қырғызстан жалпы сомасы 470 млн. АҚШ долларындағы шетелдік инвестицияларды тартты.

Тәжікстан азамат соғысынан кейінгі жылдар ішінде бейбітшілік пен тұрақтылықты күшейтуде біраз табыстарға жетті. Ол ТШИ-ді өзінің ең жоғарғы экономикалық басымдығы ретінде қарайды. Инвестициялау мүмкіндігі сауданы дамытуда кедергілерге ұшырағандықтан Үкімет халықаралық инвестицияларды тарту үшін он қадам ретінде оларды қарай отырып, экономикалық және банктік реформаларды жүргізуді қолдады.

1992 жылдан бастап Тәжікстан жалпы сомасы 240 млн. АҚШ долларынан астам

жалпы сомаға ТШИ-ді тартты (2002 жылы - 36 млн. АҚШ доллары, 2003 жылы - 24 млн.АҚШ доллары). Алайда, сыртқы берешек сомасын арттыру болашақта Тәжікстанға кредиттік рейтингіге кедергі келтіруі мүмкін, ол одан да төмен ТШИ ағымына теріс с а л д а р ғ а а л ы п к е л е д і .

Өзбекстан ресурстарға бай және Орталық Азия елдерінің арасында халқының саны көп. Ол шетелдік инвесторлар үшін әлеуетті тартымды болып табылады. Үкімет бір мезгілде нарықтық қатынастарды жеделдете отырып, одан кейінгі екі жыл ішінде жылжымайтын мүліктің мемлекеттік объектілерінің көпшілігінің жекешелендірілуін қ о л д а й т ы н б о л а д ы .

ТШИ-дің 1992-2003 жылдар кезеңі үшін жалпы сомасы шамамен 870 млн.АҚШ долларын құрады (2002 жылы - 58 млн.АҚШ доллары, 2003 - 40 млн АҚШ доллары). Жалпы инвестициялардың бөлігі ретінде шетелдік инвестициялардың үлесі 1996 жылдан 19%-дан 2001 жылы 33,7% өсті. Экономикалық ырықтандыру жөніндегі жақындағы қадамдар аяқталмаған 2004 жылдың деректері бойынша 1 млрд-тан астам АҚШ долларын құраған ТШИ-дің ағымына оң әсер етті.

Қытай өз экономикалық табысын ТШИ-ді тартуда құрды. 2003 жылы ол 53 миллиард АҚШ долларынан астам сомаға шетелдік инвестицияларды тартты. 2002 жылы ДСҰ-ға кіріп, ол өз саудасын одан әрі ырықтандырды, кеден тарифтерін қысқартты және шетелдік инвесторлар үшін қызметтерді жақсартты. Ол жаңа рыноктарға белсенді инвестициялауға тырысатын дамыған жеке сектор мен тәжірибе жөнінде Орталық Азия үшін көп нәрсені ұсына алады. Қытай Үкіметі өзінің солтүстік-батыс өңірлерінің өсуін ынталандыруға бағытталған өңірлік саясатты жедел бастады. Жібек жолының бойындағы (Шыңжаң, Гансу, Квингхай, Шангси, Нингсия және Шанкси) облыстарды даму саясаты мен преференциялық (мүмкіндігінше) инвестициялар бар. 2001-2005 жылдар кезеңінде теміржол желісін дамытуға 12 миллиард АҚШ доллары пайдаланылатын болады, сондай-ақ шығысты батыспен жалғастыратын ұзақтығы 4000 шақырымдық табиғи газ құбыр өткізгіші салынды. Батыс өңірлерге инвестициялар 2002 жылы орталық (20%) немесе шығыс (16,2%) өңірлерге қарағанда 20,6% өсті. Шыңжаң үшін дамыту жоспары 2001-2005 жылдар кезеңіне 10% жылдық өсу қарқынның болжамын береді. Инвестициялардың өсуі 13,5%, ал сыртқы сауда 9% жоспарлануда.

Пайдалы қазбаларды өндіру, тамақ өнімдерін қайта өңдеу, құрылыс материалдарын шығару, тракторларды құрастыру және ауыл шаруашылығын дамыту сияқты болашақ өнімге айырбасқа капиталдық негізде инвестициялай отырып, Орталық Азияға тікелей инвестициялардың көптеген жобаларына бастамашылық жасады. Бұл ретте, капиталдық инвестициялардың көлемі капиталды, еңбекті беруді қамтитын қазіргі күнгі іске асырылған жобалар жоғары болған жоқ және ноу-хау өзінің табыстылығын көрсетті. Инвестициялық мүмкіндіктерді күшейту мақсатымен банк қызметтеріндегі сауда қызметтерін жақсарту; бизнес ақпарат қызметтерін беру; кәсіпорындарға

инвестициялау үшін мүмкіндіктер мен техникалық ынтымақтастықты іздестіру үшін Қытай мен Орталық Азия елдерінің арасындағы екіжақты негізде бірлескен Комиссия құрылған.

Көлік жүйесін дамыту Орталық Азия мен Қытай арасындағы неғұрлым тығыз экономикалық қарым-қатынастарды дамыту үшін сындарлы маңызды болып табылады және өңірлік негізде тікелей шетелдік инвестицияларды (ТШИ) тартуға неғұрлым мақсатты тәсіл қажеттілігінің негізгі үлгісі болып табылады. Жартылай құрылған немесе жоспарланған физикалық инфрақұрылым тауарлардың тоқтаусыз ағыны үшін жартылай және толық емес болып табылады (ii-қосымшасын қараңыз). Теміржол желісі үлкен инвестицияларды талап етеді: көлік қозғалысы үшін жарамды халықаралық жолдар аз және тиімділіктің ең жоғары деңгейіне дейін көлік жүйесін көтеру үшін жаңа ақпараттық технологиялар талап етіледі. Болашақ экономикалық өсудің талаптарына жауап беретіндей инфрақұрылымды жаңарту үшін қазірдің өзінде көп іс тындырылды. Алайда, қаржыландыру басты кедергі болып табылады. Өндірістік және шоғырландырылған көлік жүйесіне қажеттілікке назар аудару бірінші кезекке жаңа қаржылық шешімдердің және жеке және мемлекеттік сектордың арасындағы әріптестік (ЖМСӨ) қажеттілігін шығарды.

Өңірге ТШИ тартудың тиімді тетігі немесе тұтастай алғанда жарнаманың мүмкіндіктері жоқ. Бұдан әрі келісілген өңірлік күш-жігер және инвестициялық кедергілерді жою мақсатымен ішкі рынокты үздіксіз ырықтандыру талап етіледі.

А.3. Туризм

Дүниежүзілік Туристік Ұйымының (ДТҰ) бағалауы бойынша туристердің ағыны 3 есе артады және 2020 жылы 15 миллиардқа жетеді. Тоқтаусыз жылдамдық және әлемдегі туристік өнім өсімінің көлемі бірегей және нәзік мәдени орындарға, инфрақұрылымға, жергілікті ресурстарға және қоршаған ортаға күшті әсер етуге алып келеді. Туристік өнімді ұзақ мерзімді көру, жоспарлау және бақыланатын дамыту жергілікті қауымдастықтарға туризмнен экономикалық пайданы әкелу кедейлікті қысқарту және қоршаған ортаны қорғау үшін қажетті.

Жібек жолы өңірінің магниттік тартуы әсіресе, соңғы он жылдықта әлемде жыл сайын 15% өсетін **мәдени туризмді** дамытуға сай келеді. Тарихи орындар мен дәстүрлі өнер мен кәсіпшілік бай әртараптандырылған туристік өнімді ұсынады. Алайда бұл мүмкіндіктермен қатар қауіпті де көздейді. Елдің қаржылық және әлеуметтік прогресіне үлес қосып тұрақты болуы үшін табиғатты сақтау және туризм бір-бірін өзара толықтыруы тиіс. мемлекеттік және жеке секторлар осыған қол жеткізу үшін жергілікті қауымдастықтармен бірлесіп жұмыс істеуі тиіс. ДТҰ экономикалық даму арасындағы балансқа қол жеткізудің төрт қағидатын пайдаланады: мәдени туризм саясаты мұраны сақтауды көздеген қызметпен байланысты болуы тиіс; мұраны сақтау басым келеді; жеке және мемлекеттік секторлар арасындағы серіктестік (ЖМСС) жергілікті қауымдастықтар одан пайда алу үшін жоғары технологиялық машықтарды

беру және туризмді оқыту мақсатында нығайтылады; азаматтық қоғамның жағынан мәдени туризмге мүдделіліктің болуы қажет.

Жібек Жолы елдері өз өнімін ұзақ мерзімде әртараптандыра алуы қажет. Жібек Жолы өңірі **экотуризмді** дамыту үшін өңір ретінде елеулі әлеуетке ие. Шағын кәсіпорындар экотуризм секторының негізін құрайды, бұл ретте көптеген экотуризм операторлары шағын топтарға немесе жекелеген тұлғаларға арнайы қызметтер көрсетеді. Экотуризм қоршаған ортаны сақтау, қоғамның қатысты, өзгерту, оқыту және басқару арқылы экологиялық және әлеуметтік тұрақтылықты күшейтеді. Ұлттық зерттеу немесе ғылыми институттар, халықаралық серіктестер немесе жергілікті қауымдас туристік жобалар секілді басқа да серіктестермен ынтымақтастық ақпарат және өнім сапасы деңгейін арттыруға көмектеседі. Жаксы зерделеген және басқарылатын маркетинг арқылы экономикалық тұрақтылық экотуризмнің негізгі бөлігі болып табылады. Көптеген оңды әрекеттер етілді, бірақ кейбір елдерде әлі күнге дейін туризмді шектейтін мемлекеттік реттеу бар.

Қазақстандағы туризмге шығындар 2002 жылы 621 миллион АҚШ долларға жетті, бұл 1998 жылғы жалпы шығыстармен салыстырғанда 50% өсім құрады. Шығыс Азия мен Тынық мұхит өңірінен туристердің келуі 2001 жылға қарағанда 23% өсті. Қытайлық туристердің саны 17%-ға өсті. Қазақстан 2001 жылы "Қазақстан Республикасындағы туристік қызмет туралы заң" қабылдады. Заң экотуризмді дамытудың үшін нормативтік-құқықтық негізін салды және лицензиялау жүйесін қабылдады. Сертификаттау жүйесі әзірленген. Туризм саласындағы мемлекеттік реттеуді Қазақстанның Индустрия және сауда министрлігі, сондай-ақ жергілікті уәкілетті аумақтың органдар жүзеге асырады. Қазақстан Республикасы Үкіметінің жанында Үйлестіру Кеңес жұмыс істеуде.

Қырғызстандағы туризм жыл сайын 10-15% өседі. Туризмнен түсімдер 1998 жылға қарағанда төрт есе өскен және 2002 жылы тұтастай 36 миллион АҚШ доллар құрады. Туристердің көбісі Еуропадан келеді (туристердің бүкіл рыногынан 63%), ал Қытайдан Қырғызстанға туризм 2001-2002 жж. арасында бүкіл рыноктық үлестен 5%-н құрап, 43%-ға өсті. Алайда инфрақұрылым нашар дамыған және шетелдік инвесторлар үшін инвестициялық ахуал салыстырмалы тартымды болса да, осы секторды дамытудың жеткілікті сипатына байланысты туризм секторына инвестициялар баяу болды. Қырғызстандағы жауапты экотуризмді дамытуға қолайлы жағдай туғызатын ережелер жоқ.

Тәжікстандағы туризм жаңа ғана жандандыра бастады, бірақ 1998 жылғы 3.190-дан 2002 жылғы 5.200-ге дейін тұрақты өсуде. Памир секілді табиғатының әсемдігімен игерілмеген өңірлер шытырман оқиғалы және экотуризмді дамыту үшін елеулі әлеуетті ұсынады, және 2006 жылы халықаралық қонақүйді ашу жоспары бар.

Өзбекстанның Бухара, Самарканд және Хива секілді тарихи көрнекті жерлері Жібек Жолының көне даңқының белгісі болып табылады. Өзбекстандағы туризмге

шығыстар 1998 жылғы 167 миллион АҚШ доллардан 2002 жылғы 68 миллион АҚШ долларға дейін төмендеген кезде өңірдегі қауіпсіздік жағынан қауіпке байланысты ел болашақты даму үшін бар әлеуетке ие. Шығыс Азия мен Тынық мұхит бассейнінен келетін туристер 2002 жылы рыноктық үлесінің 58,8%-н құрады. Өзбекстан туристік қызметтер көрсету рыногын және туризмді дамыту үшін заңнамалық негіз жасау жөніндегі жұмыс істеуде. Мемлекеттік компаниялар акционерлік қоғамдарға, бірлескен жеке кәсіпорындарға қайта құрылды. ЕО, АҚШ елдері, Жапония үшін туризм саласы үшін рәсімдер жеңілдетілген және шағын және орта көлемді қонақ үйлер салуға көмектесу үшін туризм секторына ТШИ тарту жолдары ізденуде.

Болжамдарға сәйкес 2020 жылғы қарай **Қытай** жыл сайын 100 миллион туристер тартып басты туризм елі болады. Демалысқа шетелге баратын қытайлық туристердің саны 2001 жылға жалпы 12,13 миллион құрап, 1998 жылғы 1 миллионға өсті. Осы цифр 2020 жылға қарай 100 миллионға дейін өседі. Туризм қытай экономикасының түпкі мәні ретінде қаралады және Дүниежүзілік Саяхат және Туризм жөніндегі Кеңес (ДСТК) деректеріне сәйкес туризм секторы 2004 жылы 183,6 миллиард АҚШ доллар құрайтыны күтілуде. 2003-2004 жылдары осы секторда жұмыспен қамтылуының 21,3%-ға өсуі пайда болды, бұл осы елдегі жұмыспен қамтылудың жалпы пайызынан 1,9%-н құрайды. Әуе жолдарының тұрақты рейстері бар және Жібек Жолы бойында орналасқан әртүрлі елдерге туристік бағыттар өткізу мүмкіндіктерін арттырып, қытайлық қалаларды Орталық Азия қалаларымен біріктіретін жолдар салынуда.

1994 жылғы Самарқанд Декларациясы іс жүзіндегі тұжырымдаманы дамыту және жылжыту үшін бір ұранмен Жібек Жолы елдерін біріктірді. Көлік инфрақұрылымы тұрақты жақсаруда. Өзбекстанның Самарқанд, Бұхара және Ургенчтегі әуежайлар халықаралық қуаттылықтарға ие. Ташкентте, Бішкекте және Алматыдағы әуежайлар елеулі жаңарылған. Алайда туризм экономика және жалпы қоғамды дамытуға үлес қосу үшін шешуі тиіс елеулі мәселелер қалуда.

Туризмді дамыту жолында тұрған кедергілер :

- Туристердің кедергісіз трансшекаралық жылжуына көптеген кедергілерге байланысты Жібек Жолы бойындағы бағыттарға енгізілген баратын елдеріне келіп-қайту іс жүзінде мүмкін емес.

- Дүниежүзілік Сауда Ұйымына сәйкес туристік саяхаттар кезінде белгіленген нормалар мен ережелерді (рәсімдіктер) сақтау Жібек Жолы бойындағы саяхаттар мен туризм өсімі үшін ең қиын кедергі болуы мүмкін.

- Қалыптасқан визалық режимдер және рәсімдер ауы және көп уақыт алады, ал шығындар жоғары. Кейбіреулер визалық мәселені келіссөздерге жатпайтын мәселе ретінде қараса, жекелеген визалық мәселелерді жеңілдету экономикаға өте жағымды әсер етуі мүмкін.

- Жібек Жолы елдеріне және олар арасындағы келу мүмкіндігін жақсарту қажет. Негізгі туризм рыноктары, яғни Жапония, Батыс Еуропа және Солтүстік Америка үшін

келу мүмкіндігі әсіресе маңызды. Орталық Азия елдеріне шоссе және темір жолдарымен келу оңай емес, жолаушылардың саны аз болған кезде әуе рейстерінің жиілігі төмен. Қауіпсіздік қауіп төндіреді. Тұру үшін сапалы орындарының болуы ш е к т е у л і .

- Көптеген Жібек Жолы елдері туризм секторына қатысты жоспарлық экономика шараларын қабылдайды. Лицензиялар және нормативтік-заңнамалық режимдер Жібек Жолының басқа елдерінен туристік кәсіпорындарға рыноктық қол жеткізуді жеңілдету үшін аз мүмкіндіктер береді. Үкіметтер сауданы ырықтандыру, бірлескен туризм кәсіпорындары және Жібек Жолы елдерінің операторлары үшін салық режимін жеңілдетуге негізделген саясат пен стратегияны қабылдау қажеттілігі бар.

- Жібек Жолы өнімінің әлеуетін дамыту қажет. Бұл туристік ресурстарды мүкәммалдауға дайындалуды; бірнеше елдер/орындарға келіп-қайтуды көздеген туризм өнімін дамытуды; Жібек Жолының бай мәдени мұрасын сақтау мақсатында өнерлер мен кәсіпшілікті дамытуды; бірлескен маркетингті қалыптастыру және іске асыруды және стратегиялар мен бағдарламаларды жылжуды; Жібек Жолы имиджін жақсартуды; Жібек Жолының туристік өнімін жалпы ұранмен логотипін (эмблемасын) жасауды енгізеді.

Жібек Жолы өңірлеріндегі экономикалық ынтымақтастықты донорлық және серіктестік қолдау

Бірнеше көпжақты және екіжақты донорлар Орталық Азия елдеріндегі өңірлік экономикалық ынтымақтастықтың маңыздылығын танытты. Қайталауды болдырмау мақсатында үйлестіру және оң энергия асау өңірлік экономикалық ынтымақтастық мәселелерін ұзақ мерзімді дамыту үшін аса маңызды болып табылады.

Азия Даму Банкі (АДБ) Орталық Азиядағы өңірлік ынтымақтастықта басты рөл атқарды. АДБ өз қызметін төрт бағытта жүзеге асырады: 1) көліктегі ресурстарды жұмылдыру, энергетика мен сауданың дамуына жәрдемдесу; 2) жалпы институционалды негіздерді нығайту; 3) Орталық Азия, Ауғанстан және Оңтүстік Азия елдері арасындағы экономикалық ынтымақтастықты жылжу және қолдау; 4) донорларды үйлестіруді күшейту.

Орталық Азиялық Өңірлік Экономикалық Ұнтымақтастықтың (ОАӨЭҰ) АДБ Бағдарламасын АДБ 1997 жылы бастаған. ОАӨЭҰ бағдарламасының негізгі міндеті экономикалық ынтымақтастықты қолдау арқылы экономикалық өсімге және Орталық Азия өңіріндегі өмір деңгейін арттыруға жәрдемдесу болып табылады. Бағдарламаның жарамды стратегиялары инфрақұрылымдық жобаларды қаржыландыру және көлік, сауда және энергетика салаларындағы трансшекаралық ынтымақтастыққа жәрдемдесу саясатын жақсарту, сондай-ақ тауарлар мен адамдардың жылжуы үшін трансшекаралық кедергілерді жоюға бағытталған саясат реформаларын жылжыту.

2002 жылы АДБ 115 миллион АҚШ доллар сомасына энергетика және саудаға жәрдемдесу секторларында екі инвестициялық жоба үшін несиелерді бекітті. Бұл ЕҚДБ Қазақстан, Тәжікстан және Қырғызстандағы жол жобасын қоса қаржыландыруды болжанады. 10 миллион АҚШ доллар көлік секторын зерттеу және Орталық Азиядан Оңтүстік Азияға және Иранға көлік дәліздерін қолдауға бекітілген. АДБ кеден баждары жүйесіне Кедендік Үйлестіру Комитетін (КҮК) қолдау арқылы қатысты. Донорлық үйлестіруді нығайту саласында АДБ Орталық Азия бойынша жыл сайынғы министрлер деңгейіндегі мәжілісті ұйымдастырады.

ЕО (ТАСИС) : Ұлттық көлемдегі жобалар жекелеген елдерде және секторларда ШОБ кәсіпорындарын дамытуға бағытталады. Сауданы дамытуды қолдау жөніндегі маңызды мәселелер Қазақстанмен және Қытаймен трансшекаралық сауданы талдауды қосатын, сарапшылар қауымдастығын құруды бастаған ШОБ жөніндегі қырғызстандық жобада қамтылған. Жақын арада қырғыз-қытай трансшекаралық сауданы жақсартуға бағытталған бағдарлама басталған.

ЮСАИД сауда әлеуетін күшейту жөніндегі техникалық көмек бағдарламасы (ТСВ) олардың ғаламдық экономикаға ықпалдасуы үшін өтпелі экономикамен елдерге көмектесу үшін арналған. Стратегиялар сауда келіссөздерге, сауда келісімдерін іске асыруға, сауда мүмкіндіктеріне экономикалық әрекет етуді дамытуға көмектесу қосады.

Техникалық көмектесудің өңірлік бағдарламалары: Кәсіпкерлікті дамыту жобасы (КДЖ) ШОБ дамытуға бағытталған; жоба Орталық Азия елдерінде кәсіпкерлікті дамыту орталықтарын құруға көмектесті (КДО). Сауда және инвестициялар жобасы (СИЖ) өңірдегі сауданы дамыту мәселелерін шешуге бағытталған.

ЕО-ның Орталық Азиядағы Шекараларды Басқару жөніндегі Бағдарламасы (ОАШББ - WOMSA) Орталық Азияның бес еліне шекаралық басқару тиімділігін жақсартуға көмектесуде басты рөл атқарды. ОАШББ шекаралық пункттарға тікелей көмек шекарадағы басқаруды жаңару үшін қажет көптеген компоненттердің бірі болып табылатынын түсінуде. Едәуір кең мәселелерден (құқық және заңнама, ұйымдық құрылым, адам ресурстары, сыбайлас жемқорлық, шекара маңындағы тұрақсыздық, донорлық көмек мәселелеріне көмектесу секілді) тыс әзірленсе көмектесу жөніндегі шаралардың перспективалары жоқ және қысқа мерзімдік және ұзақ мерзімдік аспектілерде тиімді емес.

Экономикалық саясатты әзірлеумен айналысатын жүйе (EPIN) Орталық Азияға арнайы бағытталуы бар РБЭС өңірінің кірістері төмен елдердегі экономикалық саясатты әзірлеумен айналысатын мекемелерде талдамалы, консультациялық және әкімшілік әлеуетті күшейтуге бағытталған өңірлік жоба болып табылады. Оның мақсаты экономикалық және әлеуметтік саясат мәселелері жөніндегі ұлттық дебаттардың тәуелсіз қатысушыларына сенімді арттыру болып табылады. Бұған осы елдерде экономикалық саясат мәселелерімен айналысатын мекемелер мен зерттеулері

мен зерттеушілерінің саясат саласындағы тәжірибесі және өтпелі кезеңнің мәселелерін шешуде пайдалы практикалық тәжірибесі бар ЕО жаңа елдерінің (атап айтқанда Орталық Еуропа) сондай мекемелері арасындағы байланыс орнату арқылы қол жеткізіледі.

Халықаралық сауда орталығы (ХСО) ЮНКТАД/ДТҰ. 2002 жылы ХСО Швейцария Үкіметі қаржыландыратын Орталық Азиядағы саудаға жәрдемдесудің өңірлік жобаны (SECO) бастады. 2003 жылы жоба Қазақстан, Қырғызстан, Тәжікстан және Өзбекстан үшін төрт ұлттық жобаға бөлінген. Ұлттық жобалар ұлттық сауда стратегиясын дамытуға, рыноктық талдауға, ДТҰ мәселелеріне, мемлекеттік сатып алу және сауда ақпаратқа қатысты салаларды қамтиды.

Жапония Үкіметі сауда секторына және Орталық Азия елдеріндегі әлеуетті көбейтуге ODA несиелерін береді (даму үшін ресми көмекке концессиялық несиелер).

Норвегия Үкіметі/ЮНЕСКО қаржыландыратын "Орталық Азия және Гималайдағы таулы өңірлерде мәдени және экологиялық туризмді дамыту" жобасы Қырғызстан, Тәжікстан және Қазақстанның ішкі өңірлерін қамтиды.

БҰҰДБ

БҰҰДБ өз жағдайы бойынша Орталық Азия елдерімен өңірлік экономикалық ынтымақтастығы мәселелерінде Қытайдың қатысуын қамтамасыз ету арқылы ішкі өңірлік диалогқа жәрдемдесуге қабілетті жалғыз көпжақты ұйым болып табылады. Ұйым Орталық Азия өңірінде және ЖЖӨДБ арқылы - өңір мен қытай арасында өңірлік ынтымақтастықты қолдаудың бай тәжірибесіне ие. БҰҰДБ Жібек Жолында орналасқан елдерде күшті институционалды қатысуға ие және оның үйлестіруінде осы сияқты көп және екі жақты донорлық қызметке көмектесетін БҰҰ-ның агенттігі жүйесінде үйлестіруші рөлді жүзеге асырады. І Фазада БҰҰДБ-ның қатысуын үкімет мүшелері неғұрлым тығыз экономикалық ынтымақтастық үшін маңызды катализатор ретінде қарады.

Жібек Жолы Өңірін Даму Бағдарламасы (ЖЖӨДБ-І): Өңірлік Ынтымақтастық үшін Әлеуетті күшейту және Дамыту (2000-2002)

ЖЖӨДБ-І өңірлік ынтымақтастықты дамыту үшін мыналар: мүше елдерде (Қытайда, Қазақстанда, Қырғызстанда, Тәжікстанда) Ұлттық Үйлестіру Механизмдерін (ҰҰМ) құру; бірлесіп оқыту бойынша жұмыс семинарлары мен қызметтерін жүргізу уақытында диалог; екі бірлескен зерттеулер мен ХСО (Тәжікстанда және Қырғызстанда) Орталықтар желісін құру арқылы негіз құрды. Бағдарлама мүше елдердің бағдарламасына қосылған Қытай үшін трансшекаралық сауда; Қазақстандағы шетелдік инвестициялар туралы Заңға өзгерістер енгізу; Қырғызстандағы шетелдік инвестициялар туралы Заңға өзгерістер енгізу үшін ынталандыру; Тәжікстаннан Қырғызстанға жол мәселелері бойынша жоспарлауды жаңғырту, сондай-ақ ерекше экономикалық аймақтар туралы Заң жобасын әзірлеу және шетелдік инвестициялар туралы Заңға бастамашылық мәселелерін қоса алғанда, кедендік статистика

мәселелерін анықтау сияқты ұсыныстарымен бірге тәжірибелік, жұмыс деңгейінде қызметке жәрдемдесті. Бағалау миссиясы "идеяларды тудырушы" алысқа қарыштаған жоспар мүше елдердің үкіметтері энтузиазммен қолдаған, өңірлік ынтымақтастықтың маңызды форумы ретінде жобаның дамуына үлес қосқаны туралы қорытындыға келді. Келесі жұмыс бойынша ұсыныстар: бірқатар негізде нақты іс-шараларды іске асырумен байланысты жағдайларды жақсартуды; жоба қызметін іске асыру жөніндегі күн сайынғы жұмыстарды олардың орындауы үшін орта деңгейдегі ұлттық бөлімшелерді құруды және ұлттық деңгейде іске асыруды жақсартуды қамтыды.

ЖЖӨП "Қытайдың әлеуеттік күшеюі және Жаңа Қытай Жібек Жолының (II Фаза) бойында орналасқан провинциялардағы адамдық ресурстарды дамыту" БҰҰДБ жобасымен бірге бір уақытта жүзеге асырылады. Жобаның мақсаты Қытай Жаңа Жібек Жолы (ЖЖЖ) өңірінің экономикалық дамуын қолдау болып табылады. Бұған өңірге сауда мен инвестиция үшін қолдау ортасын құру үшін жергілікті әлеуетті күшейту және ұлттық саясат реформасын қолдау арқылы қол жеткізілетін болады. Сондай-ақ жоба трансшекаралық экономикалық аймағын құрудың техника-экономикалық негіздемесін, сондай-ақ өңірлік сауда мен көлікті жақсартуға бағытталған саяси шешімдерді қабылдау деңгейінде Қытай мен Орталық Азия елдерінің арасындағы ынтымақтастығында қолдау көрсететін жұмыс жоспарын қамтиды. Мэрлар Форумы Жаңа Жібек Жолы (ЖЖЖ) өңірінде тұрақты туризм бойынша жол картасын келісу арқылы туризм компонентін қолдауға өз үлесін қосады.

Орталық Азия бойынша 2003-2005 жылдарға арналған БҰҰДБ-ның стратегиясы экономикалық реформаларды қолдау мен осы бағытта жұмыс істейтін басқа донорлармен үйлестіру негізінде демократиялық басқару үшін ұлттық және өңірлік деңгейде бастамаларды жүйелендіруге беттелген.

Б. СТРАТЕГИЯ

ЖЖӨП жобалық міндеттемелерге қол жеткізу бойынша ұлттық деңгейде жеке қызметтегі мүдделілік деңгейін жоғарылатуға жәрдемдесетін болады. Ол Ынтымақтастық жөніндегі Шанхай Ұйымымен (ШҰҰ) бірге және мүше елдердің үкіметтерімен тығыз ынтымақтастық негізінде саяси нәтижелерге қол жеткізу үшін ең жоғары деңгейде жұмыс істейтін болады. Ол бір уақытта Орталық Азия елдері мен Қытай арасында тұрақты экономикалық байланысқа кең қолдау көрсете отырып, институционалды әлеуетті дамыту үшін негіз құруға ұмтылатын болады.

Қытай мен Орталық Азия арасындағы өңірлік ынтымақтастықты күшейту ұзақ мерзімді кезеңде келісілген күшті қажет етеді. ЖЖӨП көмектің қосымша көздері мен қаржыландыру жалпы мақсатқа қол жеткізуге ықпал етуге ұмтылатын стратегиялық маңызды бастама ретінде қаралуы тиіс. Жоба жетекшілерінің негізгі мақсаты жоба шеңберінде іс-шараларды қолдау үшін **ресурстарды жұмылдыру** болады.

ЖЖӨП жобалық міндеттемелерге және үш мақсатты бағыттарға сәйкес келетін қолдау көрсетілетін **ұлттық бағдарламаларды** іске асыруға ықпал ететін болады.

Барлық өңірде неғұрлым тиімді экономикалық ынтымақтастық ұзақ мерзімді перспективада оң әсерге ие болады, жоба сондай-ақ өзінің географиялық қамтуының мүмкіндіктері мен кеңейту жолдарын зерделейтін болады.

Жоба көзінше Жібек Жолы өңірінде экономикалық ынтымақтастық ахуалын жақсартуға нақты үлесін енгізетін нақты мақсаттарды анықтайтын болады және олардың іске асырылуына ерекше мән береді. Ол үш өзара байланысты бағыттарда: сауда мен транзитте, инвестиция мен туризмде нақты нәтижелерге қол жеткізуге бағытталатын болады.

Б.1. Сауда және транзит

Жоба сауда мен транзит мәселелеріне екі жақты тәсілге негізделетін болады. Ол Жібек Жолы өңірінде сауда мен транзит мәселелері бойынша шешімдерді қабылдау үшін **қолайлы саясат және құқықтық ортаны** әзірлеуге ықпал ететін болады; және ол өңірде сауда мен транзит саласында жеке сектордың **неғұрлым кеңінен** қатысуына ықпал ететін болады.

ШЫҰ-ның жұмыс топтары арқылы сауда, көлік және транзит бойынша жобалар мынадай: саясатты талдау және құқықтық-нормативтік базаны (ТТҒА/ТТА-ға қатысты мәртебені/шағын орынды қосқанда) бағалау; саясатты әзірлеушілер мен үкіметтен келетін лауазымды адамдар үшін сауда мен транзит мәселелері бойынша тиімді диалогқа бағытталған оқыту, жұмыс семинарлары мен дөңгелек үстелдер, шағын орындар мен басым бағыттарды анықтау бағыттарында жұмыс істейтін болады.

Ұлттық командалар жұмыстың егжей-тегжейлі және басқарылатын жоспары негізінде қол жеткізген мақсаттарды анықтау қарқынымен сауда және транзит мәселелері бойынша саясат пен ұсыныстарын басты талдауын әзірлеу үшін жұмыс топтарын қалыптастырады.

Бұл есептер Жұмыс Комитетіне және ШЫҰ-на талдау үшін берілетін және ұлттық және өңірлік мәселелер бойынша консенсусқа қол жеткізу үшін пайдаланатын **Іс-шаралар Жоспарының** жобасы үшін негіз қалыптастырады. Талдау мен шолудан кейін Іс-шаралар Жоспары оны қабылдау үшін ШЫҰ мен ұлттық үкіметке берілетін болады. Осы компонент бойынша жұмыс АДБ АӨЭЫО Бағдарламасымен бірге тығыз ынтымақтастықта жүзеге асырылатын болады. Саудаға жәрдемдесу мәселелері шекараны басқару мәселелерімен қатар туындаған жағдайда бірқатар дөңгелек үстелдер, семинарлар мен тренингтер (әсіресе сауда, транзит, офицерлерді - шекарашылар мен кеден қызметкерлерін оқыту бойынша) ұйымдастыруда ОАШБЖБ - ВОМСА-дан (Орталық Азияда шекараларды басқаруға жәрдемдесу бағдарламасынан) нақты көмек сұрайтын боламыз.

Жоба **жеке сектордың**, әсіресе ШОБ-ның өңірдегі сауда мен транзиттің жылжуына неғұрлым белсенді қатысуына ықпал етуге ұмтылатын болады. Барлық орталық азия елдерінде экономика жеке сектордың көбірек қатысуымен сипатталады, ШОБ-ның үлесі әрбір елде тоқтаусыз өсуде. Экономикалық мәселелерді ШЫҰ саммитінің күн

тәртібіне қосу жөніндегі ШЫҰ-ның ішіндегі жаңа бастама (ШЫҰ мүше елдердің арасында экономикалық қатынастарды нығайтуға арналған айрықша акцентпен) үкімет пен бизнес, мемлекеттік және жеке секторлар (МЖС) арасындағы сауданы жылжытуға және жәрдемдесуге бағытталған шаралар жетістігі үшін өте маңызды диалог үшін мықты негіз құрады. Мемлекеттік және жеке секторлардың өкілдері мен саясатты әзірлеуші тұлғалардың арасындағы табысты диалог рынок қажеттілігін анықтауда көмектеседі, айқындығын және ақпараттық ағынды жақсартады.

Жоба Кәсіпкерлік бойынша ШЫҰ-ның Кеңесіне қолдау көрсетеді, бұл өңірлік сауда мен транзитті жылжыту мен жәрдемдесу бойынша келісілген күш үшін қажетті негізді құрады. Бастапқы фаза кезінде жобаның жетекшілері қызметті жақсарту мен қолдау жолдарын анықтау бойынша тығыз ынтымақтастықта, сондай-ақ ұсыныстар жобасын әзірлеуде ШЫҰ-мен жұмыс істейтін болады.

Жоба кәсіпкерлік бойынша ШЫҰ-ның Кеңесімен мынадай, мысалы: кәсіпорын үшін сауда мен транзит үшін тренингтер мен жұмыс семинарлары; сауда кәсіпорындары мен сауда мен транзитке жәрдемдесуге жауапты мемлекеттік мекемелердің әлеуетін күшейту; экспортқа бағдарланған кәсіпорындар үшін сауда мен кәсіпкерлікті дамыту жөніндегі жобаларға бастама көтеру сияқты **әлеуетті күшейту бағдарламаларына** бастамашылық жасау бағыттары бойынша ынтымақтастықта жұмыс істейтін болады.

Бизнесті өңірлік деңгейде неғұрлым тиімді жасау үшін жоба кәсіпкерлік бойынша ШЫҰ-ның Кеңесіне ЖЖӨП қатысушы елдерде ұлттық ұйымдар, қауымдастықтар мен сауда палаталарының тізілімін құруда, сондай-ақ барлық өңір бойынша желі құруда көмек көрсетеді. Ол сондай-ақ **кәсіби бизнес қауымдастығы** желілерін құру арқылы өңірлік сауданы қолдау желісін нығайтуға көмектеседі.

Осы компонент сауда мен бизнесті дамыту, сондай-ақ жеке сектордың өкілдері арасындағы байланысты өңірлік деңгейде нығайту мәселелерін қолдау арқылы Жібек Жолы Инвестициялық Форумна үлес қосады.

Сауда ақпараты компанияларға халықаралық рынокта тиімді бәсекелесуге мүмкіндік беретін басты элемент болып табылады. Жоба Жібек Жолы өңірінде сауда мен транзиттің ұлттық деңгейде одан әрі жылжуының құралы ретінде коммуникациялық және ақпараттық қызметтерді жақсартуды қолдайтын болады және ИКТ үйлесімді орталықтарын сондай-ақ ақпараттар, білім мен тәжірибе ағынына ықпал ететін өңірлік және өңіраралық желілерін құру мүмкіндігіне баға береді.

АДБ, ЮНКТАД/ДСҰ және басқа да беделді халықаралық агенттіктер (ХТК, ЮСАИД) осы компонентті іске асыру бойынша серіктестер ретінде қаралатын болады.

Б.2. Инвестиция

Жоба **Жібек Жолы Инвестициялық Форумын** ұйымдастыру арқылы өңірде инвестициялау мәселелері бойынша мемлекеттік және жеке секторлар (МЖС) арасында серіктестікті жұмыс істететін және көтермелейтін болады. Жыл сайын немесе жылына

2 рет өткізілетін форум халықаралық және өңірлік инвестицияларды тартуға жұмыс істейтін болады. Барынша үлес қосу үшін жоба оған тікелей шетелдік инвестицияларды (ТШИ) жылжыту үшін мысалы: инфрақұрылым, туризм және қонақ үйлердің құрылысы басым салаларды алып тастай алады. Инвестициялық Форум Басқарушы Комитеттің шешіміне орай Жібек Жолының әр түрлі қалаларында алмастыру негізінде өткізілетін болады.

Өңірлік сауданы дамыту бойынша жұмыс семинарлары кәсіпкерлік бойынша ШЫҰ-ның Кеңесімен, сондай-ақ Жібек Жолы Инвестициялық Форумымен ынтымақтастықта өткізілетін болады. Синетгияны жақсарту мақсатында бірінші кездесу кәсіпкерлік бойынша ЮНКТАД Кеңесінің жыл сайынғы отырысын шақырумен үйлестірілетін болады.

Жоба перспективасына келетін болсақ, басты назар қол қойылған инвестициялық жобалардың санына қатысты нақты прогреске қол жеткізуге шоғырланатын және инвестицияларға бағдарланған болашақ жобаларды бірге жүзеге асыру үшін халықаралық және барлық өңірдің күшін нығайтатын болады.

ЮНКТАД өңірдегі инвестициялық ахуал бойынша жүргізілген зерттеулер негізінде өңірдің стратегиялық талдау-шолуын дайындайды, ТШИ деңгейін арттыру үшін тосқауылдарды қысқарту бойынша нақты ұсыныстарды береді. Бұл жұмыс алдымен Басқарушы Комитет пен ШЫҰ-на ұсынылатын болады.

Форумды өткізудің дайындық қадамы ретінде ұлттық командалар инвестициялық жобалар бойынша ұсыныстарды қалыптастыру және Форумның аясында ТШИ-ді тарту үшін мамандар мен бизнесмендердің-бірлескен-топтарын құратын болады. Жұмыс топтары мысалы: шетелдік инвестициялар туралы заңнаманы үйлестіру, Жібек Жолының бойындағы еркін сауда аймағының мүмкіндіктеріне өңірлік негізде инвестициялар үшін ынталарды әзірлеу (ШЫҰ-да талқылану үстінде) бойынша, сондай-ақ нақты инвестициялық жобалар мен барлық өңір бойынша әлеуетті серіктестіктер бойынша жұмыс істеуі мүмкін.

Форум жүргізуде мүдделі тараптардың мүдделерін көтеру мақсатында жергілікті әкімшіліктер мен облыстық деңгейдегі лауазымды тұлғалар оларда форум өткізумен байланысты ұсыныстарды талқылау үшін шақырылатын болады. Олар сонымен қатар жеке сектордың мейлінше кең қатысуын қамтамасыз ету әдістерін, жергілікті және ұлттық деңгейдегі басшылық тарапынан ұсынылатын қолдаудың егжей-тегжейлерін, өңірлік қатысуды мейлінше ұлғайтуды және т.б. талқылайтын болады. Осы жобаға қатысты басты салаларда нақты жобалар қарастырылатын, сондай-ақ инвесторлар талап ететін стандарттарға сәйкес келетін ұсыныстарды әзірлеу үшін берілген көмек қарастырылатын болады.

ЮНКТАД тараптардан салымдарға талап етілетін консультацияларды (кеңестерді) бере отырып осы компонентті жүргізетін болады, ол сонымен қатар Форум жүргізудің логистикасының мәселелеріне қатысты ұсынымдар мен сараптамаларды ұсынатын

және басқару командасы және ұлттық командалармен бірге жалпы басқаруға және Форумды басқаруға және тиісті құжаттарды дайындауға қатысатын болады.

Б.3. Туризм

Жоба саяси мүдделілікке қол жеткізуге және Жібек Жолы өңіріндегі тұрақты туризмді дамытудың нақты міндеттерін, сондай-ақ оларға қол жеткізу үшін ұлттық/жергілікті стратегияларды жасауға ықпал ететін болады. Қосымша құнға ие мәдени және экологиялық туризмді дамытуға ерекше назар аударылатын болады. ЖЖӨБ-ге қатысушы елдер алдында тұрған әртүрлі міндеттерді шешу үшін, олардың әрбіреуінің табиғи ортасы мен мәдениетінің өзіндік сипаттарын ескере отырып әртүрлі тәсілдер қ а б ы л д а н а т ы н б о л а д ы .

Алғашқы үш ай ішінде жоба Дүниежүзілік Туристік Ұйымға (ДТҰ) қолданыстағы зерттеулердің негізінде Жібек жолы өңіріндегі туризмнің алғашқы ресурстарын **мүкәммалдау** мен бағалауды әзірлеуге экотуризмді қоса алғанда туризмнің ресурстарына нақты мүдде білдіретін адамдар өздері жасаған мәдени, табиғи, археологиялық, діни ерекшеліктерге ерекше назар аудара отырып, қолдау көрсетеді.

Үкіметтердің және жергілікті ведомстволардың өкілдерінен құралған ұлттық командалар жоба басшылары командаларының және туризм жөніндегі маман-сарапшылардың көмегімен мыналарды қоса алғанда туризмді дамытудың егжей-тегжей **стратегиясы мен нақты мақсатын** әзірлейді: жылына туристер санының өсімі; туристік қызметті жүзеге асыруға құқық берілетін жеке сектордың саны/түрі; мәдени және экологиялық туризмді дамытудың мәдени және экологиялық туризмді қолдаудағы заңнаманы қоса алғандағы егжей-тегжейлі жоспарлары; ұлттық және өңірлік өнімдердің маркетинг жоспарлары; мәдени және экологиялық туризмді дамытудың болашақ стратегиясын әзірлеу. Акцент мақсаттың іске асырылуына және тұрақты туризмді жылжыту тәсілдерінің басқарушылығына жасалатын болады.

Ежелгі сәулет, өнер және қолөнердің жақсы сақталған ескерткіштері мықты валютаға қол жеткізуге және жұмыс орындарын жасауға, сондай-ақ дәстүрлі дағдыларды сақтауға көмектесе алады. Дәстүрлі дағдылар мен технологияларды көтермелеуге және ілгерілетуге, жергілікті халықты барынша еңбекпен қамтуға және Жібек жолы өңіріндегі сапалы өнер, қолөнер заттарын және туристік өнімдерді өндіруді қамтамасыз етуге назар аударылатын болады.

ЖЖӨБ қаражаты арқылы, БҰҰДБ және Дүниежүзілік Туристік Ұйым "Жібек Жолы қалалары" үшін марапаттау кестесі құрылады. Тұрақты туризм үшін және Жібек Жолы бойында орналасқан 8-10 қаланы айқындау тетіктері үшін айқын өлшемдер белгіленетін болады. **БҰҰ ұсынған "Жібек Жолы қаласы"** атағы мәдени құндылықтарды, туристерді орналастыруға қонақүйлердің стандарттарын қорғауды ұзақ мерзім жоспарлауда, осы ретте нақты жерлердің ерекше сұлулығын сақтай отырып үздік танылған қалаларға берілетін болады, осы ретте қызметтер индустриясына, жеке сектордың қатысуына және т.б. ерекше назар аударылатын болады.

БҰҰДБ және Дүниежүзілік Сауда Ұйымы конкурс үшін бағалау өлшемдерін белгілейді. Олар қоғамның белгілі өкілдерінің - ғалымдардың, жеке сектордың белсенді маман-өкілдерінің, өнер мен қолөнер жөніндегі сарапшылардың және туризмнің жергілікті және халықаралық индустриясы өкілдерінің білімдері мен тәжірибесін тартатын болады. Барлық кезеңдерде осы процеске жеке сектордың қатысуы көтермеленетін болады. БҰҰ осындай деп жариялаған, Жібек Жолы қалалары Дүниежүзілік Туристік Ұйымдардың мынадай халықаралық жәрмеңкелеріндегі Жібек Жолы стендтерінде жарнамаланатын болады: ITB-Берлин, WTM-Лондон, FITUR Мадрид және Жапониядағы Жібек Жолының Туристік Форумы. Бұл Жібек жолының сатып алушылары мен туристік өнімдерді сатушылары үшін ерекше мүмкіндік болады.

Жібек Жолының қалаларын Жібек Жолының және т.б. туристік жәрмеңкелерінің өңірінде ілгерілету үшін бір ұранға жинау мүмкіндігі зерттелетін болады.

ЖЖӨБ Басқару командасы және Басқару комитеті Жібек Жолы елдерінде туризмді қолдау мақсатында **Жібек Жолы өңірінде көп мәртелік шығу визаларының** жүйесін құрудың аралас мүмкіндіктеріне қатысты белсенді жұмыс істейтін болады. Бұл Халықаралық Туризм Ұйымының 2001 жылғы "Жібек Жолы елдерінде визалық жүйені жақсарту жөніндегі зерттеулер" ұсынымдарына негізделетін болады. Қатысушы елдер Жібек Жолының өңірлік вебсайтындағы визалық ақпаратты жиі жаңалауы тиіс.

Дүниежүзілік Туристік Ұйым мыналар арқылы көмек көрсетеді: туристік ресурстарды мүкәммалдауға және ҚР/ШЫҰ үшін қорытындылардың тұсаукесерлерін дайындау; БҰҰДБ-мен қатар ұлттық командаларды және ҚР-ның БҰҰДБ ұсынған Ұлы Жібек Жолы қаласы атағын берудің, осы марапаттауды беруді жарнамалау және беру салтанаты өлшемдері, эко- және мәдени туризмді тұрақты дамытудың нақты міндеттері мен мақсаттарын әзірлеу және осы мақсаттарды оларды бекіту үшін ұлттық және өңірлік жоспарларды шоғырландыру жөніндегі ұлттық жұмыс тобын қолдау.

Әріптестік құру: Орталық Азия мен Қытай елдері арасындағы экономикалық ынтымақтастықты қоршап тұрған күрделі саяси және институционалдық контекст үкіметтер тарапынан жоғарғы деңгейдегі мүдделілікті талап ететін болады. Шанхай Ынтымақтастық Ұйымы (**ШЫҰ**) мүше мемлекеттер: Қазақстан, Өзбекстан, Тәжікстан, Түрікменстан, Қырғызстан, Қытай (және Ресей) арасындағы қауіпсіздік және экономикалық ынтымақтастық мәселелерімен айналысатын жоғарғы саяси орган болып табылады. ШЫҰ 2001 жылғы меморандумы сауда мен инвестицияларға жәрдемдесу арқылы сауда мен инвестициялар үшін қолайлы жағдай жасауға; көлік және транзит жөніндегі құқықтық, экономикалық, ұйымдық шарттарды қамтамасыз етуге; өткізу посттарының инфрақұрылымдарын жасауға; өнімдер мен технологиялардың стандарттарын үйлесімдендіруге; нормативтік және құқықтық ақпараттармен алмасуды кеңейтуге шақырады; сонымен қатар еркін сауда аймағын құру мәселесі талқыланады.

Пекинде 2004 жылы құрылған қолданыстағы ШЫҰ Хатшылығы өңірлік экономикалық ынтымақтастық мәселелеріне маңызды мән береді және назарын

бағыттайды және ЖЖӨ ең жоғарғы саяси деңгейде нақты бөлеттерді (тар орындарды) алып тастай алатын құралдар арқылы тетік ұсынады. ЖЖӨБ жобалық міндеттерге қол жеткізуді қолдау мақсатында ШЫҰ мықты жұмыс әріптестігін құруға ұмтылатын болады. Шешімдер жобалары жоғарғы деңгейде қарау үшін ШЫҰ күн тәртібіне енгізілетін болады. (Сонымен қатар Ресей Федерациясы осы жоба шеңберіне енгізілмегендіктен ШЫҰ арқылы ЖЖӨБ қызметі туралы ақпарат алуы өңірлік ынтымақтастықты одан әрі күшейтетіндігі болжалынды).

Бастапқы фаза ішінде, жоба басшылығы ШЫҰ-мен онымен және басқа әріптестермен ынтымақтастықтың ең жақсы модельділігін айқындау бойынша тығыз ынтымақтастықта жұмыс жасайтын болады. ШЫҰ Премьер-Министрлер деңгейінде жыл сайынғы саммит пен кездесулерді ұйымдастырады. Жоба жобаның міндеттеріне қол жеткізуді ілгерілету мақсатында кездесулерді шақыру жөніндегі ШЫҰ-ның саяси тетіктерін пайдалануға ұмтылатын болады және экономикалық ынтымақтастық мәселелері бойынша жұмыс жасайтын лауазымды тұлғалармен тығыз және жиі байланысты қолдайтын болады. Бұл қай жерде мүмкін болса және ЖЖӨБ-нің кәсібін саяси деңгейде күшейту мақсатында Басқару Комитетінің кездесулері ШЫҰ іс-шараларының шеңберінде ұйымдастырылуы мүмкін.

Клиентураны кеңейту жөніндегі семинарлар жоба туралы ақпараттануды күшейтуге талпынуға және **азаматтық қоғамның** көптеген өкілдері арасындағы - мамандар, сарапшылар, үкіметтер кеңесшілерінің, жеке сектор атқарушы тұлғаларының, өнер, колөнер және мәдени қауымдастық, сауда палаталары мен бизнес қауымдастықтарының, академиялық ми орталықтары және т.б. өкілдерінің арасындағы жобаның міндеті туралы білімді таратуға ұмтылатын болады.

Жоба сонымен қатар мэрлер мен губернаторлар сияқты жергілікті және облыстық мемлекеттік лауазымды тұлғалар арасындағы байланыстарды өңір бойынша жобалық қызметті жүргізу арқылы нығайтуға ықпал ететін және **Жібек Жолы қалалары мэрлерінің форумын** және басқа іс-шараларды жүргізуге қаражатпен қолдауларына қол жеткізетін болады. Кездесулердің кестесін, мүдделер аясын және шақырылатын адамдарды МТК-ның қолдау көрсетуімен жобаның ұлттық басшылары ұсынатын болады, оларды Басқару Комитеті бекітетін болады. Бұның барлығы жобаға ұлттық үлес бөлігі болып табылатындай ретте ұйымдастырылатын және қолдау көрсететін болады.

Барлық жобалық қызмет баламалы **гендерлік теңгерімді** қамтамасыз етуге және өңірдегі іс-шаралардағы әйелдердің рөлін күшейтуге бағытталатын болады.

Қоғаммен эдвокасия және байланыс (коммуникация)

ЖЖӨБ бірнеше елдердің ойыншыларының кең диапозонына әсер ету әлеуетіне ие. Жоба мақсатының барынша әсер етуіне қол жеткізу мен тұрақтылығын күшейту мақсатында жобалық стратегияның басты бөлігін эдвокассиялар мен коммуникациялар құрайтын болады.

Бастапқы фаза ішінде ұлттық команда басшылықтың қолдау көрсетуімен мүше елдердегі эдвокассиялар мен маркетинг жөніндегі және барлық - жер бойынша егжей-тегжей стратегияны әзірлейді. Бағдарламаны кең қолдауға қол жеткізу мақсатында бұқаралық ақпарат құралдарынан, жеке сектордан жергілікті әріптестер, сондай-ақ жобаның болашақ әлеуетті донорлары айқындалатын болады.

Ұлттық маркетингтік стратегия ЖЖӨБ маркетингінің мәселелерін шешу, сондай-ақ ЖЖӨБ-ге мүше елдердегі жоба әріптестерінің желілерін құру үшін пайдаланылатын ЖЖӨБ эдвокассиялары мен коммуникацияларының өңірлік стратегиясы үшін негіз жасайды. Жобаны іске асыру барысында тұрақты түрде мақсатқа қол жеткізуді, сондай-ақ жобаға, мысалы, жеке сектор, бұқаралық құралдары, халықаралық ұйымдар, БҰҰ жүйелері агенттігі, ҰЕҰ және басқа мүдделі тараптар тарапынан қолдау күшейтілетін болады.

II-бөлім. ЖОБАНЫҢ НӘТИЖЕЛЕРІ ЖӘНЕ РЕСУРСТАР ҚҰРЫЛЫМЫ

ЖІБЕК ЖОЛЫ Өңірлік бағдарламасы (ЖЖӨБ): 2004-2006 жылдарға арналған Өңірлік ынтымақтастық және дамыту мақсатында әлеуетті күшейту. Күтілетін нәтижелер (стратегиялық нәтижелердің өңірлік схемасында жазылғанға сай): өңірлік және субөңірлік экономикалық және саяси ынтымақтастықты күшейту.

Қойылған мақсат	Күтілетін нәтижелер	Индикативтік қызмет 2005-2006	US\$-дағы салымдар	Серіктес ұйымдар
	1.1 ШЫҰ сауда, көлік және транзит жөніндегі жұмыс саясатты талдау жүргізіледі және ШЫҰ тарату және қабылдау үшін саясат мәселелері мәртебе, тар жерлер туралы есептер, сондай-ақ ТТҒА/ТТА жөніндегі ұсынымдарды қоса) жөніндегі ұсынымдар дайындалады және ұлттық үкіметтер сауда, көлік және транзит саласындағы экономикалық	1.1.1 Алғашқы фаза: серіктестермен бірлесіп жұмыс жоспарын әзірлеу ГТС және жобаны басқару тобын жұмысқа алу 1.1.2. ШЫҰ сауда, көлік және транзит жөніндегі жұмыс топтарының (ЖТ) басқаруымен кедергілерді және қызметтің басым бағыттарын айқындау үшін жұмыс семинарлары/дөңгелек үстелдер 1.1.3 Ұлттық топтар қол	Басшылар тобы. (2 жыл) СТА(Пекин) -360 000 Бағдарламаның менеджері (Пекин)- 80 000 Басшылар тобының сапарлары - 40 000	А Д Б (CAREC бағдарламасы)

1-мақсат.	саясат жөніндегі құжаттарды дайындады	жетімді міндеттерді айқындау және жұмыс жоспарларын дайындау мақсатында саясатты негізгі талдау және жөніндегі материалдарды даярлау үшін жұмыс топтарын қалыптастырады	Жабдық - 20 000	UNESCAP
	Жібек Жолы өңіріндегі сауда және транзит үшін саяси және құқықтық ортаны жақсарту	1.1.4 Жібек Жолы өңіріндегі сауда және транзитке жәрдемдесу мәселелері бойынша есептер (кедергілер, тар жерлер, екі жақты/көп жақты шарттар және т.б.), сондай-ақ тарату және талдау үшін оларды іс-әрекеттер жоспарына енгізу үшін негізгі ұсынымдар	Бағдарламаның менеджері Ташкент) - 80 000	
		1.1.5 Кейінгі әрекеттерді айқындау;	Өңірлік зерттеу институт-тармен	(TTFA/TTA)
		1.1.6 ШЫҰӨсауда, көлік және транзит жөніндегі жұмыс топтарының және ұлттық үкіметтерінің Жұмыс Жоспарын талдауы; іс-шараларға қатысты келісімге қол жеткізу	Суб-келісім-шарттар 15 000 Халықаралық сарапшылар - 15 000 Басшы Комитет 1 - 10 000 Дөңгелек үстел - 10 000	EPIN зерттеу институттарының жүйесі
	ШЫҰ сауда, көлік және транзит жөніндегі жұмыс топтарының ұлттық өкілдері үшін өңір деңгейінде БҰҰДБ сауда және транзит жөніндегі есептерді талқылау үшін дөңгелек үстелдер	1.1.7 Шоғырланған ұсынымдарды және Жұмыс жоспарын оны ШЫҰ және ұлттық үкіметтер бекіту үшін ШЫҰ Үйлес-	сауда, көлік және транзит жөніндегі жұмыс топтары ЖТ ұлттық өкілдері мен мүшелері іссапарларының шығындарын қоса - 10 000	(BTO/UNCTAD)

		тіру отырысына беру		
2-міндет. Мемлекет-тік және жеке сектор-лар арасында-ғы жемісті сұхбат; сауда мен транзит-ті жылжыту	2.i.Мемлекеттік және жеке секторлар арасындағы серіктестікті қолдау сондай-ақ өңірлік бизнес жүйелерін жақсарту мақсатында ШЫҰӨ шеңберіндегі институционалды тетіктерді, ШЫҰ кәсіпкерлік жөніндегі кеңесті қолдау 2.ii. Әлеуеттік күшейту бағдарламасы, кәсіпорындар үшін сауда мен транзит жөніндегі тренинг және жұмыс семинарлары, өңірдегі мамандырылған Ассоциацияларды қолдау және бірдей өткізілетін сауданы дамыту жөніндегі семинарлар негізінде кәсіпорындар мен Инвестициялық Форум арасындағы байланыс	2.i.1.ШЫҰӨкәсіпкерлік жөніндегі кеңесті қолдаудың негізгі салаларын айқындау үшін ШЫҰ жанындағы ЖТ қалыптастыру	Жобаны бастау - 10,000	UNCTAD
		2.i.2. ШЫҰ кәсіпкерлік жөніндегі кеңес үшін ұсынымдар жобасын қабылдайды	ЖТ (БҰҰДБ қатысуын қоса) және жүйедегі ынтымақтастық 10,000	WTO / UNCTAD
		2.i.3 ШЫҰ кәсіпкерлік жөніндегі кеңестің әлеуетін күшейтуді қолдау		Өңірдегі басқа да өңірлік және халықаралық донорлар (ЮСАИД, ТАСИС және т.б.)
		2.ii.1 Ұлттық топтар өңірдегі кәсіпкерлікті дамытуды қолдау үшін сауда мен транзит мәселелерімен жұмыс істеуде. 2.ii.2 Сауда/транзит мәселелері жөніндегі мәжілістері үшін семинарлар/тренингтердің материалдарын дайындау 2.ii.3 Сауда/транзит мәселелері жөніндегі	Ұлттық топтар - 15,000	

және жәрдем-десудегі жеке сектордың рөлі артты		кәсіпорындар мен мемлекеттік мекемелер үшін әлеуетті күшейту бағдарламалары 2.ii.4 ШОБ кәсіпорындары үшін семинарлар/жұмыс семинарлары 2.ii.5 Ұлттық ұйымдар/ассоциациялар/палаталар және т.б. тізімін жасау 2.ii.6 Жүйеде жұмыс істеу және өңірлік бизнес ассоциациялармен палаталармен және т.б. тұрақты байланыс, сондай-ақ саяси шешім қабылдау деңгейінде (Жібек Жолы қалалары мэрларының форумы). 2.iii.1 Сауда туралы ақпаратты қолдау үшін ресурстарды жақсарту (арттыру) мүмкіндіктеріне баға беру, on-line және офф-лайн ақпаратты беру жүйесін кезеңмен институционалдандыру, өңірдегі сауда мен көлік мәселелері жөніндегі талдамалы қызметтер көрсету.	Миссия шығындары БҰҰДБ) - 10,000 Ұлттық топтар - 15,000 Халықаралық кеңесшілер - 15,000 Ұлттық кеңесшілер - 10,000; Мониторинг - 10,000	(ЮНИДО/ДТУ)
	3.i Өңірге инвестицияларды	3.i.1. ЮНКТАД-тың оларды жою	инвест. компонент жөніндегі	

3-міндет.	арттыру жолындағы кедергілерді қысқарту жөніндегі ұсынымдарды қоса жүргізілген инвестициялық ахуалдың зерттеулері негізінде ЮНКТАД өңірін стратегиялық ш о л у	жөніндегі инвестициялау және үшін кедергілер ұсынымдарды қоса инвестициялық ахуалды стратегиялық шолу	Субкелісім - шарт - 55,000	ЮНКТАД
		3.і.2. ҚР және ШЫҰ отырыстарында бекітілген және ұлттық үкіметтерге ұсынылған есептің және ұсынымдардың шолуы жүзеге асырылған	Басшы Комитет 11 -10,000	
			Миссия шығындары (БҰҰДБ) - 10,000	
	Жібек Жолы өңіріндегі инвестициялар көлемдерін арттыру	3.і.3 Инвестициялық жобалар жөніндегі ұсынымдарды қалыптастыру және Форум басшылығымен өңірге ТШИ тарту жөніндегі әрекеттер үшін Ұлттық топтар құрған мамандар /б и з н е с - мендердің бірлескен топтары	Басшы адамдардың кездесулері - 10,000	
	3.іі Жібек Жолы жөніндегі	3.іі.1 Форумды өткізу жөніндегі провинциялық/жергілікті өңірлердің ұсыныстары, ҚР орынды таңдайды		
	Инвестициялық Форумды ұйымдастыру	3.іі.2. Инвест. жобалар жөніндегі ұсыныстарды қолдау және ұлттық топтардың ТШИ үшін кедергілерді жою жөніндегі жұмысы	Жергілікті және облыстық губернаторлармен БҰҰДБ кез-	
		3.іі.3. Жобалық ұсыныстарды әзірлеу және жылжыту,		

	маркетинг, серіктестерді қолдау, айқындау және т.б. үшін Жібек Жолы жөніндегі ұлттық деңгейдегі 1-ші Инвест. форумға-дайындау жұмысы	десулер - 15,000	А Д Б (CAREC)
	3.ii.4. Ұлттық топтар/ жұмыс топтары шақырылғандардың тізімдерін құрастыру жылжыту жөніндегі қызмет және т . б .		
	3.ii.5 Жібек Жолы бойынша 1 - ш і Инвестициялық Форум; 2-шіге дайындалу.		
	4.i.1. Іс жүзіндегі зерттеулер негізінде ДТҰ дайындау, Жібек Жолының өнімін мүкәммалдау Визалық режимге жәрдемдесу жөніндегі жолдар мен шаралар	Бүкіл әлемдік Туризм Ұйымымен Туризм компоненті жөніндегі Субкелісім - ш а р т - 70,000	А Д Б , ЮНКТАД, (WTO, ЮНИДО)
	4.i.2.Ұлттық топтар/жұмыс топтары тұрақты туризм (эко/мәдени туризм) үшін стратегиялар мен міндеттерді дамыту жөніндегі басты құжаттарды дайындайды және ҚР тарапынан шолу үшін ДТҰ есебіне енгізу үшін визалық режимге жәрдемдесу жөніндегі	Жұмыс топтары және ұлттық мамандар - 15,000	
4.i. Жібек Жолының турөнімі қолданған және мәдени және эко		Б а с ш ы	

4-міндет. Жібек Жолы өңіріндегі туризм деңгейлері арттырылған	туризмнің тұрақты деңгейлерін қолдау үшін әлеует жасалған	шаралардың шолуын жасайды	Комитет ІІІ - 10,000	Дүниежүзілік туризм ұйымы (ДТҰ)
		4.і.3 ҚР ұсынымдарды шолуды жасайды және мақұлдау үшін ШЫҰ-ға береді.	мониторинг және баға беру - 10,000	
		4.іі.1. Тұрақты туризм және БҰҰ Жібек Жолы қаласы үшін критерийлер жөніндегі білгіш адамдардың кездесуі		
		4.іі.2 ШЫҰ тарапынан БҰҰ тұжырымдамасын мақұлдауы "Жібек Жолы қаласы" және оның ДТҰ туризм жөніндегі жәрмеңкелерде, көрмелерде жылжыту, яғни БҰҰ-ның Жібек Жолы қаласы туралы брошюрасы	Басшы адамдардың кездесулері : 15,000	
	4.іі. Жолы "Жібек қаласы"	4.іі.3 Жібек Жолы қаласының тұжырымдамасының маркетингі және ашық конкурс	Басшы Комитет І V - 10,000	
	БҰҰДБ сыйақысы бекітілген	4.іі.4. Финалшыларды іріктеу және марапаттау рәсімі.	Миссия шығындары -10,000 БҰҰДБ/ШЫҰ марапаттау рәсімі және оны жылжыту - 5,000	

III-бөлім. БАСҚАРУ, МОНИТОРИНГ ЖӘНЕ БАҒА МӘСЕЛЕЛЕРІ

1 . Б а с қ а р у

Жобаны іске асыру әрбір қатысушы 5 елден көптеген министрліктер мен ведомстволардың өзара іс-әрекеті мен қолдауын көздейді. Жібек Жолы өңірлік бағдарламасы жоба бойынша іс-шараларға қатысты мемлекеттердің әрқайсысына жобаның тиесілік акцентімен басқарушылық әлеуетті күшейтуге бағытталған.

БҰҰДБ-ның Қытайдағы Үкіметі Жобаның Негізгі Тұрақты өкілі (ЖНТӨ), ал БҰҰДБ өзбекстандағы Жобаның Негізгі Тұрақты тең өкілі (ЖНТө) болады. Қытайдағы БҰҰДБ инвестициялар мен туризмді басқаруға өзіне жауапкершілік алады. Өзбекстандағы БҰҰДБ ЖНТӨ басшылық етуімен сауда мен транзит компоненттерін басқаруға өзіне жауапкершілік алады.

Бас Техникалық Кеңесші (БТК) бағдарламаны басқаратын болады және Қытайдағы БҰҰДБ-да базаланатын болады. Оны **ЖЖӨБ Басқару Командасы** қолдайтын болады және Ташкенттегі Орталық Азия үшін, әсіресе сауда және транзит мәселелері бойынша экономика жөніндегі Өңірлік Кеңеспен бірлесіп жұмыс жасайтын болады. Жобаның басқарудың негізгі міндеттері жобалық қызметті қолдау үшін қаржылық ресурстарды жұмылдыру болып табылады. Басқару командасы мыналардан құралатын болады:

- **МТК** (халықаралық). Ол бағдарламалық қызметті басқару мен үйлестіруге толық жауапкершілікті болады және тікелей Пекиндегі ЖНТӨ-ге және Ташкенттегі ЖНТө-ге есеп беретін болады. МТК ЖЖӨБ-ге мүше елдерге тұрақты негізде баратын болады және жобалық қызметтің мониторингіне, ресурстарды жұмылдыруға және тең БҰҰДБ-мен және жоба серіктестерімен байланысқа жауапкершілік алады.

- **Бағдарламаның менеджері** (ұлттық), Пекиндегі БҰҰДБ өкілдігінде базаланады және МТК-ға есеп беретін болады.

- **Орталық Азия бойынша Экономика мәселелері бойынша Өңірлік Кеңес** Орталық Азияда бағдарламаларды үйлестіруді қадағалауда МТК-ға көмек көрсетеді және қолдайтын болады. Оның жалақысы БҰҰДБ - РБЭС (RBEC) ресурстарынан қаржыландырылатын болады.

- Орталық Азиаттық елден **Бағдарламаның Менеджері** ташкенттегі БҰҰДБ-да базаланады және МТК-ға және Орталық Азия үшін Экономикалық мәселелер бойынша Өңірлік кеңесшіге есеп беретін болады.

Жобаның Басқарушы Комитеті жоба шеңберінде шешім қабылдайтын жоғарғы орган болып табылады. Ол жобаның жалпы стратегиясын, шолуды және жобалық қызметтің бағыттылығын талқылау үшін, сондай-ақ МТК-ның Басшылық Комитетіне ұсынылатын жұмыс жоспарының жобасын мақұлдау және оған өзгерістер бойынша ұсынымдарды жылына кемінде 1 рет кездесу өткізетін болады. Басқару комитеті мыналардан тұратын болады: жобаға қатысушы елдерден БҰҰДБ ТӨ; Қытайдан, Орталық Азия елдерінен жобаны басқару жөніндегі ұлттық командалардың өкілдері, ШЫҰ-дан жоғарғы мәртебе өкілі; Орталық Азия үшін Экономика жөніндегі Өңірлік Кеңесші. Басқарушы Комитет ресурстарды жұмылдыру және жаңа бастамалар мәселелеріндегі негізгі бағыттарды ұсынатын болады. Басқарушы Комитет жеке сектор өкілдерін қосу мүмкіндігін талқылайды.

ЖЖӨБ-ге мүше әрбір ел үкіметінің міндеті жобаны іске асыру үшін басқару тетіктерін жасау болып табылады. Мүше елдер ЖЖӨ стратегиялық бағыттылығын қолдау үшін мыналарды қоса алғанда: **ЖЖӨБ ұлттық басқару құрылымы** бойынша

ұсыныс беретін болады: кандидаттарды - жобаның орындалуына жауапты ұлттық тұлғаларды жоғарғы ұлттық деңгейде тағайындалған басқару командаларын ұсыну. Мүше елдердегі БҰҰДБ кеңселері осы бағдарлама үшін өздерінің негізгі нүктелерін а й қ ы н д а й д ы .

Жобаның тиесілік теңгерімін араластыру және ұлттық үкіметке оны іске асыру және жобаны аяқтағаннан кейін тұрақтылығын көтеру мақсатында ЖЖӨБ ұлттық басқару командасының басшылығымен жұмыс деңгейінде жобалық қызметті басқару және іске асыруға жауапкершілік алатын тұрақты күнделікті басқару деңгейіндегі іс жүзіндегі құрылымды жасау мүмкіндігін қарастырады. Акцент ЖЖӨБ-ге қатысушы әртүрлі елдердің басқару құрылымдарының арасындағы байланысты күшейтуде көрінетін болады. Әрбір ұлттық команда МТК және жобаны басқарудың барлық командаларының қолдауымен алғашқы үш ай ішінде жобаны басқаруға қатысты Басқарушы Комитетке, ұлттық салым бөлшегі ретінде қаржыландырылатын болатын бюджеттің бөлшегін алғанда ұсынылатын егжей-тегжей ұсыныстар әзірлейді.

Әрбір ел әлеуетті күшейту жөніндегі іс-шаралар бөлігі ретінде жобаны басқару нормасын айқындайды. Елдерге іс-шараларды жүзеге асыру бойынша көшбасшылық немесе тең көшбасшылық рөлді жүзеге асыру тапсырмасы берілетін болады және олар БҰҰДБ-ға және жобаны басқаруда және МТК ұлттық командаларындағы өз өкілі арқылы есеп беретін болады. БҰҰДБ кездесулері, бұл қаншалықты мүмкін болса, ротациялық негізде мүше елдердің тең өкілеттігін көздейді.

2. Мониторинг және баға:

Жобаны Басқару Комитеті ескеретін және талдау мен бақылауға тұрақты тартып отыратын болады. Сонымен қатар Жоба министрлер деңгейінде ШЫҰ кездесуіне дейін жүргізілетін жыл сайынғы арнайы шолуға жатады. Жыл сайынғы шолудың ұсынымдары министрлер деңгейіндегі ШЫҰ кездесуінде талқылауға және мақұлдауға ұ с ы н ы л а т ы н б о л а д ы .

Жобалық қызметтің бағасы жоба басталған күннен кейін 18 айдан кейін жүргізілетін болады. Тексеру бойынша ТТ-ны (шолу) БҰҰДБ және қатысушы елдер бірлесіп а й қ ы н д а й т ы н б о л а д ы .

Аудит : Жобаны қаржылық басқару БҰҰДБ стандарттық практикасына сәйкес а у д и т к е ж а т а д ы .

Бағдарламаның есептілігі : Басқару командасы жоба бойынша әртүрлі іс-шараларды іске асыру жөніндегі есептерді дайындайтын болады. Бұл есептер Басқару Комитетінің мәжілісіне дейін төрт аптада Басқару комитетінің барлық мүшелеріне жіберілетін болады. Жобаның алғашқы үш айы ішінде Басқару командасы барлық мүдделі тараптармен тығыз ынтымақтастықта Басқару Комитетіне ұсыну үшін Жобаның алғашқы кезеңі туралы есеп әзірлейді. Есеп істердің ағымдағы ахуалы және болашақ нақты ұлттық және жобаға қатысты айқындалатын өңірлік мәселелері туралы ақпараттан тұратын болуы тиіс, ол сонымен қатар Жол Картасын бекітуге ұсынады.

Ұлттық басқару командасы елдің Бағдарламаның басқару командасының алдындағы жеке дара мәселелері жөніндегі есептілікке жауапкершілік алатын болады. Есептер барынша жан жақты болуы, жұмыс тобы мәжілісінің ұсынымдары мен есептерін немесе бұл қажетті жердегі ұлттық консультанттардың есептерін қамтиды. Консультациялық тапсырмалар бойынша Техникалық Тапсырманың Жобасын ұлттық жауапты тұлғалармен ынтымақтастықта Бағдарламаның Басқару командасы әзірлейтін болады. Барлық есептердің көшірмелері, мәжіліс хаттамалары, басқа құжаттама нақты іс-шараларды аяқтағаннан кейін мүмкіндігінше жедел таратылатын болады. Ұлттық жауапты адамдар қатысушы үкіметтер сұрау салуларға жедел әрекет етулерін (ақпарат пен көмек) қамтамасыз етуге жауапты болады. Есептерді елдер жобаға ұлттық салым ретінде орыс және қытай тілдеріне аударылатын болады.

IV-бөлім. ҚҰҚЫҚТЫҚ КОНТЕКСТ

Осы жобалық құжат тараптар 1979 жылғы 29 маусымда қол қойған Қытай Халық Республикасының Үкіметі мен БҰҰ даму бағдарламасы арасындағы Көмек туралы Стандартты Шарттың I-бабында айқындалған құрал болуы тиіс. Қабылдаушы елдің жобаны іске асыру жөніндегі агенттігі Көмек туралы Стандартты Шарттың мақсатында осы Шартта сипатталған мемлекеттік іске асырушы агенттік деп аталады.

Осы жобалық құжатқа жобаға қол қойған басқа да тұлғалардың ұсынылатын өзгерістер бойынша қарсылықтары жоқ деп білген жағдайда БҰҰДБ тұрақты өкілі қол қойғанда ғана мынадай өзгерістер енгізілуі мүмкін: жобалық құжаттың кез келген қосымшасына түзетулер немесе толықтырулар; қысқа мерзімдік жобалық мақсаттар, жоба бойынша нәтижелер немесе іс-шараларға қатысты елеулі өзгерістерді көздемейтін, бірақ келісілген салымдардағы өзгерістер немесе инфляцияға байланысты көтерілген шығыстардың артуынан туындаған түзетулер, міндетті жыл сайынғы шолулар, келісілген жобаға салымдарды қайта құрастыру немесе сарапшылық немесе басқа да шығыстардың артуы (инфляцияға байланысты), немесе шығыстарға қатысты агенттіктің икемділігін есепке алу.

V-бөлім. БЮДЖЕТ

БҰҰДБ Жібек Жолы Өңірлік Бағдарламасы үшін 1 миллион АҚШ доллар бөлді.

Мүше-елдер заттай нысанда және персонал түрінде салым енгізеді деп күтілуде. Ұлттық салымдарды және олардың қолдайтын қаражаттарды бөлшек бөлу Басқару тобының қолдауымен ұлттық топтар дайындайды және Басшы Комитеттің бірінші отырысында қабылдауға ұсынады. Осы салымдар: әр жағдайды қарау негізінде жазбаша және ауызша аудармаға шығыстар, жергілікті шығыстар немесе көлік шығындары; үй-жайларға шығындар және т.б.

Жобаны іске асырудың екінші жылы жобалық қызметті қосымша қаржыландыру

Басқару тобы, БҰҰДБ ЕК тұрақты негізде іздестіреді. Атап айтқанда қосымша ресурстар жеке сектордан және донорлардан ізденеді. Қосымша қаражат нақты жобалық компоненттерді, жобалық компоненттермен жұмыс істейтін ұлттық кеңесшілерді қаржыландыру немесе жобаны іске асыру еліндегі басқа да шығыстарға п а й д а л а н а д ы .

Осы стратегияға сәйкес БҰҰДБ-ның елдік кеңселер өңірлік жобаларды іске асыруды қолдау үшін ұлттық жобалар нысанында қосымша қаражат бөлуі мүмкін.

Алдын ала баға ретінде Microsoft Excel форматындағы **Қосымшаны** қараңыз (1-қ о с ы м ш а - Б ю д ж е т) .

і-қосымша

ЖЖӨБ елдерінде негізгі экономикалық тенденциялар :

ЖЖӨБ мүше-елдердегі алаң, халық және экономика.

	млн. км ² (1) алаң	Х а л ы қ (млн.) ⁽²⁾	Экономи- каның көлемі миллиард- пен US\$ ⁽³⁾	адам басына шаққандағы ЖІӨ өсу қарқыны (%) 2003
Қазақстан	2.72	15.5	22.4	9.2%
Өзбекстан	0.45	25.3	11.3	4.4%
Қырғызстан	0.20	5.0	1.5	6.7%
Тәжікстан	0.14	6.1	1.1	10.2%
ОА бойынша барлығы	3.06	51.9	36.3	-
Қытай	9.60	1,285.2	1,159.0	9.1%

(1) "Ресей, Шығыс Еуропа және Орталық Азия елдері" жыл сайынғы басылым (1995), Ксу Куи (Хн Киі) және басқалардың редакциясымен, Қытай әлеуметтік ғылымдар академиясының Шығыс Еуропа және Орталық А з и я И н с т и т у т ы .

(2) БҰҰДБ, Адам дамуы туралы есеп, 2003.

(3) Айырбастау бағамы. 2001. БҰҰДБ, Адам дамуы туралы есепті, 2003 қараңыз.

ЖЖӨБ ЕЛДЕРІНДЕГІ ЭКОНОМИКАЛЫҚ ЖАҒДАЙДЫ ШОЛУ

Қазақстан : соңғы үш жыл ішінде ЖІӨ өсімі орташа 10% құрады. өндірістің негізгі құралдарына инвестициялар (19% от ВВП), және мұнай мен газға инвестициялар 2001 жылы 41%-бен салыстырғанда 53%-ға дейін артты. Шетелдік инвестициялар бүкіл өсімнен 25% құрады. Қазақстанның сауда теңгерімінің белсенді сальдосы бұрынғы 1.2 миллиардпен салыстырғанда 2.1 миллиард АҚШ долларға дейін артты. Тауарлар экспорты өндірістік және мұнай мен металдардың экспортының өсіміне байланысты

Жаңа салық кодексі 2002 жылы ШОБ кәсіпорындары үшін ставкаларды қысқартты және фискалды жүйенің ашықтығын арттырды. Сауда балансы оң қалып, тауарлар экспорты 2004 жылы 5% өсуі мүмкін, өйткені субөңірлік сауда серіктестер тарапынан сұраныс күшейе түсіп, ғаламдық оңалту басталуда. Импорт жыл сайын 6% өсуі мүмкін.

Өмір деңгейі жақсартады, бірақ өңірлер бойынша кірістердің теңсіздігі байқалады. Мұнайға бай өңірлерде еңбекақы деңгейі елдегі жалпы кірістермен салыстырғанда екі есе артады. Жұмыссыздық ауыл жерлерінде, әсіресе әйелдер арасында мәселе болып т а б ы л а д ы .

ДСҰ-ға кіру басым болып табылады. Алайда, ауыл шаруашылығы, азық-түлік өнімдерінің өндірісі және жеңіл өнеркәсібі үшін жоғары тарифтік ставкаларды қоса қорғау тетіктерін жеңілдету қажеттілігі бар. Үкімет инвестициялық ахуалды жақсарту жөніндегі әрекет етуде. Жаңа инвестициялық заң ішкі және шетелдік инвесторлар үшін тең инвестициялық ынталар көздейді. Үкіметтік жобалар өсімі келесі екі жыл ішінде 6-7% құрайды. Экономиканы мұнай секторы жылжытады, өндірістіктің жыл сайынғы өсімі 10%-дан артуы мүмкін, бұл өнеркәсіптік өндірістің 8-10%-ға өсуіне әкеліп соғады . ЖІӨ өсімі ғаламдық мұнай рыноктарындағы жағдайға байланысты 6-7%-ға бәсеңдейді .

Қырғыз Республикасы: 2001 жылы 5.3%-ға артқан ЖІӨ 2002 жылы 0,5%-ға қысқарды. Бұл Кумтор алтын өндіретін кәсіпорындағы апатқа байланысты алтын өндірудің 26%-ға түсуіне байланысты. ЖІӨ-дегі тау кен өндірісінің үлесі өнеркәсіптік өндіріс көлемінің 9% және 40% құрады. Бұл ішкі және сыртқы күйреуге сезімталдығының деңгейін көрсетеді. Ішкі өндірісті және сыртқы сауданы әртараптандыру, құрылымдық реформаларды іске асыру және тұрақты макроэкономикалық саясатты басшылыққа алу ондай қауіптерді қысқартуы мүмкін. Алтын өндіруді жандандыруға байланысты 2003 және 2004 жылдары ЖІӨ-нің 5% өсуі күтілуде. Туристер мен әскерлердің жоғары саны 28.5% өскен қонақ үй секторының көтерілуіне ықпалдасты. Кедейліктің деңгейі 2000 жылғы 52%-дан 2001 жылғы 47.6%-ға д е й і н т ө м е н д е д і .

2002 жылы сыртқы сауда 14% өскен, оған елдегі шетелдік әскери контингенттің орналасуына байланысты импорттың 25,4%-ға өсуі ықпалдасқан. Сыртқы сауда дефициті 50 миллион АҚШ доллардан асатыны күтілуде, өйткені экспорт 3.7%-ға өсті. ТШИ 1-ші 11 ай ішінде 1.6 миллион АҚШ доллар ғана құрады. Экономиканы тұрақтандыру үшін құрылымдық реформалар шаралары, мемлекеттік ресурстарды басқару сапасын арттыру және жеке сектор нәтижелі жұмыс істеуі мүмкін ортаны жасау жөніндегі басқаруды жақсарту.

Бірақ ТШИ 2005 жылдан кейін ЖІӨ-нен 3%-ға дейін біртіндеп қысқаруы және Кумтордағы алтынды өндірудегі түсім жеке инвестициялардың келіп-түсуін

күшейтудің, өндіріс пен экспорттың жаңа көздерін табудың және мемлекеттік инвестициялардың талап етілетін деңгейлерге дейін отандық ресурстарды арттырудың шұғыл қажеттілігін айқындайды.

Тәжікстан: 2002 жылы ЖІӨ тұрақты экономикалық өсімнің бесінші жылында 9% құрады. Бұл соғыстан кейінгі кезеңде алюминий өндірісі, электр және ауыл шаруашылығының жандануына байланысты болды. Негізгі капитал салуы 2000 жылғы ЖІӨ-нің 7%-ға артты. Тоқыма және тау кен секторларында шоғырланған инвестициялардың түсімі артты, екі есе өсіп, 21 миллион АҚШ доллар құрады.

Экспорт 11%-ға өсті (723 миллион АҚШ доллар құрап), импорт 6%-ға өсті (819 миллион АҚШ доллар құрап). Экспорттың өсімі әлемдік рыноктық бағаларға және көршілермен саяси қатынастарға тығыз байланысты болады. Реформалар барлық негізгі секторларды қамтиды және рыноктық қатынастарға едәуір тиімді өтуге және кедейлікті жоюға мақсатталған. Экономика азаматтық соғыстан кейін жандануда; инфрақұрылымды және коммуналдық қызметтерді жаңару аса маңызды. Болашақ айқындалмаған. Өңірлік тұрақтылықты күшейту жалғасады, бұл экономикалық өсімнің перспективаларын әртараптандыру және тұрақтандыруды күшейту арқылы экономикалық реформаларға жағымды әсер етеді. Алайда экономикалық даму әртүрлі кедергілерге - өнеркәсіптік және ауыл шаруашылығы өндірісінің біртұтас табиғатына, институционалдандырудың және рақымшылық жасалған әлеуеттің әлсіз деңгейіне аса сезімтал.

Өзбекстан: Ресми бағаларға сәйкес ЖІӨ өсімі 2001 жылғы 4,5%-дан 2002 жылғы 4,2%-ға дейін бәсеңдеді. Мұнай өндіру - 2,4%-ға және табиғи газ өндіру - 1,8%-ға артты. Жеке ШОБ саны жыл бойы негізінде жеке секторда өсіп жалғасты. Іс жүзіндегі жұмыссыздық жоғары және ШОБ өсімінің өңірлік нұсқаулары көрініс табады. Сауда теңгерімінің белсенді сальдосы артқан, экспорт 6%-ға түсті. Мақтаның экспорты жалпы ТМД бойынша күтілгеннен төмен болған. Мақта, алтын және қуат шетелдік валютаны әкелетін ірі баптар болып табылады. Импорт 2001 жылдан 13%-ға түсті. ТШИ 2001 жылға қарағанда төмен.

Рыноктық экономикаға өтуді жылдамдату және мемлекеттің экономикадағы рөлін азайту арқылы макроэкономикалық тұрақтылыққа өту ниеті бар, прогресс өте баяу. Елеулі өзгерістерді жүргізуге қатысты күмәнділік орын алады, өйткені үкімет ырықтандыруды және әлеуетті елеулі мәселелерді, яғни мемлекеттік араласуды азайту және егер айырбастау бағамының бірегейленуі болса, бюджетке теріс әсерін ойластырады. Өсімді сақтауға мүмкін емес, азғантай түсім мүмкін. ЖІӨ 2004 жылы 3,5% немесе 4% құрауы мүмкін. Монетарлық жүйедегі маңызды реформаларсыз мемлекеттік кәсіпорындар мен жеке фирмалардың елеулі ТШИ тартуы екі талай.

Қытай: Қытайдағы ЖІӨ өсімі 2001 жылғы 7.3%-бен салыстырғанда 2002 жылы 8% құрады. Экспорт бойынша көрсеткіштер күтілгеннен жақсы болған, оларға ішкі сұранысы жанданған ТШИ өскен. Өнеркәсіп экономикалық өсімнің негізгі қозғаушысы

болған. Электр жабдығының, көлік жабдығының және химиялық өнімдердің өндірісі артты. Мемлекеттік емес секторда жұмыспен қамту 2002 жылы үш миллион адамға артты.

Экспорт 22.3%-ға өсті. ДСҰ-ға кіру ТШИ-дің елеулі артуына әкеліп соқты, ал әлсіреген доллар халықаралық бәсекеге қабілеттілікті жақсартты. Экспортта жоғары технологиялар өнімдерінің артуына қарай өзгеріс пайда болды. Темір, болат және тыңайтқыштар импортының өсімі ішкі өндірушілерге басымдылық көрсетеді. Іс жүзінде ТШИ 12.5%-ға артты және 52.7 миллиард АҚШ доллар құрады. Импорт та елеулі - 2001 жылғы 8.1%-ға өсіміне қарағанда 2002 жылы 21%-ға өсті. Жеке секторды одан әрі қолдау үшін жеке сектордың дамуына кеңірек кеңістік беретін "Шағын және орта бизнес кәсіпорындарын қолдау туралы заң" қабылданды.

Көршілес елдермен өңірлік ынтымақтастықты нығайтуда жетістіктерге қол жеткізілді. АСЕАН (ASEAN - Оңтүстік-Шығыс Азия мемлекеттерінің қауымдастығы) және Қытай әлемдегі ең ірі 1.7 миллиард халқымен және 2 триллион АҚШ доллар құрайтын ЖІӨ-мен Еркін сауда өңірі (2010 жылға) туралы келісімге келді.

Кейінгі екі жыл ішінде экономикада түсім пайда болатыны күтілуде. 2003 жылы экономикалық өсім 7% құрайтыны күтілуде. Экспорт және инвестициялардың өсімі де 2003 жылы бәсеңдейді. Өңірлердегі кірістердің теңсіздігі, қала және ауыл халқы арасындағы үзіліс және шығыс және батыс өңірлер арасындағы сәйкессіздік күшейе түсті. Кедейлік және теңсіздік мәселелері реформалар бағдарламасын қолдауды сақтау үшін маңызды. 2002 жылы өткен Қытай коммунистік партиясының 16-шы съезі 2000 жылғы ЖІӨ-ні 2020 жылға төрт есе арттыру мақсатын қойды, бұл елді әлемдегі 3-ші ең ірі экономикаға айналдырады.

(көзі: АДБ шолуы, 2003)

II қосымша

Сауда мен көлікті дамыту жолындағы қиыншылықтар:

Орталық Азия елдері тәуелсіздік алғаннан кейін экономикалық реформалардың әртүрлі түрлерін қабылдады, ол республикалар арасындағы сауда өсімінің баяулануына әкеліп соқты. Ырықтандыру жылдам саясатын енгізуге қатысты "күйреу терапия" әдісі Қазақстан мен Қырғызстанда қабылданды. Өзбекстан мемлекеттік капитализм және сүйемелдеу қағидаттарына негізделген моделін қолданды. Тәжікстанды өтпелі кезеңде қиғаштықтар туындаған азаматтық соғыс жаулады. **Сауданың дамуына** әсер ететін мынадай негізгі мәселелерді атап өткен жөн:

- дамудың негізгі стратегияларға қосылмауы ОА елдері арасында өңірлік сауда және экономикалық ынтымақтастық үшін басты кедергі болып табылады. Мысалы Өзбекстанның сауда моделі Өзбекстанның Қазақстанмен, Тәжікстанмен және Қырғызстанмен саудасы барлық Өзбекстан саудасының азғантай ғана үлесі болып табылатынын көрсетеді;

- Ішкі өңірлік сауда және ынтымақтастық әр елде қабылданған әртүрлі сауда

режимдеріне байланысты әлсіз болып қалады. Алайда, қапшықтық сауда және ' контрабанда' деп аталатын ОА елдерінің шекаралары бойында таралған. ОА елдеріне және олардан заңсыз еңбек миграциясы жоғары деңгейде қалады;

- Импортпен айналасуға ынтаны жоятын осы сияқты сауда үшін рәсімдік немесе операциялық кедергілер нысанында әртүрлі ережелер бар: өз бетінше ережелер; уақыт бойынша ұзақ шекаралық рәсімдер; жүкті көптеген тексерулер; туристердің бағыттарын шектейтін визалық рәсімдер; жергілікті полицияның қатынасы және т.б.;

- Қарапайым кедендік баждарды іс жүзінде жою, сондай-ақ басқа елдерге қатысты өндірістік және экономикалық ақпаратқа қол жеткізуді қамтамасыз ету, жоғары деңгейде айтылған маңызды саяси декларацияларға қарамастан әлі күнге дейін кешіктіреді. Жағдай саяси оқиғаларға сәйкес өзгерсе де, азаматтардың жылжуымен жағдай да осындай.

Өңірдегі жол және темір жол көлігімен жағдайды шолу:

1993 жылдан бастап "Еуропа-Кавказ-Азия көлік дәлізі (TRACECA)" ЕО бағдарламасы ОА 5 елін Кавказдың 3 елімен өзара байланысты жолдар жүйесіне біріктірді. Азиядағы жер беті көлік инфрақұрылымын дамыту жобасы - (ALTID) UN-ESCAP Экономикалық Ұнтымақтастық Ұйымы (ЭЫҰ) мүше-елдері арқылы Азиялық Трасса мен Трансациялық темір жолын картаға салуға көмектесті. Екі жүйе Қытай мен ОА Жібек Жолы өңіріндегі өңірлік жолдарды қамтиды. Магистраль жолдары барлық ОА астаналарын байланыстырады және Орталық Азия мен Батыс Қытайдағы негізгі ауыл шаруашылығы, өнеркәсіптік және іскерлік орталықтармен біріктіреді. Сонымен қатар олар Еуропа-Кавказ-Азия (TRACECA) көлік дәлізінің жолдарымен Иран мен Пакистандағы және Каспий жағалауындағы және Қара теңіздің жағалауындағы маңызды теңіз порттарымен байланыстырады. Үрімшіден Шығыс-Батыс магистралі Орталық Азияға және әрі қарай Грузияға және Түркияға ө т е д і .

Орталық Азияда Трансациялық темір жол (ТАТЖ) Солтүстік дәлізінің (Қытай, Қазақстан, Монғолия, Ресей Федерациясы және Корея), Солтүстік-Оңтүстік дәлізінің (Еуропа, Парсы шығанағы, Ресей Федерациясы, ОА+Кавказ), Еуропа-Кавказ-Азия (TRACECA) және ЭЫҰ өңірінің жолдары қиылысады. Қытай және Орталық Азияның арасындағы ауқымдық жерлерде қашықтық болса да, бұл үйінді/құйылатын жүк тасымалдау және Азия, Еуропа және Парсы шығанағындағы теңіз көлігінің қызмет көрсетуімен бірлескен кезде көліктің әртүрлі варианттары үшін жақсы мүмкіндіктер береді. Ферган үңгірі мен Қытайдың арасындағы т/ж жолы бойынша дәліз секілді көлік дәліздерінің түрлерін дамыту көлік аралықтарын қысқартады және контейнер көлігін тартады. Қазақстанда, Түрікменстанда және Әзірбайжанда темір жол тасымалдау терминалдарын (станцияларын) қайта құрастыру TRACECA жолдары бойындағы операциялық әлеуетті артты.

ОА үш елінде көлік секторын көліктің барлық түрлеріне жауап беретін бір

министрлік басқарады. Алайда Өзбекстанда және Түрікменстанда ондай министрлік жоқ. Халықаралық деңгейде БҰҰ, ЭЫҰ, ТМД және ЕО секілді бірнеше өңірлік ұйым Орталық Азия көлігі саласындағы ынтымақтастықты жылжытуға тырысады. Ынтымақтастықтың негізі қазіргі кезде Еуропалық Қауымдастықтың ВМАІТD Экономикалық Ынтымақтастық Ұйымының ТТА және ТТFA секілді сауда және көлік саласындағы көпжақты шарттарда қаланған ⁸. Алайда өңірдің елдерінің барлығы бекіткен жоқ, және шарттардың жалпы сипаты Қытай тарапынан қатысуы жоқтығында болып тұр. Жол көлігі операторлары мен темір жол операторларының арасындағы ынтымақтастықты Халықаралық жол-көлік одағы (IRU) басқаратын БҰҰ TIR Конвенциясы және ТМД темір жолдары туралы Үкіметаралық Шарт секілді ұйымдардың халықаралық шарттары қолдайды. Алайда бекітілгеннен кейін де көптеген шарттар ұлттық заңдар мен ережелерге енгізілмеген немесе ойдағыдай іске асырылмаған.

⁸ TRACECA дәлізін дамыту үшін халықаралық көлік жөніндегі ЕО-ның негізгі көпжақты шарт; Транзиттік сауда туралы ЭЫҰ шарты және Көлік транзиті туралы шеңберлік шарт.

Өңірлік сауда мен транзитке әсер ететін негізгі мәселелер төмендегідей жалпылауға болады:

- Реттеуіш аспектілер жағынан өңірлік көлік операторларына тиімді жұмыс және адал әрі біркелкі кеңістік жасау үшін кедергілер мәселесін шешу үшін бірегейлік ережелер және саясат жоқ, көлік жүйелерін басқарудың өндірілмейтін институционалды құрылым: дискрециялық (өз бетінше) тарифтер осы дәліздерді пайдалану халықаралық операторлардың ниетін жояды және т.б.;

- Инфрақұрылымдық аспектілерде инфрақұрылымдық инвестицияларды үйлестіру және шекаралар арқылы транзиттік сауда жол дәліздерін аяқтау үшін өңірлік жүйенің жоқтығы байқалады, көлік инфрақұрылымы және технология негізінен ескі және сапасы нашар және т.б.

- Дамыған маркетингтік бағытталуының жоқтығы;

- ОА күшті және өркениетті ұлттық көлік және экспедиторлық сектордың жоқтығы.

1-қосымша: Бюджет

Жобаның ИН	ЖІБЕК ЖОЛЫ ӨҢІРЛІК БАҒДАРЛАМАСЫ (ЖЖӨБ)		2005	2006		
	Кезең:					
Қызмет- тің сипаты	Салымның сипаты	Бюдж. бап. АТЛАС	Басқа сома			БАРЛЫҒЫ Сома \$
	Б Т К (халық- аралық)					

БАҒДАР- ЛА МА ТОБЫНЫҢ ЖҰМЫЛДЫ- РУЫ ЖӘНЕ ЖҰМЫСЫ	- 2 жыл Бағдар- ламаның Менедже- рі-Пекин	71200	0.00	180,000.00	180,000.00	360,000.00
	Менедж- ментке көлік шығыста- ры (бас- кару)	71200	0.00	40,000.00	40,000.00	80,000.00
	(билет- тер, тәулік- тік, визалар) - 2- ж ы л	71600	0.00	20,000.00	20,000.00	40,000.00
	Жабдық*)	72800	0.00	20,000.00	0.00	20,000.00
	Бағдар- ламаның Менедже- рі - Ташкент	71400	0.00	40,000.00	40,000.00	80,000.00
Кезең үшін барлығы			0.00	300,000.00	280,000.00	580,000.00
<u>Жобаның:</u> <u>ИН</u>	<u>ЖІБЕК ЖОЛЫ Өңірлік</u> <u>БАҒДАРЛАМАСЫ (ЖЖӨБ)</u>		Кезең	2005	2006	
	-					
Іс-шара- лардың сипаты	Салымның сипаты	Бюдж. Бап . АТЛАС	Басқа сома			БАРЛЫҒЫ Сома \$
1-МІНДЕТ ЖІБЕК ЖОЛЫ Өңірін- дегі САУДА МЕН ТРАНЗИТ ҮШІН САЯСИ ЖӘНЕ ҚҰҚЫҚТЫҚ ОРТАНЫ ЖАҚСARTY	Өңірлік зерттеу институт- тармен суб - келісім-	71200	0.00	15,000.00	жұмылдыры- луы тиіс	15,000
	шарттар Қысқа -					

	мерзім- дік халық- аралық	71,200	0.00	15,000.00	жұмылдыры- луы тиіс	15,000 00
	сарапшы- лар	74500/ 71600	0.00	10,000.00	0.00	10,000 00
	Басшы Комитет 1 Дөңге- л е к Үстел	74500/ 71600	0.00	10,000.00	жұмылдыры- луы тиіс	10,000 00
	ТТТ+ұлт- т ы қ өкілде- рінің көлік шығыста- ры бой- ынша ЖТ	74500/ 71600	0.00	10,000.00	жұмылдыры- луы тиіс	10,000 00
Кезең үшін барлығы			0.00	60 000 00		60,000 00
<u>Жобаның:</u> <u>ИН</u>	<u>ЖІБЕК ЖОЛЫ Өңірлік</u> <u>БАҒДАРЛАМАСЫ (ЖЖӨБ)</u>		Кезең	2005	2006	
Іс-шара- лардың сипаты	Салымның сипаты Жобаны бастау	Бюдж. Бап . АТЛАС	Басқа сома			БАРЛЫҒЫ Сома \$
2-МІНДЕТ МЕМЛЕ- КЕТТІК ЖӘНЕ ЖЕ- КЕ СЕК- ТОРЛАР АРАСЫН- ДАҒЫ ЖЕМІСТІ СҰХБАТ- ТЫ; ЖӘНЕ САУДА/ ТРАНЗИТ- Т І ЖЫЛЖЫТУ ЖӘНЕ ЖӘРДЕМ- ДЕСУДЕГІ ЖЕКЕ СЕКТОР- ДЫҢ РОЛІН АРТТЫРУ	Жұмыс топтары, жүйедегі ынтымақ- тастық (БҰҰДБ қатысуын қоса) Ұлттық топтар (213)	74500/ 71600	0.00	10,000.00	0.00	10,000.00

	БҰҰДБ миссия- сына шығыстар Ұлттық топтар (2.ii.1)		0.00	10,000.00	жұмылдыры- луы тиіс	10.000.00
	Халық- аралық кеңесші- лер, (ұлттық ұйымдар- дың, ассоц. палата- лардың тізімі) Ұлттық кеңесші- лер		0.00	15,000.00	жұмылдыры- луы тиіс	15.000.00
	Монито- ринг жә- не баға беру	71200/ 71600	0.00	10.000.00	0,00	10.000.00
		71300	0.00	15,000.00	жұмылдыры- луы тиіс	15,000.00
			0.00	15,000.00	жұмылдыры- луы тиіс	15,000.00
			0.00	10,000.00	жұмылдыры- луы тиіс	10,000.00
		71200/ 71600	0.00	10,000.00	0.00	10,000.00
Кезең үшін барлығы			0.00	95.000.00		
Жобаның: iIN	ЖІБЕК ЖОЛЫ Өңірлік Бағдарламасы (ЖЖӨБ)		Кезең	2005	2006	
Қызмет- тің сипаты	Салым- дардың сипаты	Бюдж. бап. АТЛАС	Басқа сома			БАРЛЫҒЫ Сума \$
3-МІНДЕТ ЖІБЕК ЖОЛЫ Өңіріне инвести- циялар деңгей- лерін арттыру	Компо- нент Форум II Басшы Комитет БҰҰДБ миссия- сына шығыстар	72100	0.00	30,000.00	10,000.00	40,000.00

	Басшы адамдармен кездесулер	74500/ 71600	0.00	10,000.00	0.00	10,000.00
	БҰҰДБ-ның жергілікті әкімшілікпен/облыс губернаторларымен		0.00	10,000.00	0.00	10,000.00
			0.00	5,000.00	5,000.00	10,000.00
		74500/ 71600	0.00	4,000.00	4,000.00	8,000.00
			0.00	10,000.00	5,000.00	15,000.00
Кезең үшін барлығы			0.00	59,000.00	24,000.00	83,000.00

Жобаның: ИИН	ЖІБЕК ЖОЛЫ ӨҢІРЛІК БАҒДАРЛАМАСЫ (ЖЖӨБ)		Кезең			
Қызметтің сипаты	Салымдардың сипаты	Бюдж. бап. АТЛАС	Басқа сома	2005	2006	БАРЛЫҒЫ Сом \$
4-МІНДЕТ ЖІБЕК ЖОЛЫ ӨҢІРІН- ДЕГІ ТУРИЗМ ДЕҢГЕЙ- ЛЕРІН АРТТЫРУ	Туризм компоненті жөніндегі субкелісім-шарт	72100	0.00	40,000	20,000	60,000
	Жұмыс топтары және ұлттық мамандар	74500/ 71600 74500/ 71600	0.00 0.00	10,000.00	5,000 жұмылдырылуы тиіс	15,000.00 0.00
	III Басшы Комитет Мониторинг және баға беру		0.00	0.00	5,000	5,000.00
	"Жібек Жолы қаласы" БҰҰДБ сыйақысы жөнінде-	74500/ 71600	0.00 0.00	5,000.00		9,000.00 0.00

	гі басшы адамдар- дың кез- десулері	74500/ 71600			4,000 жұмылдыры- луы тиіс	
	IV Басшы Комитет- тің кез- десуі		0.00	5,000.00	3,000.00	8,000.00
	БҰҰДБ миссия- сына шығыстар		0.00	0.00	5,000.00	5,000.00
Кезең үшін барлығы	БҰҰДБ/ ШЫҰ сый- ақыларын беру рәсімі және жылжыту	71200/ 71600	0.00	0.00	10,000.00	10,000.00
	Жобаның соңғы бағасы		0.00	60,000.00	52,000.00	112,000.00
	Үй - жайлар және әкімші- лік	75100		35,000.00	35,000.00	70,000.00
Жоба бойынша барлығы						1,000, 000.00

*) Ташкентте және Пекинде кеңселік шығыстар жергілікті БҰҰДБ ЕК-нің салымы ретінде қосылады