



Central Asia Regional Economic Cooperation Program

Справочный документ
Для 4-ой сессии Заседания высокопоставленных официальных лиц
Июнь 2014 года

Отчет о проделанной работе и план работы в транспортном секторе

**Заседание высокопоставленных официальных лиц
Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество
26-27 июня 2014 года
Манила, Филиппины**

I. ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ

1. В данном отчете отражены мероприятия, осуществленные со времени проведения Министерской конференции в октябре 2013 года. В 2013 году в рамках среднесрочного обзора была разработана Стратегия по транспорту и содействию торговле Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) до 2020 года (Доработанная стратегия) на основе уроков, извлеченных в процессе реализации, детального анализа и на основе изменений в Программе ЦАРЭС, в частности, новой стратегической основы и расширения членства с включением Пакистана и Туркменистана. Доработанная стратегия была одобрена на 12-ой Министерской конференции 23-24 октября 2013 года, в Астане (Казахстан) и определила следующие три приоритетные операционные области:

- (i) **Развитие сети мультимодальных коридоров**, включающее поддержку расширения коридоров; развитие сети железных дорог и мультимодальных логистических хабов; усовершенствование пунктов пересечения границ;
- (ii) **Улучшение торговли и пограничных услуг**, включающее реформирование и модернизацию таможенных служб; координированное управление границами; развитие национального единого окна; а также реформу и модернизацию санитарных и фитосанитарных (СФС) мер;
- (iii) **Институциональное усиление**, включающее улучшение планирования, финансирования и управления автодорожными и железнодорожными активами; управление безопасностью дорожного движения; а также увеличение участия частного сектора.

2. Реализация Доработанной стратегии только началась с работы над определением приоритетов на страновом уровне и планов действий на 2014-2016 годы, в соответствии с общими операционными приоритетами, определенными в Доработанной стратегии. Для транспортного сектора эти страновые планы были объединены в Плане работ по транспортному сектору ЦАРЭС на 2014-2016 годы. Связаны с определением приоритетных проектов технической помощи и инвестиционных проектов и сквозные темы: (i) мобилизация ресурсов, (ii) повышение уровня координации и взаимодействия с другими партнерами по развитию, (iii) поощрение участия частного сектора, (iv) усиление чувства «собственности» в отношении процесса со стороны стран-членов ЦАРЭС.

A. Реализация секторных мероприятий

3. Первоначально определенные шесть коридоров ЦАРЭС составляли примерно 24 000 километров (км) скоростных или национальных автомагистралей. В 2007 году 36% определенных дорог ЦАРЭС были в плохом состоянии, что указывает на то, что усилия будут направлены на улучшение 8 640 км дорог до хорошего состояния к концу 2017 года.¹ Эта задача должна быть выполнена путем ежегодного улучшения 880 км с 2010 по 2012 годы и 1 200 км с 2013 по 2017 годы. Первоначальная стратегия предполагала, что 80% автодорожных коридоров ЦАРЭС, или совокупно 19 200 км, будут приведены в хорошее состояние за период с 2010 по 2012 годы, и 1 200 км – за период с 2013 по 2017

¹ В Стратегии говорится, что в 2007 году 64% автодорожных коридоров ЦАРЭС были в хорошем состоянии, 21% - в удовлетворительном состоянии, а 15% - в плохом состоянии. Таким образом, работы по улучшению автодорожных коридоров в рамках программы ЦАРЭС будут направлены на удовлетворительные и плохие участки дорог, то есть, на 36% от общей протяженности автодорог в шести определенных коридорах ЦАРЭС.

гг. Первоначальная стратегия предполагала, что 80% автодорожных коридоров ЦАРЭС, или совокупно 19 200 км, будут в хорошем состоянии к 2013 году. Данный общий целевой показатель был достигнут.² В Таблице 1 представлены подробные показатели транспортного сектора с 2008 по 2013 годы.

Таблица 1: Годовые итоги транспортного сектора (2008-2013 гг.)

Показатель	Базовое значение 2008 года	2009	2010	2011	2012	2013	Цель 2013 года	Прогресс
Годовая протяженность построенных или улучшенных скоростных или национальных автомагистралей (км)	177	1 288	1 025	1 022	430	545	1 200	
Совокупная протяженность построенных или улучшенных скоростных или национальных автомагистралей (км)	177	1 465	2 490	3 512	3 942	4 487	3 840	
Совокупная доля всех дорожных коридоров ЦАРЭС в хорошем состоянии (%) ^a	64	70	74	79	80	83	80	

ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество; км = километр.

^a Следует отметить, этот показатель может преувеличивать общую протяженность дорог в хорошем состоянии из-за продолжающегося ухудшения некоторых участков, состояние которых на 31 декабря 2007 года считалось хорошим.

4. В Доработанной стратегии первоначально определенные шесть коридоров были расширены, коридоры были более точно определены по отношению к различным маршрутам, составляющим коридоры, а также была изменена структура результатов. В результате этих изменений протяженность автодорожной сети ЦАРЭС в настоящее время по оценке увеличилась до 29 350 км с 24 000 км.

5. В соответствии с Планом действий по реализации Доработанной стратегии поставлены три цели по физической инфраструктуре, которые должны быть достигнуты к 2020 году: (i) завершение строительства или реабилитации 7 800 км дорог; (ii) 1 800 км вновь построенных железнодорожных путей; (iii) 2 000 км отремонтированных, электрифицированных или оснащенных сигнальными системами железнодорожных путей.³ На основе пропорционального распределения итогов Доработанной стратегии на семилетний период с 2014 по 2020 год, годовыми целевыми показателями будут: (i) 475 км построенных или улучшенных скоростных или национальных автомагистралей, (ii) 60 км новых построенных железных дорог и (iii) 30 км реабилитированных и улучшенных железных дорог.

² Однако годовой прогресс, достигнутый в 2012 и 2013 годах, не соответствовал их соответствующим годовым целевым показателям в 880 км и 1200 км. Необходимо ускорить работы, чтобы поддерживать долгосрочные удовлетворительные показатели программы.

³ Если цель по автодорогам 2020 года будет достигнута, это будет свидетельствовать о достижении более 70% расширения дорожной сети СТСТ ЦАРЭС-2020, предположив, что дороги, состояние которых ранее оценивалось как хорошее или, которые были улучшены, обслуживались надлежащим образом.

Таблица 2: Доработанная стратегия — Целевые показатели транспортного сектора (2014–2020 гг.)

Показатель	Достигнуто в 2013 г.	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Совокупная протяженность построенных или улучшенных скоростных или национальных автомагистралей (км)	4 487	4 960	5 433	5 906	6 379	6 852	7 325	7 800
Совокупная протяженность построенных новых железных дорог (км)	1 397	1 455	1 512	1 570	1 627	1 685	1 742	1 800
Совокупная протяженность существующих реабилитированных и улучшенных железных дорог (км)	1 788	1 818	1 849	1 879	1 909	1 939	1 970	2 000

ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество; км = километр.

6. Доработанная стратегия также излагает другие цели, такие как: (i) усовершенствовано пять пунктов пересечения границ (ППГ), (ii) восемь стран-членов ЦАРЭС присоединились к Пересмотренной киотской конвенции, (iii) создано и действует пять региональных мультимодальных логистических центров. Действия по этим целевым показателям пока еще не выполнены. Кроме того, предлагаемые сроки для достижения этих целей, в дополнение к другим целям, изложенным в Доработанной стратегии, будут обсуждены и более конкретно определены в согласованном Плане работ по транспортному сектору на 2014-2016 годы.

(i) Прогресс реализации

7. **Афганистан.** Несмотря на обеспокоенность относительно безопасности в течение трансформации правительства в 2014 году, продолжается реализация дорожных и железнодорожных проектов вдоль коридоров 3, 5 и 6 ЦАРЭС. По результатам исследования, проведенного Агентством международного развития США (USAID), были обсуждены возможности реабилитации тоннеля Саланг, а также ведутся более детальные технические исследования. Продолжается строительство на участках кольцевой дороги Кайсар - Леман, 82 км которой запланировано асфальтировать в 2014 году, а также Леман - Армалик (52 км). Строительные работы продолжаются на первом участке (50 км) автодороги Кабул - Джелалабад, и одновременно присуждены контракты на начало строительных работ на втором и оставшемся участке (106 км). Продолжаются работы по железной дороге Акина - Андхой, а также был нанят консультант для проведения технико-экономического обоснования Североафганской железной дороги, соединяющей Туркменистан с Таджикистаном через Афганистан, которое включает анализ приемлемой ширины железнодорожной колеи.

8. **Азербайджан.** Начата работа по Восточно-западной магистрали, которая обеспечит две дополнительные полосы на значительной части автодороги между Хаджигабулом и Гянджа (296 км). Продолжается железнодорожное строительство, предназначенное поддерживать транспорт и торговлю, и с сентября 2013 года было дополнительно построено 36 км. Кроме того, продолжается строительство нового Бакинского международного морского торгового порта в Алате, которое планируется

завершить в 2015 году. Чтобы дополнить расширение порта в 2014 году планируется приобретение крупных паромов и судов типа ро-ро.

9. **Казахстан.** Продолжается работа по реабилитации транзитного коридора Западная Европа – Западная часть Китайской Народной Республики (КНР), который, по завершении, будет состоять из четырех-полосной дороги (1 390 км) и двух-полосной дороги (1 062 км). Эти реабилитированные дороги включают ключевые участки коридора ЦАРЭС 1. При финансовой поддержке правительства началась работа на 171-км четырех-полосной автодороге Астана - Караганда, которую планируется завершить в 2016 году. Также при финансовой поддержке правительства продолжается работа по дороге Алматы – Капчагай, которую планируется завершить в 2016 году. При финансовой поддержке Азиатского банка развития (АБР) продолжается строительство 200-км двух-полосной автодороги Бейнеу - Актау, поддерживающей коридоры ЦАРЭС 2a и 2c, которое планируется завершить в 2015 году. Главным образом при финансовой поддержке правительства по графику идет строительство 1 036 км железной дороги Джезказган - Бейнеу, которое по плану должно завершиться в 2016 году. В конце 2014 года планируется начать работы по строительству транспортного логистического центра Хоргос на 1,2 млрд. долл. США, предоставляемых частным сектором.

10. **Кыргызская Республика.** Продолжается работа по проекту реабилитации автодороги Бишкек - Нарын - Торугарт, являющейся частью коридора ЦАРЭС 1с, который финансируется несколькими донорами. Было одобрено финансирование строительных работ через АБР и Евразийский банк развития для 4-ой фазы проекта реабилитации автодороги Бишкек-Ош (120 км), для которого подготовка подробного проекта начнется в 2014 году. Строительство альтернативной дороги Север-Юг, фаза 1 от Кочкора до Джалал-Абада, финансируемое Экспортно-импортным банком Китая, как ожидается, начнется в 2014 году. С 2013 года Кыргызские железные дороги закупали дополнительные локомотивы и планируют закупить больше в 2014 году. Чтобы повысить потенциал системы управления воздушным движением страны для финансирования закупок оборудования привлекаются частные инвесторы.

11. **Монголия.** Продолжаются работы по проекту развития западного регионального автодорожного коридора - коридора ЦАРЭС 4a, связывающего КНР, западную Монголию и Российскую Федерацию. К концу 2014 года, как ожидается, около 500 км западной региональной автодороги будут открыты для движения. Планируется, что оставшиеся 244 км будут завершены у 2017 году. Региональный проект реабилитации дороги Улан-Батор – российская граница, которая образует коридор ЦАРЭС 4b и является участком коридора ЦАРЭС 4с, был в основном завершен в ноябре 2013 года и, в принципе дорога открыта для движения, но осталось выполнить незначительные работы, которые будут завершены к августу 2014 года. Проект по автодороге Ундурхаан (АН- 32) – Баруун-Урт – Бичегт – Хулудао / Чифен – Джиньчжоу формирует оставшуюся часть коридора ЦАРЭС 4с и будет поддерживать выход из Улан-Батора к морским портам КНР. На участке Ундурхан - Баруун-Урт в настоящее время работы завершаются, и правительство ищет средства для завершения участка Баруун-Урт - Бичегт, который готовится при финансировании технической помощи АБР. При финансовой поддержке правительства Монголии и Японского агентства международного сотрудничества (JICA) продолжается работа по строительству нового международного аэропорта в Улан-Баторе. Кроме того, в рамках концессии по принципу «строительство-передача» строится подъездная дорога к новому аэропорту.

12. **Пакистан.** С июня 2013 года, одним из ключевых аспектов политики нового правительства в области развития является улучшение транспортных и региональных связей в качестве одного из трех основных компонентов для экономического роста. Продолжается работа по инвестиционной программе улучшения национального торгового коридора, финансируемой АБР, которая частично поддерживает развитие коридора ЦАРЭС 5. В настоящее время за счет гранта КНР осуществляется подготовка двух технико-экономических обоснований для некоторых частей национального торгового коридора от Мансехра до Исламабада и от Мултана до Суккура. Проводится тендер на строительные работы на участке Хассанабдал – Сарай Салех E35 (39 км). Продолжается строительство дорог Пешавар – Торхам N5 (43 км) при финансовой поддержке USAID, Фейсалабад – Годжра M4 (58 км, при финансовой поддержке АБР), а также Сехван – Ратодеро N-55 (199 км, при финансовой поддержке Японского агентства международного сотрудничества). При совместном финансировании АБР, USAID и Канады готовятся исследования по пограничным пунктам пропуска в направлении Афганистана и Индии.

13. **Таджикистан.** Финансируемую Японией реабилитацию автодороги Кургонтеппа-Дусти – Панчи Поён, которая является частью коридора ЦАРЭС 6с, планируется завершить в 2014 году. Финансируемая АБР и Европейским банком реконструкции и развития, реабилитация автодороги Душанбе – Турсунзаде – граница Узбекистана (62 км), которая является частью коридора ЦАРЭС 3b, продолжается, и ее планируется завершить в 2015 году – для участка АБР (57 км) и в 2016 году – для участка, финансируемого Европейским банком реконструкции и развития (5 км). Тем временем расширение пропускной способности полос на других участках коридоров ЦАРЭС 3b и 5, проходящих по Таджикистану, по-прежнему осуществляется в рамках Проекта по улучшению автодорожных коридоров ЦАРЭС 3 и 5, финансируемого АБР, который планируется завершить в 2017 году. Ведется строительство автодороги Айни-Пянджикент – граница Узбекистана (113 км), финансируемое АБР и Министерством международного развития Великобритании, которая является частью коридора ЦАРЭС 6с, и его завершение ожидается к 2016 году.

14. **Туркменистан.** В Туркменистане ЦАРЭС фокусируется на расширение сети коридоров ЦАРЭС через железные дороги. В 2013 году было начато строительство железной дороги Атамырат – Ымамманзар – Акина (88 км), которое планируется завершить к 2015 году. Достигнув Акины, железная дорога, как ожидается, присоединится к Североафганской железной дороге, для которой проводятся планирование и подготавливается технико-экономическое обоснование с целью продления существующей железнодорожной дороги к западу от железнодорожной станции в Мазар-и-Шарифе до Андхоя и в конечном итоге до Акины.

15. **Узбекистан.** Большею частью при финансовой поддержке АБР по-прежнему ведутся работы по фазе 2 инвестиционной программы по коридору ЦАРЭС 2 (175 км), которая поддерживает коридоры ЦАРЭС 2a и 6a. Также продолжают работы по фазе 3 инвестиционной программы по коридору ЦАРЭС 2, в основном финансируемой АБР (220 км), которая поддерживает коридоры ЦАРЭС 2a, 2b, и 6с и включает в себя стратегический участок автодороги Ташкент - Ош через перевал Камчик; их планируется завершить в 2014-2015 гг. По железным дорогам внимание в основном фокусировалось на модернизации существующих линий за счет электрификации с целью повышения эффективности. При совместном финансировании со стороны «Узбекистон Темир Юллари» и АБР продолжается электрификация участка Мароканд – Карши (140 км) и, как ожидается, будет завершена к 2016 году. Между тем начинается подготовка проекта по электрификации участка Мароканд – Бухара (272 км), и ожидается, что проект начнется в

2015 году. Эти железнодорожные проекты поддерживают коридоры ЦАРЭС 2а, 3, 6а и 6б, а также потенциальное будущее применение выделенных железнодорожных коридоров (ВЖК). Продолжается приобретение самолетов для обновления парка национального перевозчика при совместном финансировании самого национального перевозчика и правительства. Для поддержки такого развития национальный перевозчик и правительство также финансируют строительство ангара для ремонта самолетов, начало которого запланировано на 2014 год.

16. Процесс обновления информации о проделанной работе в рамках программы ЦАРЭС все еще носит несистематический характер и фокусируется на измеримом физическом прогрессе с точки зрения результатов, а не итогах для пользователей коридоров. Секретариат осуществляет закупку программного обеспечения Географическую информационную систему/Глобальную спутниковую систему радиоопределения, чтобы создать централизованную базу данных, которая предназначена для оказания поддержки систематическому измерению физического прогресса. В процессе этой работы предусматривается, что итоги, оцениваемые в рамках отчетов по измерению и мониторингу эффективности коридоров, могут быть связаны. Для создания базы данных, как ожидается, потребуются дальнейший сбор данных и координация между Секретариатом и секторными координаторами.

17. Некоторые страны обратились с просьбой добавить к доработанной Стратегии инвестиционные проекты и проекты технической помощи. Процедура для включения проектов была подготовлена в качестве дополнения к краткому изложению обсуждений заседания Координационного комитета по транспортному сектору (ККТС). В соответствии с процедурой был разработан План работ транспортного сектора на 2014-2016 гг., чтобы удовлетворить просьбы о включении проектов, при условии положительного рассмотрения предлагаемых проектов. Кроме того, были разработаны целевые показатели Плана работ транспортного сектора на 2014-2016 гг., учитывающие в целом предусмотренные результаты и итоги доработанной Стратегии, а также извлеченные уроки и консультации по готовности проектов.

18. Кроме того, на основе уроков, извлеченных за период с 2008 по 2013 гг., достигнуто понимание, что эффективная реализация доработанной Стратегии и успешное достижение предлагаемых целей требуют наличия необходимого потенциала (человеческого, финансового, институционального). В этом контексте было предложено «Сотрудничество в области знаний Юг-Юг» (СЗЮЮ) как дополнение к традиционной технической, инвестиционной и консультационной поддержке с целью активизации тем по осуществлению передачи знаний. На сегодняшний день услуги в области знаний, связанные с ЦАРЭС, большей частью являются разрозненными, при этом организации знаний и распространению знаний уделяться неадекватное внимание. В этом свете СЗЮЮ предназначено для того, чтобы служить в качестве инструмента для систематического и координированного планирования, реализации и обмена знаниями, нацеленными на усиление реализации. Ключевая характеристика СЗЮЮ заключается в горизонтальном партнерстве и взаимных выгодах для стран, таким образом, в итоге все заинтересованные стороны будут иметь беспроигрышную ситуацию. Для стран ЦАРЭС, в частности, механизм СЗЮЮ обеспечивает множество выгод. Он содействует обучению и построению консенсуса по региональным вопросам, оказывающим воздействие на реализацию доработанной Стратегии (например, гармонизация стандартов); обеспечивает доступ к протестированным и адаптированным технологиям и инструментам без необходимости «снова изобретать велосипед», и содействует обмену опытом со странами, которые имеют схожие ограничения и возможности для улучшения

перемещения товаров и людей. СЗЮЮ также позволяет странам ЦАРЭС продемонстрировать свои успехи, повысить их узнаваемость в качестве возникающих "центров инноваций", и создает возможности для межстрановых партнерств и инвестиций. Членство ЦАРЭС расширилось и, как подробно описано в доработанной Стратегии, обновлены определения и расширены коридоры ЦАРЭС, чтобы улучшить связанность с Южной Азией, Ближним Востоком и Восточной Азией. Таким образом, СЗЮЮ будет также оказывать поддержку обмену опытом и усилению связей с другими инициативами регионального сотрудничества (например, Субрегион Большого Меконга и Южно-азиатское субрегиональное экономическое сотрудничество) и странами, не входящими в ЦАРЭС. Разработана предварительная программа работ СЗЮЮ на 2014-2016 гг., которая состоит из различных мероприятий, включая исследования, ориентированные на действия, тренинги, семинары и обучение на местах, институциональные партнерства и усиление поддержания связей и распространение знаний.

(ii) Содействие трансграничным перевозкам

19. С целью содействия трансграничным перевозкам в ЦАРЭС в рамках Региональной технической помощи 8147 «Содействие трансграничным перевозкам в регионе ЦАРЭС (Фаза 1)» были начаты два диагностических исследования для оценки транспортных операций вдоль коридоров, соединяющих Кыргызскую Республику, Таджикистан, Афганистан и Пакистан. Эти исследования дают предварительные конкретные рекомендации для повышения эффективности выполнения действующих соглашений по содействию трансграничным перевозкам.

20. После одобрения конкретных рекомендаций по итогам диагностических исследований дальнейшая работа по содействию трансграничным перевозкам будет сосредоточена на следующих основных направлениях: приведение нормативной базы, регулирующей перевозки в странах-участниках ЦАРЭС, в соответствие с международными конвенциями и соглашениями; укрепление реализации существующих многосторонних и двусторонних соглашений в области транспорта; упорядочение операций в сфере трансграничных перевозок; и развитие потенциала частного сектора автомобильных перевозок.

В. Рассмотрение действий, предложенных в Обзоре эффективности развития ЦАРЭС за 2012 год (ОЭФР ЦАРЭС-2012), и текущие основные вопросы

21. Следующие действия были предприняты в соответствии с действиями, предложенными в Обзоре эффективности развития ЦАРЭС за 2012 год (ОЭФР ЦАРЭС-2012), и основными вопросами, затронутыми на ЗВОЛ, проведенном в Астане (Казахстан) в октябре 2013 года.

1. Приоритетные действия, предложенные в ОЭФР ЦАРЭС-2012

- Максимизировать выгоды от коридоров ЦАРЭС посредством определения основных нефизических барьеров для трансграничных перевозок и исполнимых подходов к реализации соглашений по содействию перевозкам по коридорам ЦАРЭС.

Инициированное действие: Проведенный в июле 2012 года семинар за круглым столом «Пути продвижения для механизмов содействия перевозкам на основе

коридоров» подготовил рекомендации для общего подхода к реализации. В октябре 2012 года рекомендации семинара были представлены и одобрены на 11-ой Министерской конференции ЦАРЭС в г. Ухань (КНР) и включены в Уханьский план действий. Чтобы помочь в реализации повестки дня ЦАРЭС по содействию транспорту, в 2012 году был утвержден региональный проект технической помощи с бюджетом \$1,5 миллиона, финансируемый АБР.⁴

Следующие шаги: В течение 2014-2015 гг. трансформировать рекомендованный и одобренный подход в конкретные планы действий и реализовать приоритетные мероприятия.

22. Доработанная Стратегия подчеркнула особую важность железнодорожных коридоров в ЦАРЭС и более сбалансированного подхода к финансированию автодорожной и железнодорожной инфраструктуры. ВЖК были предложены в качестве дальнейшего продвижения вперед также и с целью содействия трансграничным перевозкам. Текущая работа по содействию реализации СТГП будет согласована с этим новым стратегическим направлением.

- Поддерживать рост операций, одобрить перечень среднесрочных приоритетных проектов на Министерской конференции 2012 года и начать включать приоритетные проекты в национальные планы развития стран ЦАРЭС.

Инициированное действие: Перечень среднесрочных приоритетных проектов был интегрирован в доработанную Стратегию и одобрен в октябре 2013 года.

Следующие шаги: Потребности в финансировании и реализация среднесрочных приоритетных проектов будут отслеживаться со стороны ККТС.

23. Предыдущий перечень среднесрочных приоритетных проектов был большей частью интегрирован в доработанную Стратегию после подтверждения проектов, сроков и оценочной стоимости со странами-членами. Окончательный перечень включает 108 приоритетных инвестиционных проектов с оценочной стоимостью на сумму \$38,8 миллиарда. Большинство этих проектов охватывают оставшиеся участки изначально определенных шести коридоров ЦАРЭС. Для проектов с подтвержденным финансированием была проведена оценка осуществленного прогресса. Перечень был интегрирован в приоритетные инвестиционные проекты доработанной Стратегии.

- Противодействовать снижению мобилизации финансирования, активизировать усилия по изучению возможностей со-финансирования между правительствами ЦАРЭС, многосторонними и двухсторонними институтами, другими партнерами по развитию и частным сектором.

Инициированное действие: Первая встреча за круглым столом с партнерами по развитию была проведена 7 июня 2013 года в Астане.

Следующие шаги: Будут проводиться дальнейшие консультации.

24. В мае 2014 года ККТС, вместе с многосторонними и двухсторонними институтами, организовал проведение Форума партнеров по развитию по финансированию проектов в

⁴ АБР. 2012. *Техническая помощь для содействия трансграничным перевозкам в регионе Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества, Фаза 1.* Манила.

рамках доработанной Стратегии. Больше внимание будет уделяться вариантам для вовлечения и создания партнерств с частным сектором.

II. ОСНОВНЫЕ ВОПРОСЫ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ РУКОВОДСТВА СО СТОРОНЫ ЗВОЛ

25. Исходя из доработанной Стратегии и вкладов от стран-членов, результатом 13-го заседания ККТС ЦАРЭС, проведенного 14-15 мая 2014 года, является проект Плана работ транспортного сектора на 2014-2016 гг. После завершения заседания ККТС этот проект был пересмотрен в координации с соответствующими странами-членами и Секретариатом. Пересмотренный проект будет представлен для одобрения на предстоящем ЗВОЛ в Маниле (Филиппины) 26-27 июня 2014 года. К высокопоставленным официальным лицам ЦАРЭС обращена просьба рассмотреть и одобрить окончательный План работ транспортного сектора на 2014-2016 гг.

ПРИОРИТЕТНЫЕ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ И ПРОЕКТЫ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ

Перечень инвестиционных проектов по странам

№	Страна	№ ИП	Название проекта	Стоимость (млн. \$)	Период реализации
1	АФГ	ИП 1	Автодорога Кайсар-Бала Мургаб	448	2012–2016
2	АФГ	ИП 3	Автодорога Леман-Армалик	39	2012–2014
3	АФГ	ИП 4	Автодорога Пул-и-Кумри-Доши	18	2013–2014
4	АФГ	ИП 8	Строительство автодороги Кабул - Джелалабад	166	2010–2016
5	АФГ	ИП 9	Строительство ж/д Розанак/Гориан-Герат (Иран-Афганистан)	125	2014–2016
6	АФГ	ИП 11.1	Строительство ж/д Ширхан Бандар-Кундуз-Холам-Найбабад-Андхой-Герат	956	2015–2018
7	АФГ	ИП 12	Строительство ж/д Акина-Андхой (Туркменистан-Афганистан)	75	2015–2016
8	АФГ	ИП 101	Строительство ж/д граница Туркменистана - Герат	242	2015–2016
9	АФГ	ИП 102	Автодорожный тоннель Саланг	1 000	2014–2017
10	АФГ	ИП 103	Реконструкция автодороги Мазар-и-Шариф – Кундуз	85	2015–2016
Подитог				3 154	
11	АЗЕ	ИП 1	Автомагистраль Восток-Запад (усовершенствование М2 и расширение до 4х-полос) (Евлах - Гянджа, Газах - граница)	237	2007–2014
12	АЗЕ	ИП 2	Содействие железнодорожному транспорту и торговле	807	2010–2017
13	АЗЕ	ИП 3	Приобретение большегрузных паромов и судов ро-ро Азербайджанским государственным морским пароходством	69	2010–2014
14	АЗЕ	ИП 4	Строительство Бакинского международного морского торгового портового комплекса (Алат)	750	2011–2015 (Фаза 1)
15	АЗЕ	ИП 5	Автодороги Хаджигабул – Евлах и Гянджа – Газах	2 014	2012–2017
16	АЗЕ	ИП 101	ЛЦ Бакинский порт в Алате	50	2015–2018
Подитог				3 927	
17	КАЗ	ИП 1	Реконструкция автодороги Астана - Караганда	658	2013–2016
18	КАЗ	ИП 2	Реконструкция автодороги Алматы – Капчагай (Капшагай)	408	2013–2016
19	КАЗ	ИП 3	Реконструкция автодороги Актау - Бейнеу (Программа ММФ для Коридора 2: участок в Мангистауской области)	142	2012–2015
20	КАЗ	ИП 4	Реконструкция транзитного коридора Западная Европа – Западный Китай (Актюбинская область (Казахстан) до Синьцзяна (КНР))	5 500	2009–2015
21	КАЗ	ИП 5	Электрификация участка ж/д Алматы – Актогай	984	2015–2018
22	КАЗ	ИП 6	Электрификация участка ж/д Достык - Актогай	510	2015–2019
23	КАЗ	ИП 7	Электрификация участка ж/д Актогай - Моинты	736	2015–2020
24	КАЗ	ИП 10	Расширение порта Актау	124	2005–2006

№	Страна	№ ИП	Название проекта	Стоимость (млн. \$)	Период реализации
25	КАЗ	ИП 13	Строительство новой железнодорожной ветки Джебказган - Саксаульская	3 032	2012–2016
26	КАЗ	ИП 17	Автодорога Шымкент – Ташкент	658	2012–2015
27	КАЗ	ИП 101	Автодорога Алматы – Хоргос	1 068	2013–2015
28	КАЗ	ИП 102	Усовершенствование ППГ для автотранспортных средств в Достыке	8	2014–2015
29	КАЗ	ИП 103	Усовершенствование ППГ для поездов в Достыке	300	2015–2017
30	КАЗ	ИП 104	Усовершенствование ППГ для автотранспортных средств в Хоргосе	8	2014–2015
31	КАЗ	ИП 105	Усовершенствование ППГ для автотранспортных средств в Тажене	8	2014–2015
32	КАЗ	ИП 106	Усовершенствование ППГ для автотранспортных средств в Конысбаева	3	2014–2015
33	КАЗ	ИП 107	ЛЦ "Порт Актау"	31	2005–2017
34	КАЗ	ИП 108	ЛЦ «Хоргос»	85	2014–2016
Подитог				14 263	
35	КГЗ	ИП 1	Реконструкция автодороги Бишкек-Торугарт	428	2010–2017
36	КГЗ	ИП 4	Электрификация железнодорожной линии Луговая-Бишкек (Аламедин)	250	2011–2016
37	КГЗ	ИП 5	Реконструкция железнодорожной линии Балыкчи-Чалдовар-Луговая	66	2011–2015
38	КГЗ	ИП 6	Приобретение оборудования для железнодорожной вагоноремонтной мастерской	18	2013–2014
39	КГЗ	ИП 7	Реконструкция международного аэропорта г. Ош	105	2011–2014
40	КГЗ	ИП 8	Расширение технических возможностей кыргызской системы управления воздушным движением	25	2014–2016
41	КГЗ	ИП 9	Реконструкция автодороги Бишкек – Ош	180	2014–2019
42	КГЗ	ИП 11	Строительство северной объездной дороги (Бишкек – Кара-Балта)	350	2014–2017
43	КГЗ	ИП 102	Дорога Север-Юг: Балыкчи – Кочкор – Арал – Казарман – Джалал-Абад	850	2014–2020
44	КГЗ	ИП 104	Усовершенствование ППГ для автотранспортных средств в Карамыке	8	2014–2015
45	КГЗ	ИП 105	ЛЦ Ош	15	2014–2016
Подитог				2 295	
46	МОН	ИП 1	Проект развития западной региональной автодороги (Граница КНР в Яранте – Ховд – Улгий – Уланбайшинт)	145	1995–2018
47	МОН	ИП 2	Проект развития региональной автодороги (строительство дороги	126	1995–2014

№	Страна	№ ИП	Название проекта	Стоимость (млн. \$)	Период реализации
			Алнатбулаг – Улан-Батор – Замын-Ууд)		
48	МОН	ИП 5	Строительство нового международного аэропорта в Улан-Баторе	284	2008–2017
49	МОН	ИП 10	Подъездная дорога к новому международному аэропорту в Улан-Баторе	110	2014–2016
50	МОН	ИП 11	ММФ Проект реконструкции Западной региональной автодороги (Фаза 2)– аймаки (области) Баян Улгий и Ховд	318	2012–2018
51	МОН	ИП 12	Депо по ремонту подвижного состава	59	2014–2016
52	МОН	ИП 13	Центр централизованного управления движением поездов	29	2014–2016
53	МОН	ИП 14	Железнодорожная пассажирская станция г. Улан-Батор	36	2014–2016
54	МОН	ИП 101	Автодорога Ундурхаан (АН32)– Баруун-Урт – Бичегт – Хулудао/Чифен - Джиньчжоу	268	2014–2016
Подитог				1 375	
55	ПАК	ИП 101	Изменение трассы Каракорумского шоссе в Хунзе из-за переполнения оз. Аттабад, N-35	281	2012–2016
56	ПАК	ИП 103	6-полосная автомагистраль Карачи – Хуб-Дуреджи Сехван - M-7 (250 км), новая трасса	1 050	2013–2017
57	ПАК	ИП 104	Сехван – Ратодеро, N-55 (скоростное шоссе, 199 км)	351	2013–2016
58	ПАК	ИП 105	Ратодеро – Дера Гази (Д.Г.) Хан, N-55 (скоростное шоссе, 200 км)	600	2013–2016
59	ПАК	ИП 110	Пешавар - Торхам, N-5	150	2013–2015
60	ПАК	ИП 111	Гвадар–Хошаб (M8)	550	2016–2020
61	ПАК	ИП 115	Расширение и модернизация ППГ в г. Торхам, Вага и Чаман	100	2014–2017
62	ПАК	ИП 116.1	M-4 (Участок 2 Годжира – Шоркот (4-полосная автомагистраль)	200	2013–2016
63	ПАК	ИП 116.2	M-4 (Участок 3 – Шоркот - Ханевал (4-полосная автомагистраль, включая мосты через рр. Рави и Сидхнай)	250	2013–2016
64	ПАК	ИП 118	M-4 (Участок 1 - 4-полосная автомагистраль Фейсалабад – Годжра)	170	2013–2017
65	ПАК	ИП 119	Реконструкция ж/д Лахор–Пешавар	665	2013–2016
66	ПАК	ИП 120.1	Хошаб–Сураб (N85 и N25)	450	2016–2020
67	ПАК	ИП 120.2	Сураб–Калат (N85 и N25)	100	2016–2021
68	ПАК	ИП 121	E-35, 4-полосная автомагистраль (Участок 1 Хасанабдал - Гавелиан)	150	2015–2017
69	ПАК	ИП 122	E-35, 4-полосная автомагистраль (Участок 1 Гавелиан - Мансехра)	200	2015–2017
70	ПАК	ИП 123	M-4 4-полосная автомагистраль (Участок 4 Ханевал-Мултан)	150	2016–2017
71	ПАК	ИП 124	N-70 Участок Музафаргар – Д. Г. Хан (Модернизация существующей автодороги до 4-полосной автомагистрали с двухсторонним движением)	150	2017–2017
Подитог				5 567	

№	Страна	№ ИП	Название проекта	Стоимость (млн. \$)	Период реализации
72	ТАД	ИП 4	Реконструкция автодороги Кургонтеппа – Дусти – Панджи Пойон	18	2007–2011
73	ТАД	ИП 7	Автодорога Душанбе – Турсунзаде – граница Узбекистана (62 км)	186	2011–2015
74	ТАД	ИП 8	Реконструкция некоторых участков автодороги Душанбе – Кургонтеппа - Дангара – Куляб (243,3 км)	550	2012–2015
75	ТАД	ИП 9	Строительство железной дороги Вахдат – Яван (новая)	180	2012–2016
76	ТАД	ИП 10	Строительство железнодорожной ветки Колхозабад - Дусти – Панджи Пойон – граница Афганистана (50 км)	90	2015–2018
77	ТАД	ИП 11	Строительство Айни-Панджакент до границы Узбекистана (114 км)	115	2012–2016
78	ТАД	ИП 101	ЛЦ Панджи Пойон	8	2014–2016
79	ТАД	ИП 102	Проект усовершенствования автодорожных Коридоров ЦАРЭС 3 и 5	89	2014–2017
Подитог				1 216	
80	ТКМ	ИП 101	Строительство железной дороги Дашогуз – Шасенем – Газоджак	490	2013–2015
81	ТКМ	ИП 102	Строительство железной дороги Атамырат – Ымамназар - Акина	297	2013–2015
82	ТКМ	ИП 103	ЛЦ Туркменбаши	202	2014–2020
83	ТКМ	ИП 104	Реконструкция автомагистрали Ашхабат - Туркменбаши	975	2014–2017
84	ТКМ	ИП 105	Развитие морских транспортных коридоров ЦАРЭС	50	2013–2017
Подитог				2 014	
85	УЗБ	ИП 3	Приобретение новых грузовых и пассажирских локомотивов	122	Текущий до 2014
86	УЗБ	ИП 4	Электрификация железнодорожного участка Карши-Термез	388	2012–2017
87	УЗБ	ИП 16	Первый ММФ: Программа инвестиций в автодороги Коридора ЦАРЭС 2 (Фаза 2)	739	2010–2015
88	УЗБ	ИП 17	Электрификация железнодорожного участка Мароканд – Карши	208	2012–2016
89	УЗБ	ИП 18	Электрификация железнодорожного участка Мароканд - Навои - Бухара	588	2015–2019
90	УЗБ	ИП 19	Реконструкция взлетно-посадочной полосы аэропорта г. Андижана	16	2010–2013
91	УЗБ	ИП 24	Реконструкция и модернизация шоссе М39	243	2011–2015
92	УЗБ	ИП 26	Строительство ангара для самолетов Boeing-787	40	2014–2016
93	УЗБ	ИП 27	Реконструкция аэровокзального комплекса аэропорта г. Термеза	6	2014–2015
94	УЗБ	ИП 30	Второй ММФ: Вторая программа инвестиций в автодороги Коридора ЦАРЭС 2 (Фаза 3)	647	2010–2015
95	УЗБ	ИП 31	Приобретение и стандартизация самолетов «Узбекских авиалиний»	784	2007–2016
96	УЗБ	ИП 32	Реконструкция R87 Гузар – Чим Кукдала	114	2012–2015
97	УЗБ	ИП 33	Строительство централизованной заправочной станции в	35	2013–2014

№	Страна	№ ИП	Название проекта	Стоимость (млн. \$)	Период реализации
			аэропорту г. Навои		
98	УЗБ	ИП 101	Усовершенствование ППГ для автотранспортных средств в Яллама	-	2014–2016
99	УЗБ	ИП 102	Усовершенствование ППГ для автотранспортных средств в Аляте	5	2014–2016
100	УЗБ	ИП 103	Усовершенствование ППГ для автотранспортных средств в Даут Ата	2	2014–2016
101	УЗБ	ИП 104	ЛЦ Ангрэн (Расширение)	25	2014–2016
102	УЗБ	ИП 105	Третий ММФ: Третья программа инвестиций в автодороги Коридора ЦАРЭС 2	312	2014–2021
Подитог				4 247	
103	РЕГ	ИП 1	Региональное улучшение приграничных служб 1: Усовершенствование ППГ и развитие единого окна	61	Текущий до 2017
104	РЕГ	ИП 2	Усовершенствование таможенных систем ИТ	100	Текущий до 2017
105	РЕГ	ИП 4	Торгово-промышленные логистические центры с системой информационного обмена	300	Текущий до 2014
106	РЕГ	ИП 101	Региональное улучшение приграничных служб 2	155	2015–2020
107	РЕГ	ИП 102	Региональное повышение эффективности коридоров	176	2015–2020
108	РЕГ	ИП 103	Региональная модернизация СФС мер для содействия торговле	176	2015–2020
Подитог				968	
Итого				39 053	

АФГ = Афганистан, УВД = управление воздушным движением; АЗЕ = Азербайджан, ППГ = пункт пересечения границы, ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, ИП = инвестиционный проект, ИТ = информационные технологии, ЛЦ = логистический центр, КАЗ = Казахстан, КГЗ = Кыргызская Республика, ММФ = механизм мультитраншевого финансирования, МОН = Монголия, ПАК = Пакистан, КНР = Китайская Народная Республика, РЕГ = региональный, ро-ро = "с горизонтальным въездом и выездом", СФС = санитарные-фитосанитарные, ТАД = Таджикистан, ТКМ = Туркменистан, УЗБ = Узбекистан.

Источник: Секретариат ЦАРЭС.

Перечень проектов технической помощи по странам

Кластер, страна и № ТП			Название проекта	Подсектор	Стоимость (\$ млн.)	Период реализации
Выделенные железнодорожные коридоры						
1	РЕГ	ТП 101	Экономический анализ ВЖК	ж/д	1,0	2014–2016
2	РЕГ	ТП 102	Поддержка оперативного планирования для каждого ВЖК - Оперативный план высокого уровня, общие технические стандарты и подходы к сигнализации, телекоммуникации и электроснабжению, и ключевые индикаторы эффективности	ж/д	4,0	2015–2018
3	РЕГ	ТП 103	Требования к управлению, законодательству, страхованию, безопасности и стандарты финансов и учета для ВЖК	ж/д	1,4	2016–2017
4	РЕГ	ТП 104	Общая институциональная и организационная практика для ВЖК	ж/д	2,0	2016–2017
5	РЕГ	ТП 105	Управление проектом для ВЖК 10	ж/д	2,0	2017–2020
6	ПАК	ТП 106	Концепция для независимой железнодорожной системы в Пакистане	ж/д	2,0	2017–2020
7	ПАК	ТП 107	Пилотный проект полуавтономного участка железнодорожной сети Пакистана	ж/д	1,5	2017–2020
Подитог					13,9	
Государственно-частные инициативы						
8	РЕГ	ТП 111	Продвижение ГЧП в области цепей поставок и мультимодальных перевозок	ГЧП	2,0	2015- 2017
9	РЕГ	ТП 112	Региональный механизм по разработке проектов для подготовки потенциальных проектов ГЧП	ГЧП	5,0	2014–2020
10	РЕГ	ТП 113	Оценка потребностей ВЖК в подвижном составе, управления и собственников	ж/д	3,0	2015–2017
Подитог					10,0	
Управление коридорами						
11	РЕГ	ТП 121	Группа по управлению коридорами	Порт	2,5	2014–2020

Кластер, страна и № ТП		Название проекта	Подсектор	Стоимость (\$ млн.)	Период реализации
12	РЕГ ТП 122	Работа с частным сектором в области содействия торговле (Фаза 2: Укрепление ФАПЭ ЦАРЭС и ИМЭК)	Торг.	2,0	Текущий до 2017
13	РЕГ ТП 123	Подготовка проекта по повышению эффективности коридоров	Торг.	1,5	Текущий до 2017
14	РЕГ ТП 124	Внедрение элементов устойчивого развития транспорта в национальные транспортные системы	соц-экол.	1,0	2014–2016
Подитог				7,0	
Содействие торговле					
15	МОН ТП 131	Интегрированный Мастер план для ППГ Замын Ууд	Торг.	0,6	2014–2016
16	РЕГ ТП 8386	Продвижение сотрудничества в области СФС мер для Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества	Торг.	0,5	Текущий до 20147
17	РЕГ ТП 133	Подготовка проекта Регионального улучшения приграничных служб 2	Торг.	1,0	Текущий до 2017
18	РЕГ ТП 134	Подготовка региональной модернизации СФС мер для содействия торговле	Торг.	1,5	Текущий до 2017
19	РЕГ ТП 135	Региональное взаимодействие национальных систем единого окна	Торг.	1,0	Текущий до 2017
20	РЕГ ТП 136	Содействие пересечению границ для водителей, участников ВЭД и трудовых мигрантов	соц-экол.	1,0	2014–2016
21	РЕГ ТП 8586	Содействие региональной транзитной торговле в ЦАРЭС	Торг.	1,5	Текущий до 2016
22	РЕГ ТП 8584	Координированное управление границами для результатов в Программе ЦАРЭС	Торг.	1,3	Текущий до 2016
23	РЕГ ТП 8585	Согласование таможенных мер по содействию торговле с передовыми практиками в Программе ЦАРЭС	Торг.	1,3	Текущий до 2016
24	РЕГ ТП 140	Совместный контроль трансграничных болезней животных в КНР и Монголии	Торг.	0,5	Текущий до 2015
25	РЕГ ТП 6497	Наращивание потенциала для региональной интегрированной торговли и содействия	Торг.	2,8	Текущий
26	РЕГ ТП 7353	ЦАРЭС: Работа с частным сектором в области содействия торговле	Торг.	3,2	Текущий
27	РЕГ ТП 8153	Политики для диверсификации отраслей промышленности и услуг в Азии в XXI веке	Торг.	0,5	Текущий
38	РЕГ ТП 8323	Развитие потенциала в области торгового финансирования, Фаза 2	Торг.	3,0	Текущий

Кластер, страна и № ТП	Название проекта		Подсектор	Стоимость (\$ млн.)	Период реализации	
29	ПАК	ТП 8405	Региональный проект по усовершенствованию приграничных служб	Торг,	0,8	Текущий
				Подитог	20,5	
Содействие транспорту						
30	РЕГ	ТП 141	Гармонизация требований к габаритам и весу транспортных средств в странах ЦАРЭС	а/д	2,0	2014–2015
31	РЕГ	ТП 142	Операционное исследование интермодальных услуг на Каспийском море	Порт	1,0	2014–2015
32	РЕГ	ТП 143	Региональная оценка воздействия ширины колеи	ж/д	0,5	2014–2015
33	РЕГ	ТП 8160	ЦАРЭС: Среднесрочный обзор Стратегии по транспорту и содействию торговле	а/д	1,7	Текущий
34	РЕГ	ТП 8148	Усиление координации программы ЦАРЭС	а/д	3,0	Текущий
35	АЗЕ	ТП 8071	Вторая программа развития сети автомобильных дорог	а/д	0,2	Текущий
36	КАЗ	ТП 8068	Коридор ЦАРЭС 3: Проект реконструкции а/дороги Шымкент-Ташкент	а/д	0,2	Текущий
37	КГЗ	ТП 8107	Коридор ЦАРЭС 3: усовершенствование дороги Бишкек-Ош, Фаза 4	а/д	1,0	Текущий
38	ПАК	ТП 8406	Проект по улучшению провинциальных дорог	а/д	0,7	Текущий
39	ТАД	ТП 8052	Проект по улучшению дорог	а/д	0,8	Текущий
40	ТАД	ТП 8373	Подготовка Проекта по усовершенствованию Коридоров ЦАРЭС 3 и 5	а/д	0,5	Текущий
				Подитог	11,6	
Безопасность дорожного движения и содержание дорог						
41	РЕГ	ТП 151	Управление содержанием автомобильных дорог	а/д	3,0	2014–2017
42	РЕГ	ТП 152	Страновые программы по безопасности дорожного движения	а/д	3,0	2014–2017
				Подитог	6,0	
Другая инфраструктура						
43	РЕГ	ТП 161	Улучшение услуг частных судов ро-ро на Каспийском море	Порт	1,0	2014–2015

Кластер, страна и № ТП		Название проекта	Подсектор	Стоимость (\$ млн.)	Период реализации
44	АФГ ТП 162	Соглашение о требованиях к колее (колеям) и подвижному составу для железнодорожной сети Афганистана	ж/д	1,5	2014–2016
45	АФГ ТП 163	Переговоры по контракту на эксплуатацию и техническое обслуживание железной дороги Хайратан – Мазар-и-Шариф	ж/д	0,2	2013–2014
46	АФГ ТП 164	Реализация НПРЖДА (ANRP)	ж/д	2,0	2014–2017
Подитог				4,7	
Другие, связанные с инфраструктурой					
47	РЕГ ТП 7618	Разработка программ регионального сотрудничества для КНР и Монголии (Фаза 3)	Торг.	0,8	2014–2016
48	РЕГ ТП 172	Разработка транспортной политики и мастер плана для стран-членов ЦАРЭС	а/д / ж/д	2,0	2014–2017
Подитог				2,8	
Итого				76,5	

АФГ = Афганистан, ANRP = Национальный план железных дорог Афганистана, АЗЕ = Азербайджан, ППГ = пункт пересечения границы, ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, ФАПЭ ЦАРЭС = Федерация ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС, ИМЭК = Измерение и мониторинг эффективности коридоров, ВЖК = выделенный железнодорожный коридор, КАЗ = Казахстан, КГЗ = Кыргызская Республика, МОН = Монголия, ЭИТО = эксплуатация и техническое обслуживание, ПАК = Пакистан, ГЧП = государственно-частное партнерство, КНР = Китайская Народная Республика, ТП = техническая помощь, ро-ро = "с горизонтальным въездом и выездом", СФС = санитарные и фитосанитарные (меры), ТАД = Таджикистан, УЗБ = Узбекистан.
 Источник: Секретариат ЦАРЭС.

План работ транспортного сектора ЦАРЭС (2014–2016 гг.)

I. План работ транспортного сектора на 2014–2106 гг.

1. План работ транспортного сектора будет служить в качестве скользящего 3-летнего плана, который будет обновляться на ежегодной основе с целью обеспечения непрерывного согласования между национальными планами и приоритетами СТСТ-2020 в транспортном секторе.

2. Один из уроков, который был получен от обзорного анализа, - это важность усовершенствования нелинейной инфраструктуры и нефизических мер, таких как наращивание потенциала и обмен знаниями, чтобы дополнять результаты линейной физической инфраструктуры с целью достижения итогов СТСТ-2020. Исходя из этого урока, План работ транспортного сектора на 2014–2016 году включает два компонента: (I) реализация секторных мероприятий и (II) сотрудничество в области знаний «Юг-Юг» (СЗЮЮ).

1. Компонент 1: Реализация секторных мероприятий

3. В рамках компонента «Реализация секторных мероприятий», План работ транспортного сектора на 2014–2016 гг. фокусируется на пяти приоритетных операционных областях, представляющих собой как линейную, так и нелинейную инфраструктуру. Эти приоритетные области включают: (а) автодороги; (b) железные дороги; (с) гражданскую авиацию; (d) логистические центры; (е) пункты пересечения границы. В целом в План работ транспортного сектора на 2014-2016 годы включено 59 транспортных инвестиционных проектов, что представляет собой 58% от всех инвестиционных проектов транспортного сектора в СТСТ-2020.⁵ Целевые показатели реализации для каждой из пяти приоритетных операционных областей в 2014–2016 гг. представлены в Таблице 1 ниже.

Таблица 1: Целевые показатели Плана работ транспортного сектора (2014–2016 гг.)

Целевые показатели реализации секторных мероприятий	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Км усовершенствованных автодорог (ежегодно)	475	475	475
Км усовершенствованных железных дорог (ежегодно)	90	90	90
Число завершенных проектов по развитию аэропортов/гражданской авиации	0	0	4
Число завершенных логистических центров	0	0	3
Число усовершенствованных пунктов пересечения границы (ежегодно)	1	1	0

⁵ Из 108 проектов в СТСТ-2020, шесть региональных проектов в области содействия торговле были исключены из общих расчетов по транспортным проектам.

4. Перечень инвестиционных проектов, включенных в План работ транспортного сектора на 2014–2016 гг. приводится в Приложении 1.

(а) Автодороги

5. Первоначальная стратегия транспортного сектора ЦАРЭС фокусировалась на развитии автодорожной инфраструктуры на шести коридорах ЦАРЭС. В рамках СТСТ-2020 эти транспортные коридоры ЦАРЭС были обновлены, чтобы включить продление коридоров, проходящих через территории новых стран-членов Пакистан и Туркменистан, и восполнить существующие пробелы в сетях. В рамках автодорожных проектов в Плане работ транспортного сектора на 2014–2016 гг. продолжается усовершенствование и завершение строительства автодорожных коридоров с целью улучшения связанности и продвижения торговли и инвестиций в соответствии с СТСТ-2020. В целом, План работ транспортного сектора на 2014–2016 гг. включает 33 автодорожных инвестиционных проекта с оценочной стоимостью \$20 миллиардов. Они представляют собой 67% от всех автодорожных проектов, которые будут осуществляться в рамках СТСТ-2020.

6. Инвестиционные проекты в автодорожном подсекторе предложены для реализации в девяти из 10 стран ЦАРЭС в 2014–2016 гг. Однако, предлагаемые инвестиционные проекты в двух странах – Казахстан и Монголия – составляют львиную долю в общем объеме предлагаемых усовершенствований, таким образом, удовлетворительное осуществление плана работ зависит от успешной реализации проектов в этих двух странах. Наиболее примечательные из них – реконструкция 708-км участка транзитного коридора Западная Европа – западная часть КНР (Коридор 1b, 6b, 6c) и 470-км участка автодороги Актау – Бейнеу (Коридор 2a, 2c) в Казахстане. В то время как в Монголии, в рамках только двух инвестиционных проектов предлагается строительство 907 км автодорог на коридорах Ярант (граница КНР)–Ховд–Углей–Уланбайшинт (Коридор 4a) и Ундурхан–Баруун-Урт–Бичигт–Хулудао/ Чифен–Джинбджоу (Коридор 4c). С точки зрения количества проектов, наибольшее внимание уделено Коридорам ЦАРЭС 5 и 6 за счет включения 13 автодорожных проектов в План работ транспортного сектора на 2014–2016 гг., отражающее включение Пакистана и важную транзитную роль Афганистана, которые совместно связывают северные центрально-азиатские республики, не имеющие выхода к морю, с выходами на Южную Азию и портами на Аравийском море.

(b) Железные дороги

7. Железные дороги могут предложить более эффективный вариант наземных перевозок, чем автомобильные дороги, для перемещения на дальние расстояния, в частности для контейнерных и укрупненных грузов или товаров с низкой удельной стоимостью, которые являются важными продуктами стран ЦАРЭС для потребления на внутреннем рынке или для экспорта.⁶ Однако большинство стран в регионе сталкиваются с проблемой качества и технологий в своей железнодорожной инфраструктуре, а также с большим объемом невыполненных ремонтных работ. В рамках СТСТ-2020 было предложено 19 инвестиционных проектов с целью усовершенствования 5 460 км

⁶ В настоящее время доминирующим видом транспорта для грузовых перевозок в регионе ЦАРЭС является автомобильный транспорт. Однако железнодорожные перевозки являются доминирующими (80%) как для экспорта, так и транзита. Кроме того, было выявлено, что контейнерные маршрутные поезда являются более конкурентоспособными с точки зрения времени по сравнению с морским транспортом, и с точки зрения затрат по сравнению с воздушным транспортом.

железных дорог за период с 2014 по 2020 гг.⁷ Среди них 14 инвестиционных проектов с оценочной стоимостью \$8 миллиардов для строительства и/или реконструкции железных дорог, которые будут инициированы в рамках Плана работ транспортного сектора на 2014–2016 гг. Эти инвестиции нацелены на увеличение пропускного потенциала железных дорог, включая новое строительство, обновление путей, строительство двухпутных дорог, усовершенствование систем сигнализации и коммуникаций, и электрификацию. Большая часть развития железнодорожной инфраструктуры в 2014–2016 гг. приходится на Казахстан, при этом наиболее масштабный проект включает строительство 1 036-км новой железной дороги Жезказган – Саксаульская (Коридор 2с). Что касается фокуса на коридоры, то 11 из 14 проектов по развитию железных дорог в Плате работ транспортного сектора на 2014–2016 гг. относятся к Коридорам ЦАРЭС 2 и 6.

8. СТСТ-2020 также включает пять нелинейных инфраструктурных проектов в железнодорожном секторе, из которых три включены в План работ на 2014–2016 гг. Эти три проекта на общую сумму инвестиций \$124 миллиона, будут осуществляться в Монголии, и включают строительство депо по ремонту подвижного состава, автоматизированную систему управления железнодорожным транспортом и пассажирскую станцию, и железнодорожную пассажирскую станцию в Улан-Баторе. Помимо пассажирской станции в Улан-Баторе, которая будет частично завершена к 2016 году, два других проекта будут завершены к 2016 году.

(с) Гражданская авиация

9. Учитывая обширный географический масштаб Центральной Азии а, соответственно, спрос на связанность, ЦАРЭС будет необходимо продлить свои коридоры до «ворот». Поэтому СТСТ-2020 включает восемь проектов по аэропортам/гражданской авиации с оценочной стоимостью в \$1,3 миллиарда. Из них четыре проекта с общим бюджетом в \$1,1 миллиарда включены в План работ транспортного сектора на 2014–2016 гг. Они включают (i) строительство нового аэропорта (Монголия), (ii) покупку двух самолетов Boeing-787 и запасного двигателя (Узбекистан), (iii) строительство ангара для ремонта самолетов Boeing-787 (Узбекистан) и (iv) реконструкцию аэровокзального комплекса в Термезе (Узбекистан).

(d) Логистические центры

10. В рамках «Измерения и мониторинга эффективности коридоров» (ИМЭК) было определено, что перевалка грузов является основным источником затрат и задержек для перевозчиков, использующих коридоры ЦАРЭС. Поэтому СТСТ-2020 определяет высокую приоритетность оказанию поддержки эффективной перевалке грузов между видами транспорта, особенно между железнодорожными и морскими перевозчиками в портах «выхода», и между железнодорожными и автомобильными видами транспорта в мультимодальных внутренних депо. В рамках СТСТ-2020 предлагаются семь логистических центров, которые должны начать работу к 2020 году; из них три логистических центра (ЛЦ), а именно: ЛЦ Актау (Казахстан), ЛЦ Ангрэн (Узбекистан), ЛЦ Туркменбаши (Туркменистан), предполагается завершить в период между 2014 и 2016 гг. Эти логистические проекты с оценочной стоимостью \$98 миллионов будут способствовать изменению маршрутов следования транзитных грузов и будут играть

⁷ В СТСТ-2020 в рамках 19 железнодорожных проектов будет усовершенствовано 6 070 км железных дорог, из которых 610 км были завершены к 2013 году.

важную роль в повышении эффективности перевозок и снижении транспортных издержек для импорта и экспорта.

(е) Пункты пересечения границы

11. Анализ данных ИМЭК, начиная с 2010 года, указывает на то, что в то время как средняя скорость на конкретных завершённых проектных автодорогах увеличилась, общее усовершенствование эффективности коридоров было смешанным,⁸ в основном из-за времени ожидания и задержек в пунктах пересечения границы (ППГ). Поэтому в рамках СТСТ-2020 предлагается усовершенствовать 10 ППГ к 2020 году, из которых два ППГ предусмотрены для усовершенствования в Плане работ транспортного сектора на 2014–2016 гг. Два проекта по усовершенствованию ППГ – в Узбекистане (Даутата, Алат) с общей стоимостью в \$7 миллионов. Усовершенствование этих ППГ направлено на повышение физической пропускной способности за счет модернизации оборудования, как усовершенствование аппаратного и программного обеспечения информационно-коммуникационных технологий, и увеличение вместимости складских помещений, что, как ожидается, в целом улучшит потоки транспортных средств, высвободит дополнительные пропускные мощности и сократит затраты на транзит и время оформления в ППГ.

2. Компонент 2: Сотрудничество в области знаний «Юг-Юг»

12. Для стран ЦАРЭС, чтобы реализовать цели СТСТ-2020, существует необходимость достижения порогов компетенции в таких областях, как квалификация человеческих ресурсов в области планирования и администрирования, финансового менеджмента и институциональной структуры с целью эффективной реализации СТСТ-2020. В этом контексте в качестве дополнительной интервенции в дополнение к традиционной технической, инвестиционной и консультационной поддержке было предложено СЗЮЮ, чтобы ускорить и сделать более эффективной передачу знаний по темам, связанным с реализацией СТСТ-2020. На сегодняшний день предоставление услуг знаний по СТСТ ЦАРЭС большей частью было специализированным и разрозненным, при этом организации и распространению знаний уделялось недостаточное внимание. В этом свете СЗЮЮ предназначено для того, чтобы служить в качестве средства для систематического и координированного планирования, реализации и обмена знаниями, направленными на усиление реализации СТСТ-2020. Как показано на Рисунке 1, систематический и координированный подход к СЗЮЮ ЦАРЭС требует принятия действий по четырем фронтам, соответствующим четырем основным элементам цикла управления знаниями, а именно: поиск/создание знаний, организация знаний, обмен знаниями и использование/повторное использование знаний.

⁸ Для автомобильных перевозок по шести коридорам в целом в период за 2010-2012 гг. средние затраты, связанные с пересечением границы, снизились с \$186 до \$157, но среднее время на пересечение границы увеличилось с 8,7 часа до 10,9 часа. Средняя скорость движения грузовиков увеличилась с 35,2 км/ч до 37,8 км/ч, но если учитывать задержки, то средняя скорость фактически снизилась с 23,5 км/ч до 22,9 км/ч.

Рисунок 1: Концептуальная структура для СЗЮЮ ЦАРЭС

13. Главной характеристикой СЗЮЮ является горизонтальное партнерство и взаимные выгоды между странами, таким образом, все заинтересованные стороны в итоге оказываются во взаимовыгодной ситуации. Для стран ЦАРЭС в частности, механизм СЗЮЮ обеспечивает бесчисленные выгоды. Он содействует: обучению и построению консенсуса по региональным вопросам, затрагивающим реализацию СТСТ-2020 (например, гармонизация стандартов); доступ к проверенным и адаптированным технологиям и инструментам без необходимости «изобретать велосипед», и обмен опытом со странами, которые имеют аналогичные трудности и возможности для улучшения перемещения людей и товаров. СЗЮЮ также позволяет странам ЦАРЭС продемонстрировать свои успехи, усилить свою узнаваемость в качестве зарождающихся "центров инновации" и содействовать возникновению возможностей для межстрановых партнерств и инвестиций. Членство ЦАРЭС расширилось, и в рамках СТСТ-2020 обновлены и расширены коридоры ЦАРЭС, чтобы расширить связанность с Южной Азией, Ближним Востоком и Восточной Азией. Поэтому СЗЮЮ будет также оказывать поддержку для обмена опытом и усиления связей с другими инициативами регионального сотрудничества (например, СБМ и ЮАСЭС) и странами, не относящимися к ЦАРЭС.

14. Предлагается предварительный план работ для СЗЮЮ на 2014–2016 гг., который состоит из более 15 результатов в области знаний, фокусирующихся на темах транспортного сектора в СТСТ-2020, включая исследования, ориентированные на действия, тренинги, семинары и обучение на местах, институциональные партнерства и расширенные коммуникации, и распространение знаний.⁹ План работ СЗЮЮ на 2014–2016 гг. представлен в Приложении 2.

II. Заключение

15. Предлагаемый План работ транспортного сектора на 2014–2016 гг. представляет собой первоначальные усилия для определения приоритетов и фокусирования работы в

⁹ В последующие годы масштаб плана работ СЗЮЮ ЦАРЭС может быть расширен для включения области содействия торговле.

области развития, включая поиск финансирования, для реализации СТСТ-2020 в целом. Как таковой, План работ является частью общей Доработанной стратегии, и нацелен на объективную оценку готовности проектов и измерение ожидаемых результатов в ближайшей перспективе. Структура результатов Плана работ транспортного сектора на 2014–2016 гг. представлена в Приложении 3. Предусматривается, что в течение этого первоначального трехлетнего периода прогресс по реализации может быть оценен более точно, особенно в результате более тесной координации и улучшенного систематического мониторинга. По мере оценке прогресса, в случае необходимости, могут быть предприняты последующие шаги и действия для устранения разрывов на пути к реализации итогов структуры результатов СТСТ. Кроме того, использование Плана работ транспортного сектора, который будет обновляться ежегодно, обеспечивает большую гибкость при рассмотрении добавления инвестиционных проектов, которые соответствуют требуемым критериям, и при повторной оценке целевых показателей прогресса в течение последующих трех лет по мере движения программы к 2020 году.

Приложение 1: Перечень инвестиционных проектов в План работ транспортного сектора (2014–2016 гг.)

№.	Страна	№ ИП	Название проекта	Стоимость (млн. \$)	Период реализации
1	АФГ	ИП 1	Автодорога Кайсар-Бала Мургаб	448	2012–2016
2	АФГ	ИП 3	Автодорога Леман-Армалик	39	2012–2014
3	АФГ	ИП 4	Автодорога Пул-и-Кумри-Доши	18	2013–2014
4	АФГ	ИП 8	Строительство автодороги Кабул - Джелалабад	166	2010–2016
5	АФГ	ИП 9	Строительство ж/д Розанак/Гориан-Герат (Иран-Афганистан)	125	2014–2016
6	АФГ	ИП 11.1	Строительство ж/д Ширхан Бандар-Кундуз-Холам-Найбабад-Андхой-Герат	956	2015–2018
7	АФГ	ИП 12	Строительство ж/д Акина-Андхой (Туркменистан-Афганистан)	75	2015–2016
8	АФГ	ИП 101	Строительство ж/д граница Туркменистана - Герат	242	2015–2016
9	АФГ	ИП 102	Автодорожный тоннель Саланг	1 000	2014–2017
Подитог				3 069	
10	АЗЕ	ИП 1	Автомагистраль Восток-Запад (усовершенствование М2 и расширение до 4х-полос) (Евлах - Гянджа, Газах - граница)	237	2007–2014
11	АЗЕ	ИП 2	Содействие железнодорожному транспорту и торговле	807	2010–2017
12	АЗЕ	ИП 5	Автодороги Хаджигабул – Евлах и Гянджа – Газах	2 014	2012–2017
Подитог				3 058	
13	КАЗ	ИП 1	Реконструкция автодороги Астана - Караганда	658	2013–2016
14	КАЗ	ИП 2	Реконструкция автодороги Алматы – Капчагай (Капшагай)	408	2013–2016
15	КАЗ	ИП 3	Реконструкция автодороги Актау - Бейнеу (Программа ММФ для Коридора 2: участок в Мангистауской области)	142	2012–2015
16	КАЗ	ИП 4	Реконструкция транзитного коридора Западная Европа – Западный Китай (Актюбинская область (Казахстан) до Синьцзяна (КНР))	5 500	2009–2015
17	КАЗ	ИП 13	Строительство новой железнодорожной ветки Джезказган - Саксаульская	3 032	2012–2016
18	КАЗ	ИП 107	ЛЦ "Порт Актау"	31	2005–2017
Подитог				9 771	
19	КГЗ	ИП 1	Реконструкция автодороги Бишкек – Торугарт	428	2010–2017
20	КГЗ	ИП 9	Реконструкция автодороги Бишкек – Ош	180	2014–2019

№.	Страна	№ ИП	Название проекта	Стоимость (млн. \$)	Период реализации
21	КГЗ	ИП 102	Дорога Север-Юг: Балыкчи – Кочкор – Арал – Казарман – Джалал-Абад	850	2014–2020
Подитог				1 458	
22	МОН	ИП 1	Проект развития западной региональной автодороги (Граница КНР в Яранте – Ховд – Улгий – Уланбайшинт)	145	1995–2018
23	МОН	ИП 2	Проект развития региональной автодороги (строительство дороги Алнатбулаг – Улан-Батор – Замын-Ууд)	126	1995–2014
24	МОН	ИП 5	Строительство нового международного аэропорта в Улан-Баторе	284	2008–2017
25	МОН	ИП 10	Подъездная дорога к новому международному аэропорту в Улан-Баторе	110	2014–2016
26	МОН	ИП 11	ММФ Проект реконструкции Западной региональной автодороги (Фаза 2)– аймаки (области) Баян Улгий и Ховд	318	2012–2018
27	МОН	ИП 12	Депо по ремонту подвижного состава	59	2014–2016
28	МОН	ИП 13	Центр централизованного управления движением поездов	29	2014–2016
29	МОН	ИП 14	Железнодорожная пассажирская станция г. Улан-Батор	36	2014–2016
30	МОН	ИП 101	Автодорога Ундурхаан (АН32)– Баруун-Урт – Бичегт – Хулудао/Чифен - Джиньчжоу	268	2014–2016
Подитог				1 375	
31	ПАК	ИП 101	Изменение трассы Каракорумского шоссе в Хунзе из-за переполнения оз. Аттабад, N-35	281	2012–2016
32	ПАК	ИП 104	Сехван – Ратодеро, N-55 (скоростное шоссе, 199 км)	351	2013–2016
33	ПАК	ИП 111	Гвадар–Хошаб (M8)	550	2016–2020
34	ПАК	ИП 118	M-4 (Участок 1 - 4-полосная автомагистраль Фейсалабад – Годжра)	170	2013–2017
35	ПАК	ИП 119	Реконструкция ж/д Лахор–Пешавар	665	2013–2016
36	ПАК	ИП 121	E-35, 4-полосная автомагистраль (Участок 1 Хасанабдал - Гавелиан)	150	2015–2017
37	ПАК	ИП 123	M-4 4-полосная автомагистраль (Участок 4 Ханевал-Мултан)	150	2016–2017
Подитог				2 317	
38	ТАД	ИП 7	Автодорога Душанбе – Турсунзаде – граница Узбекистана (62 км)	186	2011–2015

№.	Страна	№ ИП	Название проекта	Стоимость (млн. \$)	Период реализации
39	ТАД	ИП 8	Реконструкция некоторых участков автодороги Душанбе – Кургонтеппа - Дангара – Куляб (243,3 км)	550	2012–2015
40	ТАД	ИП 9	Строительство железной дороги Вахдат – Яван (новая)	180	2012–2016
41	ТАД	ИП 10	Строительство железнодорожной ветки Колхозабад - Дусти – Панджи Пойон – граница Афганистана (50 км)	90	2015–2018
42	ТАД	ИП 11	Строительство Айни-Панджакент до границы Узбекистана (114 км)	115	2012–2016
Подитог				1 121	
43	ТКМ	ИП 101	Строительство железной дороги Дашогуз – Шасенем – Газоджак	490	2013–2015
44	ТКМ	ИП 102	Строительство железной дороги Атамырат – Ымамназар - Акина	297	2013–2015
45	ТКМ	ИП 103	ЛЦ Туркменбаши	202	2014–2020
46	ТКМ	ИП 104	Реконструкция автомагистрали Ашхабат - Туркменбаши	975	2014–2017
Подитог				1 964	
47	УЗБ	ИП 4	Электрификация железнодорожного участка Карши-Термез	388	2012–2017
48	УЗБ	ИП 16	Первый ММФ: Программа инвестиций в автодороги Коридора ЦАРЭС 2 (Фаза 2)	739	2010–2015
49	УЗБ	ИП 17	Электрификация железнодорожного участка Мароканд – Карши	208	2012–2016
50	УЗБ	ИП 18	Электрификация железнодорожного участка Мароканд - Навои - Бухара	588	2015–2019
51	УЗБ	ИП 24	Реконструкция и модернизация шоссе М39	243	2011–2015
52	УЗБ	ИП 26	Строительство ангара для самолетов Boeing-787	40	2014–2016
53	УЗБ	ИП 27	Реконструкция аэровокзального комплекса аэропорта г. Термеза	6	2014–2015
54	УЗБ	ИП 30	Второй ММФ: Вторая программа инвестиций в автодороги Коридора ЦАРЭС 2 (Фаза 3)	647	2010–2015
55	УЗБ	ИП 31	Приобретение и стандартизация самолетов «Узбекских авиалиний»	784	2007–2016
56	УЗБ	ИП 32	Реконструкция R87 Гузар – Чим Кукдала	114	2012–2015
57	УЗБ	ИП 102	Усовершенствование ППГ для автотранспортных средств в	5	2014–2016

№.	Страна	№ ИП	Название проекта	Стоимость (млн. \$)	Период реализации
			Аляте		
58	УЗБ	ИП 103	Усовершенствование ППГ для автотранспортных средств в Даут-Ата	2	2014–2016
59	УЗБ	ИП 104	ЛЦ Ангрэн (расширение)	25	2014–2016
Подитог				3 789	
Итого				27 922	

АФГ = Афганистан, АЗЕ = Азербайджан, ППГ = пункт пересечения границы, ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, ИП = инвестиционный проект, ЛЦ = логистический центр, КАЗ = Казахстан, КГЗ = Кыргызская Республика, ММФ = механизм мультитраншевого финансирования, МОН = Монголия, ПАК = Пакистан, РЕГ = региональный, ро-ро = «с горизонтальным въездом и выездом», СФС = санитарные-фитосанитарные, ТАД = Таджикистан, ТКМ = Туркменистан, УЗБ = Узбекистан.

Приложение 2: Сотрудничество в области знаний «Юг-Юг» (2014–2016 гг.)

Создание/поиск знаний	Организация знаний	Обмен знаниями	Использование/повторное использование знаний
Оценка потребностей в знаниях и обучении	Картирование знаний	Веб-сайт СЗЮЮ ЦАРЭС	МоВ с 1 исследовательским институтом
Обзор безопасности дорожного движения в ЦАРЭС	Краткие отчеты/обобщения знаний	Электронная библиотека ЦАРЭС	Сборник передовых практик в реализации
Обзор систем управления дорожными активами и практик в ЦАРЭС	База данных	1 совместное мероприятие с другими платформами регионального сотрудничества/юг-юг Семинары для обмена опытом по: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Платным дорогам, ▪ Безопасности дорожного движения, ▪ Системам контроля при передвижении, ▪ Системам электронных очередей, ▪ Транспортным конвенциям ЕЭК ООН 	Тренинги по: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Безопасности дорожного движения ▪ Экологически чистым перевозкам и логистике

ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, СЗЮЮ = Сотрудничество в области знаний «Юг-Юг», МоВ = меморандум о взаимопонимании, ЕЭК ООН = Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций.

Приложение 3: Структура результатов Плана работ транспортного сектора (2014–2016 гг.)

Воздействие	Итог	Компонент	Результаты/индикаторы	Источники данных
Расширенная торговля и улучшенная конкурентоспособность	СТСТ-2020 реализована и ожидаемый прогресс осуществлен	Приоритетные транспортные инвестиционные проекты	Завершено 1 425 км скоростных автодорог или национальных магистралей (построено или усовершенствовано) к 2016 г.	Периодические отчеты ККТС ЦАРЭС
			Завершено 270 км железных дорог к 2016 г.	
			Три мультимодальных логистических центра начали работать к 2016 г.	
			Как минимум два ППГ в регионе усовершенствованы к 2016 г.	
		Сотрудничество в области знаний «Юг-Юг»	Как минимум десять мероприятий в рамках СЗЮЮ в области транспорта завершены к 2016 г.	Краткие изложения обсуждений и отчеты по обучению от мероприятий СЗЮЮ
			Как минимум 60 человек обучены по вопросам в области транспорта (таким как безопасность дорожного движения, логистика, содержание или возмещение затрат) к	

2016 году

Создание веб-сайта
СЗЮЮ к 2016 г.

ППГ = пункт пересечения границы, ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, СЗЮЮ = Сотрудничество в области знаний «Юг-Юг», ККТС = Координационный комитет по транспортному сектору, СТСТ = Стратегия по транспорту и содействию торговле.