



**Краткое изложение обсуждений**  
**14-ое заседание Координационного комитета по транспортному сектору ЦАРЭС**

**- К безопасным, надежным и устойчивым коридорам ЦАРЭС –**

28–29 апреля 2015 года, Улан-Батор, Монголия

**Введение**

1. 14-ое заседание Координационного комитета по транспортному сектору ЦАРЭС (ККТС) (заседание) было проведено 28-29 апреля 2015 года в Улан-Баторе, Монголия. В заседании приняли участие делегации из всех десяти стран-членов ЦАРЭС<sup>1</sup> и представители Азиатского банка развития (АБР), Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР), Японского агентства международного сотрудничества (JICA), Программы развития Организации Объединенных Наций (ПРООН), Экономической и социальной комиссии ООН для Азии и Тихоокеанского региона (ЭСКАТО ООН), Агентства международного сотрудничества США (USAID) и Всемирного банка (ВБ). Кроме того, в заседании ККТС участвовали Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и Международный союз железных дорог (МСЖД). Со-председателями заседания выступили Министерство автодорог и транспорта Монголии и АБР. Программа заседания и список участников представлены в Приложениях 1 и 2.

**Сессия 1: Реализация СТСТ-2020 – Прогресс и остающиеся вызовы**

2. Секретариат ЦАРЭС представил Отчет о проделанной работе и План работ транспортного сектора (2015-2017 гг.), в котором отражаются конкретный прогресс и осуществленные мероприятия по состоянию на декабрь 2014 года. В настоящее время программа приоритетных инвестиций в рамках СТСТ-2020 включает 108 инвестиционных проектов с пересмотренной оценочной стоимостью \$40,8 миллиарда и 49 проектов технической помощи с оценочной стоимостью \$76 миллионов. ККТС подтвердил, что к концу 2014 года все пять годовых показателей по результатам транспортного сектора превысили значения целевых показателей на 2014 год. Более конкретно, по оценке, в 2014 году было построено, модернизировано или усовершенствовано 1 480 км скоростных автодорог или национальных автомагистралей, что представляет около 19% от общей протяженности коридоров в 7 800 км, определенных для усовершенствования к 2020 году. Кроме того, 1 036 км новых железных дорог построено в Казахстане и 317 км железных дорог модернизировано в Азербайджане, что является значительным вкладом в смещение в развитии видов перевозок, продвигаемого СТСТ-2020. В целом участники были удовлетворены описанием прогресса в реализации проектов, осуществленного со времени проведения Заседания высокопоставленных официальных лиц (ЗВОЛ) в 2014 году, и связанными годовыми целевыми показателями, предложенными для дальнейшего продвижения вперед на период 2015-2020 гг. и связанными со страновыми планами действий.

---

<sup>1</sup> Афганистан, Азербайджан, Китайская Народная Республика, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

3. Из приоритетов, определенных в СТСТ-2020, заседание ККТС сфокусировало внимание на следующих трех приоритетах: (i) непрерывное развитие сети мультимодальных коридоров; (ii) улучшение услуг, связанных с торговлей и пересечением границы, посредством координированного управления границами, модернизации таможенных служб, развития «единого окна» и интегрированного содействия торговле, включая реформирование и модернизацию санитарных и фитосанитарных (СФС) мер; и (iii) повышение операционной и институциональной эффективности посредством улучшения безопасности дорожного движения и практик в области содержания дорог, пилотной реализации выделенных железнодорожных коридоров (ВЖК) и различных реформ в области политики с целью реализации преимуществ от улучшения перевозок.

4. Согласованный с СТСТ-2020, секторный план на 2015-2017 гг. не только включает усовершенствование инфраструктуры вдоль коридоров ЦАРЭС и в пунктах пересечения границы, но и дополнительные секторные инициативы по «мягким» аспектам в областях содействия трансграничной торговле, модернизации железнодорожных перевозок, управления активами и безопасности дорожного движения. ККТС одобрил следующие отчетные материалы на 2015 год: (i) министерская декларация о безопасности дорожного движения, (ii) разработка позиционного/стратегического документа, определяющего позицию по будущему направлению развития железных дорог ЦАРЭС, (iii) консолидация знаний по передовым практикам управления активами и (iv) ощутимый прогресс в областях содействия транспорту и торговле. В связи с этими отчетными материалами, Секретариат ЦАРЭС сделал объявление о двух недавно одобренных проектах региональной технической помощи, финансируемых АБР, для региона ЦАРЭС: РЕТП 8789: Услуги по обмену знаниями ЦАРЭС в области содействия транспорту и торговле и РЕТП 8804: Повышение безопасности дорожного движения для стран-членов ЦАРЭС для оказания поддержки новым инициативам с 2015 по 2017 годы.

5. Секретариат ЦАРЭС представил обзор работы, проводимой для развития Географической информационной системы (ГИС) с целью мониторинга прогресса по проектам ЦАРЭС. Предусматривается, что ГИС будет не только отслеживать измерение физических результатов, таких как километры построенных автомобильных и железных дорог относительно затрат, но и итоги вдоль коридоров ЦАРЭС между пунктами, такие как ежегодный объем перевезенных грузов, средняя скорость транзита и время в пути. Были представлены первоначальные результаты пилотного использования приложений ГИС в Афганистане и Пакистане. Делегация Афганистана также предложила, чтобы ГИС использовалась для отслеживания страновых планов действий. Бета-версия базы данных ЦАРЭС доступна по ссылке <http://arcg.is/1LyL2v6>.

6. Каждая делегация стран-членов представила краткий обзор прогресса по реализации СТСТ-2020 в своей стране, включая обновленную информацию по своим страновым планам действий с изложением утвержденных и предлагаемых приоритетных проектов, которые будут реализовываться в течение 2015 - 2017 гг., а также свои потребности в области знаний и наращивания потенциала. Было отмечено, что все еще имеются большие разрывы в финансировании. Измерение прогресса и координация становятся все более сложными, так как Программа ЦАРЭС продолжает развиваться. Чтобы решить эти вопросы, ККТС пришел к согласию, что каждая страна-член назначит технических координаторов для следующих трех конкретных областей: (i) автомобильные дороги (инфраструктурные инвестиции, управление активами, безопасность дорожного движения); (ii) железные дороги (инвестиции в железные дороги, институциональные изменения, логистика); и (iii) содействие транспорту и торговле (пункты пересечения границы, включая аэропорты, содействие торговле, управление знаниями). Секретариат ЦАРЭС также напомнил делегациям стран о процедуре, касающейся включения новых проектов, принятой на заседании ККТС в

мае 2014 года и обратился с просьбой представить обновленные краткие описания проектов, включая карты, для каждого проектного предложения (обновленная процедура приведена в Приложении 3). Имена лиц, назначенных в качестве трех новых координаторов, и обновленные материалы по проектам должны быть представлены Секретариату ЦАРЭС к 22 мая 2015 года.

7. ККТС одобрил Отчет о проделанной работе за 2014 год и план работ (2015-2017 гг.) транспортного сектора.

## **Сессия 2: К возрождению железных дорог в странах ЦАРЭС**

8. В соответствии с приоритетами в СТСТ-2020, предусматривается относительное смещение в видах перевозок от автомобильных к железнодорожным перевозкам в ЦАРЭС для достижения целей более эффективного расширения торговли и повышения конкурентоспособности. При этом, чтобы добиться роста в развитии и использовании железных дорог, необходимо последовательно, в рамках всего региона, решать существующие проблемы в каждой стране-члене. Чтобы инициировать эти обсуждения, Секретариат ЦАРЭС разработал и представил документ по вопросам железных дорог ЦАРЭС, который описывает будущее видение железных дорог ЦАРЭС в четырех областях: (i) вопросы политики/институциональные вопросы, (ii) инфраструктура, (iii) интеграция/эксплуатационная совместимость; и (iv) технические вопросы. Кроме того, основная предложенная рекомендация включает формирование Рабочей группы по железным дорогам (РГЖ) с целью обеспечения руководства по немедленным и среднесрочным действиям, чтобы направлять развитие железных дорог в рамках СТСТ-2020. ККТС согласился сформировать РГЖ, первое заседание которой планируется провести в 2015 году. Исходя из комментариев, полученных от делегаций стран к 22 мая 2015 года, и с участием назначенных координаторов по вопросам железных дорог, документ по железным дорогам будет пересмотрен до проведения первого заседания РГЖ.

9. Как описано в документе по железным дорогам, одно из рекомендованных краткосрочных действий – продемонстрировать потенциальное усовершенствование грузовых железнодорожных перевозок, используя подход пилотного выделенного железнодорожного коридора (ВЖК). Цель демонстрационного проекта – определить проблемы в области эффективности на существующих железных дорогах, в частности, затрагивающие трансграничные перевозки, и использовать полученные результаты для разработки идей о том, каким образом усовершенствовать грузовые перевозки. Намерение заключается не в том, чтобы оценить будущие потребности в физических инвестициях, а, скорее, чтобы продвигать управление изменениями в институтах и операционной деятельности, чтобы содействовать получению наибольших преимуществ от перевозки товаров по железным дорогам, по сравнению с автомобильными дорогами. ККТС обсудил предлагаемые маршруты для пилотных грузовых железнодорожных перевозок по трем потенциальным ВЖК. Было согласовано, что предлагаемые маршруты для пилотного ВЖК будут доработаны на первом заседании РГЖ.

10. Были представлены уроки, извлеченные из железнодорожных проектов в: (i) Афганистане, (ii) Китайской Народной Республике, (iii) Монголии, (iv) Пакистане и (v) Субрегионе Большого Меконга. Представитель от Международного союза железных дорог (МСЖД) представил информацию и предложения по улучшению железных дорог ЦАРЭС. Было согласовано, что РГЖ будет привлекать к активному участию МСЖД и Организацию сотрудничества железных дорог (ОСЖД), помимо других связанных агентств.

## **Сессия 3: Безопасность дорожного движения – Стратегия для более безопасных коридоров ЦАРЭС**

11. ККТС был представлен обзор масштабов проблемы безопасности дорожного движения в регионе и действий, предпринимаемых для повышения безопасности движения в рамках Плана действий по безопасности дорожного движения, финансируемого АБР. Как отмечалось выше, АБР недавно одобрил РЕТП 8804, Улучшение безопасности дорожного движения в странах-членах ЦАРЭС, чтобы поддержать выполнение обязательств в области безопасности дорожного движения, определенных в СТСТ 2020. РЕТП 8804 предназначена для: (i) разработки Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС, (ii) укрепления потенциала, и (iii) интеграции инструментов оценки безопасности дорожного движения в проекты ЦАРЭС.

12. ККТС принял участие в сессии по "мозговой атаке" в отношении текущих потребностей в области безопасности движения в странах ЦАРЭС, в ходе которой представители ККТС определили области, вызывающие наибольшую обеспокоенность в каждой из стран. Исходя из потребностей, отмеченных каждой из стран, были определены несколько мероприятий по развитию потенциала, являющиеся наиболее подходящими для интервенции АБР в рамках РЕТП 8804 (Улучшение безопасности дорожного движения в странах-членах ЦАРЭС).

13. Чтобы обеспечить высокий уровень политической поддержки Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС, разработку которой планируется завершить в 2016 г., АБР предложил, чтобы Декларация министров о безопасности дорожного движения была представлена для одобрения на Заседании высокопоставленных официальных лиц в июне 2015 г., а затем для принятия к действию – на Министерской конференции в сентябре 2015 г. ККТС согласился в принципе с предложением в отношении Министерской декларации о безопасности дорожного движения.

14. Был представлен первоначальный проект Декларации, чтобы оказать поддержку повышению безопасности дорожного движения (Приложение 3). Было достигнуто общее согласие относительно намерения и проекта текста Декларации. Вместе с тем, представителям правительств стран ЦАРЭС было предложено представить комментарии по проекту к 15 мая 2015 г. Секретариат ЦАРЭС пересмотрит проект Декларации на основе полученных комментариев.

#### **Сессия 4: Поддержка дорожных активов – К долгосрочной надежности коридоров ЦАРЭС**

15. Была обсуждена важность политической поддержки на высоком уровне для управления дорожными активами (УДА). Из мирового опыта известно, что многие автодорожные ведомства фокусируют внимание на новых или модернизированных активах, нежели на содержании активов, особенно в условиях ограниченных бюджетов. Однако, если применять принципы управления активами, приоритеты дорожного ведомства должны быть противоположными: в первую очередь обеспечивать достаточное содержание существующих дорог; только после этого оставшаяся часть бюджета может использоваться для строительства новых дорог или их модернизации. Транспортная сеть – это актив, который обычно требует, чтобы 2,5% затрат на строительство ежегодно вкладывались в содержание и обновление, чтобы сохранить стоимость активов.

16. Были рассмотрены составные блоки успешной программы УДА. Ключевыми элементами программы УДА являются знания относительно того, что потребуются в течение долгосрочного периода, чтобы определять цели, бюджеты, и обеспечивать эффективную работу транспортной сети. Реализация УДА – это задача в масштабах всей организации, требующая набора различных профессиональных квалификаций.

Существуют четкие руководства и стандарты, которых следует придерживаться, при этом реализация УДА на постоянной основе требует сильного лидерства.

17. Стремясь к повышению устойчивости автодорожного сектора в соответствии с подходом СТСТ-2020, ККТС одобрил в принципе идею разработки справочника по передовой практике УДА в регионе ЦАРЭС и за его пределами.

### **Сессия 5: Содействие транспорту и торговле – К эффективным коридорам ЦАРЭС**

18. На семинаре по содействию трансграничным перевозкам был представлен подробный обзор двусторонних и субрегиональных соглашений об автомобильных перевозках, а также международных конвенций и соглашений о перевозках, регулирующих автомобильные перевозки между странами-членами ЦАРЭС. Он проиллюстрировал то, что преимущества транспортной связанности между странами ЦАРЭС не реализуются полностью вследствие различий в правовых положениях, регулирующих перевозки. Например, даже сопредельные страны ЦАРЭС не имеют соглашений о перевозках друг с другом, и не все страны ЦАРЭС присоединились или реализовали важные транспортные конвенции и соглашения ООН, такие, как Конвенция о международных перевозках с книжками МДП.

19. Кроме того, даже в тех случаях, когда существуют действующие двусторонние соглашения о правах на перевозки, участники ВЭД и операторы транспорта сталкиваются с дополнительными барьерами, связанными с ограничительной практикой транзитных государств, такой, как временное закрытие границ, ограничения на определенные виды перевозок, двусторонний правовой статус некоторых пунктов пропуска в ЦАРЭС, и другими ограничительными мерами. В результате, транзитные грузы часто отводятся с наиболее прямых и удобных маршрутов по коридорам ЦАРЭС, что приводит к увеличению затрат времени и транспортных издержек, и неблагоприятно воздействует на региональную торговлю. До настоящего времени такая практика не регистрировалась систематически и не включалась в отчетность Измерения и мониторинга эффективности коридоров (ИМЭК) ЦАРЭС, в связи с чем, в рамках ИМЭК будет внедрена дополнительная отчетность.

20. В ходе заседания ККТС было подчеркнута необходимость в принятии и интеграции международных, суб-региональных и двусторонних соглашений в национальные законодательства и операционные процедуры.

21. Для повышения эффективности коридоров ЦАРЭС, ККТС одобрил следующие предложения, связанные с содействием трансграничным перевозкам: (i) страны ЦАРЭС присоединятся, как минимум, к одному соглашению о свободе транзита, и реализуют положения о свободе транзита в двусторонних соглашениях с другими странами ЦАРЭС, а также в национальных нормативных положениях; (ii) страны ЦАРЭС присоединятся и реализуют ключевые соглашения и конвенции ООН о содействии трансграничным перевозкам, в особенности, к Конвенции МДП (1975), Конвенции о гармонизации пограничного контроля товаров (1982) и Конвенции КДПГ (1956); (iii) страны ЦАРЭС рассмотрят возможность присоединения к другим соглашениям и конвенциям ООН, рекомендованным Резолюцией 48/11 ЭСКАТО ООН и Постоянной рабочей группой по перевозкам и пересечению границ Специальной программы для экономик Центральной Азии (ПРГ СПЕКА -ТВС); и (iv) Программа ЦАРЭС окажет содействие подписанию новых двусторонних соглашений об автомобильных перевозках, и пересмотру и вводу в действие существующих соглашений, на основе суверенных приоритетов стран-членов ЦАРЭС.

22. В ответ на инициативу Пакистана по возобновлению действия Четырехстороннего соглашения о транзитных перевозках (ЧСТП), которое не было

введено в действие вследствие крупного оползня на трассе Каракорумского шоссе (ККШ) в 2010 г., а также в преддверии открытия движения по ККШ в 2015 г. и ввода в действие гарантийной системы МДП для таможенного транзита между Пакистаном и КНР, ККТС предложил пересмотреть положения соглашения. АБР предложил оказать содействие в проведении консультативного совещания между четырьмя сторонами (Кыргызская Республика, Казахстан, Пакистан и Китайская Народная Республика) в Бангкоке 16 июня 2015 года, за день до проведения Заседания высокопоставленных официальных лиц, Это предложение было поддержано всеми четырьмя странами.

23. ККТС отметил вклад ЭСКАТО ООН и МСАТ в содействие трансграничным перевозкам в ЦАРЭС и признал потребности адекватного развития потенциала заинтересованных сторон. ККТС предложил опубликовать продукты знаний, разработанные такими агентствами и продолжать укреплять эти партнерства по развитию потенциала в области перевозок и взаимодействию с частным сектором.

### **Заключительная сессия**

24. Участники Заседания выразили свою благодарность Министерству дорог и транспорта Монголии, которое выступило в качестве принимающей стороны для 14-го Заседания ККТС ЦАРЭС. Участники Заседания также выразили свою благодарность АБР и Секретариату ККТС за оказание эффективной логистической и административной поддержки.

### **Процедура подачи новых проектов или обновление списка приоритетных инвестиционных проектов**

К 22 мая 2015 года, делегации ККТС представят в Секретариат ЦАРЭС проектные предложения в соответствии с формой Профиля проекта, уже предоставленной правительствам ЦАРЭС в 2014 г., или документы, содержащие эквивалентную информацию. Пожалуйста, приложите карту проекта. Отметьте, что каждый предлагаемый проект должен содержаться в отдельном предложении.

Секретариат рассмотрит предложения в соответствии с установленными критериями.

Проекты, которые будут включены, должны относиться к обновленной стратегии коридоров ЦАРЭС (см. стр. 14, 15 и 58 документа СТСТ- 2020).

Пожалуйста, также обратите внимание, что сами коридоры должны выбираться на основе следующих критериев отбора, приведенных в утвержденной Стратегии 2008 года:

- Коридоры отражают текущие и потенциальные алгоритмы торговых потоков.
- Коридоры отбираются с учетом включения минимум двух стран ЦАРЭС на основе нижеприведенных пяти критериев:
  - Текущий объем перевозок;
  - Перспективы экономического роста и роста объема перевозок;
  - Возможность повысить уровень соединенности между региональными экономическими центрами и населенными пунктами;
  - Перспективы снижения задержек и устранения других препятствий, например снижение количества пунктов пересечения границы и количества переходов с одной колеи на другую;
  - Экономическая и финансовая устойчивость инфраструктуры и совершенствование технологий.

Если предлагаемый проект будет оценен как правомочный проект для включения, Секретариат отправит его в страны члены ЦАРЭС на предмет одобрения до 30 августа 2015 года.

В зависимости от процесса одобрения общая сумма инвестиций по приоритетным проектам будет откорректирована к 30 сентября 2015 года.