

Отчет заседания

Шестое заседание Координационного комитета транспортного сектора по Программе Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества 24-25 августа 2006 года, г. Урумчи, Синьцзян-Уйгурский Автономный Округ, Китайская Народная Республика

I. Введение

1. Шестое заседание Координационного комитета транспортного сектора (ККТС) по Центрально-азиатскому региональному экономическому сотрудничеству прошло 24-25 августа 2006 года в г. Урумчи, Синьцзян-Уйгурском Автономном Округе, Китайской Народной Республике (КНР). В работе заседания приняли участие делегации восьми стран ЦАРЭС и представители международных институтов (МИ), включая Азиатский банк развития (АБР), Экономическую и социальную комиссию для Азии и Тихоокеанского региона (ЭСКАТО). На Заседании были представлены информационные данные Европейским банком реконструкции и развития (ЕБРР), Исламским банком развития (ИБР) и Всемирным банком. Заседание проходило под председательством Министерства коммуникаций КНР и со-председательством АБР. Ее превосходительство г-жа Сунг Айрунг, вице-губернатор Синьцзян-Уйгурского Автономного Округа, присутствовала на открытии и выступила с приветственным словом. Программа Заседания и список участников представлены в Приложении 1.

II. Региональная стратегия транспортного сектора

2. Секретариат ККТС представил участникам Заседания обновленную версию предлагаемой дорожной карты транспортного сектора ЦАРЭС (2005–2010), дополненной подсектором гражданской авиации. В дорожной карте Афганистан был представлен в качестве новой страны-участницы ЦАРЭС. Заседателями была утверждена обновленная версия предлагаемой дорожной карты транспортного сектора ЦАРЭС (2005–2010) (Приложение 2) и согласовано представить документ на утверждение Заседания высокопоставленных официальных лиц, намеченного на 28–29 августа 2006 года.

3. В ответ на просьбу Четвертой министерской конференции, прошедшей в ноябре 2005 года, АБР представил на Заседании предложение об оказании содействия ККТС в разработке стратегии транспортного сектора ЦАРЭС в рамках регионального проекта технической помощи в 2007 году. Предложение было утверждено на Заседании. Участники Заседания утвердили предложение и рекомендовали, чтобы местными консультантами в странах ЦАРЭС была представлена достаточная информация. К делегациям стран обратились с просьбой рассмотреть проект технического задания и представить АБР комментарии в письменном виде для включения, не позднее 15 сентября 2006 года. На Заседании было согласовано, что предложение (Приложение 3) будет представлено на утверждение Заседанию высокопоставленных официальных лиц, намеченного на 28-29 августа 2006 года.

III. Развитие регионального транспортного сектора

4. На Заседании делегаты от каждой страны выступили с презентацией инвестиционных приоритетов транспортного сектора. Был отмечен значительный прогресс, достигнутый всеми странами ЦАРЭС в сфере развития транспортной сети. Однако, существуют сложности с дальнейшим усовершенствованием региональной транспортной инфраструктуры и услуг. В этом контексте, участники выразили

признательность МИ за поддержку развитию регионального транспортного сектора, рассмотрели и обновили программу поддержки МИ региональным транспортным проектам на 2006–2008 гг. (Приложение 4). Программа поддержки МИ на 2006–2008 гг. включает почти \$1.3 миллиарда долларов США, выделяемых на транспортные инвестиционные проекты, и \$28.0 миллионов долларов США на некредитные виды деятельности. Было признано, что программа содействия МИ региональным транспортным проектам подлежит периодическому обновлению по мере необходимости.

5. Делегация Кыргызской Республики выступила с презентацией предлагаемого проекта новой железнодорожной магистрали КНР-Кыргызстан-Узбекистан, и обратилась с просьбой к МИ предоставить финансирование технико-экономического обоснования проекта на грантовой основе. Делегаты Афганистана, КНР, Таджикистана и Узбекистан в целом поддержали предложение, сделанное делегацией Кыргызской Республики. Заседателями было согласовано, что будет проведено дальнейшее изучение регионального транзитного грузопотока. АБР ответил, что рассмотрит вопрос о проведении дальнейшего изучения предлагаемой железнодорожной линии, если потенциал этого маршрута будет выявлен в ходе изучения торговых и транспортных потоков в рамках стратегии транспортного сектора ЦАРЭС.

IV. Гармонизация транспортных положений и приграничных соглашений

6. По просьбе Заседания ККТС, Секретариат ККТС представил Заседанию пересмотренный проект Плана действий по гармонизации региональных транспортных положений и приграничных соглашений. В пересмотренный проект Плана действий были включены комментарии, полученные от стран ЦАРЭС по предыдущему проекту документа. Участники представили дальнейшие комментарии, и заседателями был утвержден План действий. Было согласовано, что утвержденный План действий будет представлен на утверждение Заседанию высокопоставленных официальных лиц, намеченного на 28-29 августа 2006 года.

V. Рабочая программа Координационного комитета транспортного сектора

7. Секретариат ККТС представил отчет о ходе реализации рабочей программы ККТС на 2006 год и представил предлагаемую рабочую программу на 2007 года. Заседанием было отмечено, что рабочая программа на 2006 год была в целом выполнена ККТС.

Согласно Программы на 2007 год, утвержденной на 6-ом Заседании ККТС, в 2007 году ККТС проведет следующие мероприятия:

- (i) рассмотрит ход реализации Плана действий по гармонизации региональных транспортных положений и приграничных соглашений (при условии утверждения Плана действий Заседанием высокопоставленных официальных лиц и Министерской конференцией в рамках ЦАРЭС);
- (ii) подготовит и рассмотрит предложенную стратегию ЦАРЭС по транспортному сектору;
- (iii) подготовит и рассмотрит отчет о предварительном технико-экономическом обосновании модернизации автомобильных дорог Бишкек-Торугарт-Кашгар, соединяющей Кыргызскую Республику и КНР, Душанбе-Турсунзаде в Таджикистане и Ангрэн-Гулистан в Узбекистане;
- (iv) подготовит и рассмотрит предложенный вариант Окончательного отчета по управлению работами по техническому обслуживанию региональных автомобильных дорог в странах ЦАРЭС;

- (v) подготовит обновленные данные о программах финансовой и технической помощи многосторонних институтов в рамках региональных транспортных проектов;
- (vi) подготовит обновленную версию отчета транспортного сектора ЦАРЭС.

VI. Другие инициативы регионального транспортного сотрудничества

8. АБР представил обновленные данные о Соглашении о приграничном транспорте, действующем в регионе Большого Меконга, и Приложений к нему.

9. ЭСКАТО выступила с презентацией о состоянии переговоров по соглашению о создании благоприятных условий для автомобильных перевозок между правительствами стран-членов Шанхайской организации сотрудничества. На четвертом совещательном заседании, которое состоялось в г. Пекине 9–12 августа 2006 года при поддержке ЭСКАТО и АБР, был достигнут значительный прогресс. Делегации стран пришли к согласию в отношении Меморандума о взаимопонимании, отражающего шаги будущих переговоров, который будет представлен на подписание в ходе Заседания премьер-министрами стран-членов ШОС, намеченного на сентябрь 2006 года. ККТС выразил признательность ЭСКАТО и АБР за поддержку переговорному процессу, и обратился с просьбой к обоим институтам продолжать оказывать содействие переговорам в будущем.

10. Делегация Монголии представила Заседанию информацию о переговорах по вопросам рамочного Соглашения о транзитных перевозках между правительствами КНР, Монголии и Российской Федерации. Делегации трех стран согласовали проект рамочного Соглашения о транзитных перевозках в ноябре 2005 года. Правительства Монголии и КНР готовы подписать рамочное Соглашение о транзитных перевозках. Однако, Российская Федерация еще находится в процессе изучения документа.

VII. Отчет транспортного сектора и следующие шаги

11. Заседателями был рассмотрен проект обновленной версии отчета транспортного сектора и представлены комментарии. На Заседании было принято решение представить обновленную версию отчета транспортного сектора с изменениями (Приложение 6) и следующие результаты на рассмотрение Заседанию высокопоставленных официальных лиц для одобрения, которое состоится 28-29 августа 2006 года:

- (i) обновленную версию Центрально-азиатской региональной дорожной карты транспортного сектора (2005-2010);
- (ii) обновленные данные о программах содействия МИ региональным транспортным проектам на 2006-2008 гг.
- (iii) план действий по гармонизации региональных транспортных положений и приграничных соглашений;
- (iv) рабочую программу ККТС на 2007 год;
- (v) предложение АБР о технической помощи в изучении стратегии транспортного сектора;
- (vi) предложение АБР о технической помощи по программе регионального финансирования и управления автомобильными дорогами.

VIII. Заключение

12. Делегации стран отметили ощутимый прогресс, достигнутый в сфере регионального транспортного сотрудничества в рамках ЦАРЭС и подтвердили свои обязательства по совместной работе в достижении целей и стратегических приоритетов, изложенных в обновленной версии дорожной карты регионального транспортного сектора (2005—2010).

13. Участники выразили признательность Китайской Народной Республики за согласие выступить принимающей стороной 6-го заседания ККТС и хорошую организацию работы со стороны АБР, Министерства коммуникаций и Департамента коммуникаций Синьцзяня.

14. Было согласовано, что 7-ое заседание ККТС состоится в 2007 году, место проведения которого будет определено позднее.

**ПРОГРАММА ЦЕНТРАЛЬНО-АЗИАТСКОГО РЕГИОНАЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО
СОТРУДНИЧЕСТВА (ЦАРЭС)**

**Шестое заседание Координационного комитета по транспортному сектору
24-25 августа 2006 года, отель «Йин Ду», г. Урумчи,
Синьцзян-Уйгурский Автономный Район, Китайская Народная Республика (КНР)**

Программа заседания

23 августа 2006 (среда)

1800–1900	Подготовительная встреча международных финансовых институтов (зал «Кун Лун», 3-ий этаж)
1800-1930	Регистрация (зал «Кун Лун», 3-ий этаж)
2030–2230	Коктейль-прием (проводится АБР в зале «Тянь-Шань», 2-ой этаж)

24 августа 2006 (четверг, зал «Тарим», 3-ий этаж)

1030–1050	Открытие
1030–1040	Приветственное слово (Сонг Айронг, вице-губернатор, СУАР)
1040–1050	Вступительная речь (представитель АБР)
1050-1120	Фото-сессия и перерыв на чай/кофе
1120-1130	Введение и утверждение программы Заседания
1130–1400	Первая сессия: Развитие регионального транспортного сектора
1130–1140	Обновленная информация о дорожной карте регионального транспортного сектора и изучение региональной транспортной стратегии (г-н Хонг Ванг, старший экономист, АБР)
1140–1200	Открытое обсуждение
1200–1320	Презентация инвестиционных приоритетов стран по пересмотренному проекту плана действий (АФГ, АЗЕ, КАЗ, КГЗ, МОН, КНР, ТАД, УЗЕ – по 10 минут для каждой делегации)
1320–1330	Обновленная информация о программе поддержки многосторонних институтов (г-н Ванг, АБР)
1330-1340	Предложения по изучению транспортной стратегии ЦАРЭС (г-н Ванг, АБР)
1340-1400	Открытое обсуждение
1400–1530	Обед (ресторан «Rose Garden», 1-ый этаж)

1530-1610 Первая сессия: Развитие регионального транспортного сектора (продолжение)

1530-1540 Презентация предлагаемой железнодорожной линии, которая соединит КНР, Кыргызскую Республику и Узбекистан (делегация Кыргызской Республики)

1540-1610 Открытое обсуждение

1610-1700 Вторая сессия: Гармонизация региональных транспортных положений и приграничных соглашений

1610-1620 Презентация измененного проекта плана действий (г-н Ванг, АБР)

1620-1700 Открытое обсуждение

1700-1730 Перерыв на чай/кофе

1730–1810 Третья сессия: Обзор хода внедрения программы работ ККТС

1730–1740 Обзор хода внедрения программы работ ККТС на 2006 год и программы работ на 2007 год (г-н Хасан Масуд, старший специалист по транспортным вопросам, АБР)

1740–1810 Открытое обсуждение

2000 Ужин, организованный Правительством СУАР

25 августа 2006 (пятница, зал «Тарим», 3-ий этаж)

1030–1130 Четвертая сессия: Другие инициативы в области регионального транспортного сотрудничества

1030–1050 Обновленная информация о приграничных транспортных соглашениях в регионе Большого Меконга (г-н Ванг, АБР)

1050–1100 Обновленная информация о ходе переговоров по соглашению государств-членов Шанхайской организации сотрудничества об облегчении международного дорожного транспорта (ЭСКАТО)

1100–1110 Обновленная информация о соглашении о транзитных перевозках между Китайской Народной Республикой, Монголией и Российской Федерацией (делегация Монголии)

1110–1130 Открытое обсуждение

1130–1200 Перерыв на чай/кофе

1200–1400	Пятая сессия: Отчет транспортного сектора и Отчет заседания
1200–1245	Обзор обновленной информации по отчету транспортного сектора
1245–1330	Обзор проекта Отчета заседания
1330–1530	Обед (ресторан «Rose Garden», 1-ый этаж)
1530–1600	Пятая сессия: Отчет транспортного сектора и Отчет заседания (продолжение)
1530–1600	Обзор проекта Отчета заседания с исправлениями
1600–1630	Перерыв на чай/кофе
1630-1830	Заключительная сессия
1630-1700	Утверждение Отчета заседания
1700–1740	Заключительные речи делегатов в алфавитном порядке (АФГ, АЗЕ, КАЗ, КГЗ, МОН, КНР, ТАД, УЗЕ – по 5 минут для каждой делегации)
1740–1800	Заключительные речи представителей многосторонних институтов (ИБР, ЭСКАТО, Всемирный банк, АБР – по 5 минут для каждого представителя)
1800-1830	Заключительное слово Министерства Коммуникации, КНР и г-на Шона О’Салливана, директора Отдела инфраструктуры, Департамент Центральной и Западной Азии, АБР
1830	Закрытие заседания

**ПРОГРАММА ЦЕНТРАЛЬНО-АЗИАТСКОГО РЕГИОНАЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО
СОТРУДНИЧЕСТВА (ЦАРЭС)**

**Шестое заседание Координационного комитета по транспортному сектору
24-25 августа 2006 года, отель «Йин Ду», г. Урумчи,
Синьцзян-Уйгурский Автономный Район, Китайская Народная Республика (КНР)**

Список участников

А. ДЕЛЕГАТЫ СТРАН-УЧАСТНИЦ	
Страна	Делегат
АФГАНИСТАН	1. Г-н Уали Мохаммад Расули (глава делегации) Заместитель министра Министерство общественных работ
АЗЕРБАЙДЖАН	2. Г-н Миргасим Абасов (глава делегации) Руководитель, Сектор инвестиционной политики, Отдел финансирования и кредитования Министерство транспорта 3. Г-жа Гульнара Садигова Руководитель, Отдел экономического прогнозирования Государственный концерн «Азербайджан хава Йоллари» 4. Г-н Камран Рзаев Специалист, Сектор внешних связей Департамент "RoadTransService"
КАЗАХСТАН	5. Г-н Марат Ж. Уразбеков (глава делегации) Председатель, Комитет железнодорожного транспорта Министерство транспорта и коммуникаций 6. Г-н Нурланбек Омирбаев Заместитель председателя, Комитет развития транспортной инфраструктуры Министерство транспорта и коммуникаций 7. Г-н Габит Тажимуратов Руководитель отдела, Комитет гражданской авиации Министерство транспорта и коммуникаций
КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА	8. Г-н Кубанычбек Мамаев (глава делегации) Статс-секретарь Министерство транспорта и коммуникаций 9. Г-н Темир Ниязбеков Руководитель Департамент внешних экономических связей и инвестиций Министерство транспорта и коммуникаций 10. Г-н Садыкбек Аблесов Директор отдела проектирования и строительства магистральных железных дорог

Страна	Делегат
МОНГОЛИЯ	11. Г-н Гантумур Хуушаан (глава делегации) Заместитель директора Департамент автомобильных дорог Министерство автомобильных дорог, транспорта и туризма
	12. Г-н Батболд Тугсуу Заместитель генерального директора Организация-исполнитель программ департамента железных дорог
	13. Г-н Итгель Сахийя Старшее должностное лицо, Отдел гражданской авиации Министерство автомобильных дорог, транспорта и туризма
ТАДЖИКИСТАН	14. Г-н Шодимад Мирзоалимов (глава делегации) Заместитель министра Министерство транспорта
	15. Г-н Карим Муминов Руководитель Департамент железных дорог Министерство транспорта
	16. Г-жа Фарида Йокубзода Старший специалист Министерство транспорта
УЗБЕКИСТАН	17. Г-н Тахир Алиев (глава делегации) Руководитель Департамент транспортной поддержки внешним экономическим отношениям, Министерство внешних экономических отношений, торговли и инвестиций
	18. Г-н Мирпулат Мирхамидов Руководитель Департамент маркетинга, АО Железнодорожная компания «Узбекистон Темир йуллари»
	19. Г-н Абдурашид Тагиров Руководитель Департамент транзита и международного сотрудничества, Ассоциация транспорта и транспортных коммуникаций Республики Узбекистан
КИТАЙСКАЯ НАРОДНАЯ РЕСПУБЛИКА	20. Г-н Гуанглинг Ли (глава делегации) Заместитель генерального директора Международный отдел Министерство коммуникаций
	21. Г-н Уэймин Рэн Директор Международный отдел Министерство коммуникаций
	22. Г-н Чуй Юнхонг Директор Международный департамент Министерство железных дорог
	23. Г-жа Ян Ян Референт по проекту Международный отдел Министерство коммуникаций

Страна	Делегат
	24. Г-н Ли Йинг Референт Департамент планирования Министерство коммуникаций
	25. Г-н Ванг Хао Референт Департамент автомобильных дорог Министерство коммуникаций
	26. Г-н Ванг Шуйпинг Заместитель генерального директора Департамент коммуникаций Синьцзяня
	27. Г-н Ли Жихонг Старший инженер Департамент коммуникаций Синьцзяня
	28. Г-н Фу Ханг Заместитель директора Департамент коммуникаций Синьцзяня
	29. Г-н Жан Нан Заместитель директора Департамент коммуникаций Синьцзяня

II. В. МНОГОСТОРОННИЕ ОРГАНИЗАЦИИ	
Организация	Делегат
ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ КОМИССИЯ ООН ПО АЗИИ И ОКЕАНИИ	1. Г-жа Гита Карандавала Руководитель Отдел транспортного содействия Департамент транспорта и туризма
	2. Г-н Шон О'Салливан Директор, Отдел инфраструктуры, Департамент Центральной и Западной Азии
АЗИАТСКИЙ БАНК РАЗВИТИЯ	3. Г-н Найджел Райнер Директор, Отдел транспорта Департамент Восточной Азии
	4. Г-н Хонг Ванг Старший экономист по вопросам транспорта Отдел инфраструктуры, Департамент Восточной и Центральной Азии
	5. Г-н Крэйг Стэффенсен Руководитель Отдела ЦАРЭС Отдел координации операций Департамент Восточной и Центральной Азии
	6. Г-н Хасан Масуд Старший специалист по транспорту, Отдел транспорта Департамент Восточной Азии

С. ДРУГИЕ ОРГАНИЗАЦИИ

**ЦЕНТРАЛЬНО-АЗИАТСКИЙ
КОНГРЕСС БИЗНЕС-
АССОЦИАЦИЙ**

1. **Г-жа Мунавара Палташева**
Исполнительный директор

ТРАСЕКА

2. **Г-н Мурат Бекмагамбетов**
Директор научно-исследовательского института транспорта и коммуникаций, национальный координатор программ ТРАСЕКА

D. СЕКРЕТАРИАТ ККТС И ОТДЕЛ ЦАРЭС

Айлин Франциско, ассистент референта по анализам проектов
Отдел инфраструктуры, Департамент Восточной и Центральной Азии, АБР

Майлин Буэрнано, консультант
Отдел инфраструктуры, Департамент Восточной и Центральной Азии, АБР

Г-н Надир Сафаев
Старший советник, Программа ЦАРЭС

Г-н Азиз Алиев
Старший советник, Программа ЦАРЭС

Г-н Дэвид Хасбэнд
Старший советник, Программа ЦАРЭС

Г-н Гао Янжун
Координатор регионального сотрудничества

Г-жа Жанна Байдашева
Координатор регионального сотрудничества

Г-жа Лаура Шамсутдинова
Координатор регионального сотрудничества

Г-н Лувсан Ванжилдори
Координатор регионального сотрудничества

Г-н Ши Жиангхонг
Референт/генеральный координатор, Департамент коммуникаций Синьцзяна

ПРОГРАММА ЦЕНТРАЛЬНО-АЗИАТСКОГО РЕГИОНАЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА (ЦАРЭС)

Обновленные данные по региональной дорожной карте транспортного сектора
(Утверждено на Шестом заседании Координационного комитета по транспортному сектору, 24-25 августа 2006 года, г. Урумчи, Китайская Народная Республика)

I. Исходные данные

1. Исторически, Центральная Азия выступала в качестве моста, связующего Восток и Запад (Восточную Азию и Европу), Север и Юг (Индийский океан и Персидский залив, Россию и Балтику). Регион обладает потенциальной возможностью стать важным транзитным маршрутом между Азией и Европой. Транспортная сеть восьми стран-участниц Программы Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) – Афганистана, Азербайджана, Китайской Народной Республики (КНР), Казахстана, Кыргызской Республики, Монголии, Таджикистана и Узбекистана - включает автодороги протяженностью 499,680 км, и 27,440 км железных дорог. Большая доля грузопотока приходится на железные дороги, а автодороги являются доминирующим режимом в пассажирских перевозках. Перевозки воздушным транспортом играют ключевую роль в предоставлении международного доступа и соединяют крупные города отдельных стран с их столицами. Кроме того, по Каспийскому морю проходит транспортный канал из г. Баку в Азербайджане в г. Актау в Казахстане. Региональная карта и основные показатели транспортного сектора стран ЦАРЭС представлены в Приложениях 1 и 2, соответственно.

2. В первые годы после распада бывшего Советского Союза в 1991 году, страны ЦАРЭС (за исключением КНР) переживали серьезные экономические трудности, что привело к значительному снижению объема транспортного потока и существенному ухудшению состояния транспортной инфраструктуры. Однако произошедший в конце 1990-х экономический подъем привел к увеличению объема грузопотока и пассажирских перевозок. Объем железнодорожных перевозок вырос благодаря устойчивому росту торговой деятельности. Рост дорожных перевозок произошел вследствие повышения числа транспортных средств, находящихся в собственности, и модернизации национальных и региональных дорожных сетей. Объемы воздушных перевозок выросли в результате стремительного увеличения объемов внешней торговли, туризма и транзитных перевозок между Азией и Европой.

3. В среднесрочной перспективе, транспортный сектор стран ЦАРЭС выглядит многообещающе. С учетом предполагаемого непрерывного экономического роста в регионе и позитивных перспектив крупных рынков развитых стран, ожидается увеличение потребности в грузоперевозках и пассажирских перевозках в среднесрочной перспективе. Предполагается, что годовая норма роста железнодорожных грузоперевозок составит 2-3% (хотя ожидается непрерывное снижение числа пассажиров, путешествующих на дальние расстояния), а дорожных перевозок - 4-7%. Тем не менее, предполагается, что трудности возникнут в краткосрочной перспективе на определенных приграничных станциях железнодорожной сети стран ЦАРЭС, таких как Дружба в Казахстане и и Серахс в Узбекистане, объемы транспортного потока на которых уже растут при норме свыше 20% в год. Увеличение объемов транспортного движения также ожидается в портах Каспийского моря, в основном за счет транзитных перевозок.

II. Основные проблемы сектора

4. В транспортном секторе стран ЦАРЭС возникают следующие проблемы с региональным транспортом:

- (i) Нерациональное приграничное и транзитное перемещение людей и товаров, вызванное излишними бюрократическими процедурами и плохо оборудованными приграничными постами. Приграничные процедуры, формальности и документация (т.е. таможенный, иммиграционный контроль, карантин) на границе не полностью основаны на международных конвенциях или лучшем опыте, отнимают много времени, усложнены и дорогостоящи. Дислокация, вызванная разделением железных дорог на национальные единицы в Центральной Азии, также привела к созданию многочисленных приграничных препятствий, таких как отсутствие соглашений о совместном использовании железнодорожных путей, частые, отнимающие много времени, изменения в размещении локомотивов и поездов на границе, и задержки платежей между железными дорогами.
- (ii) Отсутствие унифицированных транспортных положений среди стран ЦАРЭС. Сюда относится отсутствие согласованных стандартов, основанных на международной лучшей практике (т.е. технические аспекты, расценка дорог, контроль за осевой нагрузкой, контроль за выбросами продуктов сгорания, тарифы, и безопасность движения); квоты на разрешения на проезд иностранных транспортных средств, которые сдерживают конкуренцию; несогласованные правила осуществления транспортных услуг; пошлины с пользователей дорог, не связанные с расходами на использование дорог; произвольные тарифы на железнодорожные перевозки; дискриминационные тарифы на транзитные перевозки, и ограниченное участие частного сектора.
- (iii) Не отвечающая требованиям региональная транспортная сеть. Транспортные каналы Центральной Азии и Монголии должны соответствовать требованиям переориентированных экономических и торговых связей со всеми странами региона. Подход к планированию и управлению развитием транспортной инфраструктуры для интегрированного и регионально переориентированного транспорта не применяется повсеместно. Не хватает дорог, которые бы соединяли производственные центры, рынки и порты. Большая часть существующей транспортной инфраструктуры (дороги, железнодорожные пути и подвижной состав) - низкого качества и ухудшается в связи с недостаточными объемами финансирования работ по техническому обслуживанию на должном уровне.
- (iv) Отсутствие конкуренции в железнодорожном секторе, вызванное монолитным или монополистическим характером компаний. Это приводит к неэффективным железнодорожным услугам, отсутствию коммерческого управления эксплуатацией и инвестиций, устареванию железнодорожных путей, подвижного состава, внутренней телекоммуникационной технологии, повышению тарифов на международные перевозки, введению тарифов, единых для передвижения и пребывания в транспортном терминале, и отсутствию удобных систем учета и представления информации о грузе отправителям.

- (v) В транспортном секторе ограничены институциональные и человеческие ресурсы, вызванные недостаточным планированием государственных инвестиций, недостаточно эффективными стандартами разработки транспортных инвестиционных проектов, слабым управлением финансовыми активами и реализацией проектов, и отсутствием эффективного процесса мониторинга и оценки.
- (vi) В регионе отсутствует региональный подход к подсектору гражданской авиации, так же как и не достаёт общности авиационной политике и перспективам либерализации. Отсутствует единая структура индустрии и модель долевого владения в регионе; двусторонние соглашения преимущественно регулируют международное воздушное сообщение. Также существует озабоченность относительно того, что в либерализованной среде сильные иностранные авиакомпании подточат деятельность местных операторов.

III. Роль регионального сотрудничества

5. Региональное сотрудничество стран ЦАРЭС в транспортной сфере играет важную роль в деле продвижения устойчивого экономического роста, что особенно важно для сокращения бедности. Тому способствует три фактора. Во-первых, интегрированная транспортная система, унаследованная Центральной Азией, которая требует регионального подхода к реконструкции и развитию системы в противовес национальным решениям и идее самообеспеченности. Во-вторых, региональное сотрудничество может помочь развитию региональной транспортной сети, снизить недостатки мест расположения, и повысить доступ на крупные рынки соседних стран и основные рынки развитых стран. В-третьих, региональное сотрудничество поможет сократить барьеры для межрегионального и транзитного движения, снизить транспортные расходы, и повысить качество транспортных услуг, преодолев недостатки небольших местных рынков и сделав регион более привлекательным для иностранных и местных инвесторов, а также оказав поддержку новым торговым возможностям. Таким образом, региональное сотрудничество ЦАРЭС в транспортной сфере является необходимостью, а не дополнительным средством.

IV. Ход регионального сотрудничества в сфере транспорта

6. Правительства стран ЦАРЭС признали важность регионального сотрудничества в транспортной сфере, что привело к возникновению ряда инициатив и созданию региональных организаций не без помощи международных партнеров по развитию. Государства-члены Шанхайской организации сотрудничества (ШОС),¹ включая пять стран ЦАРЭС, ведут переговоры по Межправительственному соглашению об облегчении международного дорожного транспорта.² Такое соглашение может впоследствии охватить все государства-члены ЦАРЭС и другие страны региона. Китай, Монголия (которые являются участницами ЦАРЭС) и Россия завершили переговоры по Рамочному соглашению о транзитном транспорте, направленному на содействие международному транзитному движению. Вложенные инвестиции также позволили провести модернизацию региональных транспортных коридоров. Тем не менее, осуществление таких инициатив происходило скромными темпами. Для быстрого достижения

¹ В Шанхайскую организацию сотрудничества входят Казахстан, Кыргызская Республика, КНР, Российская Федерация, Таджикистан и Узбекистан.

² Первые переговоры по проекту соглашения состоялись в г. Урумчи 3-7 августа 2004 года; второе заседание прошло в г. Пекине 9-12 марта 2005 года.

результатов и поддержания импульса сотрудничества, необходимы непрерывные действия.

V. Стратегия регионального сотрудничества в сфере транспорта

7. Региональное сотрудничество в транспортной сфере направлено на развитие интегрированной и эффективной транспортной системы среди стран ЦАРЭС с целью содействия устойчивому экономическому росту и сокращению бедности. В основе новой транспортной системы должна лежать интегрированная сеть мультимодальной транспортной инфраструктуры, которая обеспечит связь со странами ЦАРЭС, улучшит их доступ на внешние крупные рынки, сократит транспортные расходы, повысит качество транспортных услуг и облегчит приграничное и транзитное движение в регионе.

8. Для достижения этой цели, в региональном сотрудничестве в транспортной сфере стран ЦАРЭС было выделено шесть стратегических приоритетов:

- (i) Гармонизация и упрощение приграничных транспортных процедур и документации в странах ЦАРЭС для облегчения перемещения пассажиров и груза через границы.
- (ii) Гармонизация транспортных положений стран ЦАРЭС для создания равных условий для транспортных операторов и повышения эффективности и предоставления услуг более высокого качества.
- (iii) Развитие и модернизация региональных и международных транспортных коридоров для соединения производственных центров и рынков внутри стран ЦАРЭС и для повышения доступа стран ЦАРЭС в соседние регионы и рынки.
- (iv) Реструктуризация и модернизация железных дорог с целью предоставления качественных и эффективных услуг через участие частного сектора и улучшенное корпоративное управление.
- (v) Увеличение объемов финансирования сектора и улучшение управления сектором для обеспечения развития, эксплуатации и надлежащего технического обслуживания региональной транспортной сети.
- (vi) Поэтапный подход к либерализации подсектора гражданской авиации, сосредоточенный на принятии двусторонних соглашений через использование общих законодательных оговорок с целью расширения субрегиональных соглашений для включения стран-соседей и других стран в долгосрочной перспективе. Повышение отдачи от всех заинтересованных сторон, особенно представляющих бизнес и туризм, при разработке авиационной политики.

VII. Мониторинг эффективности

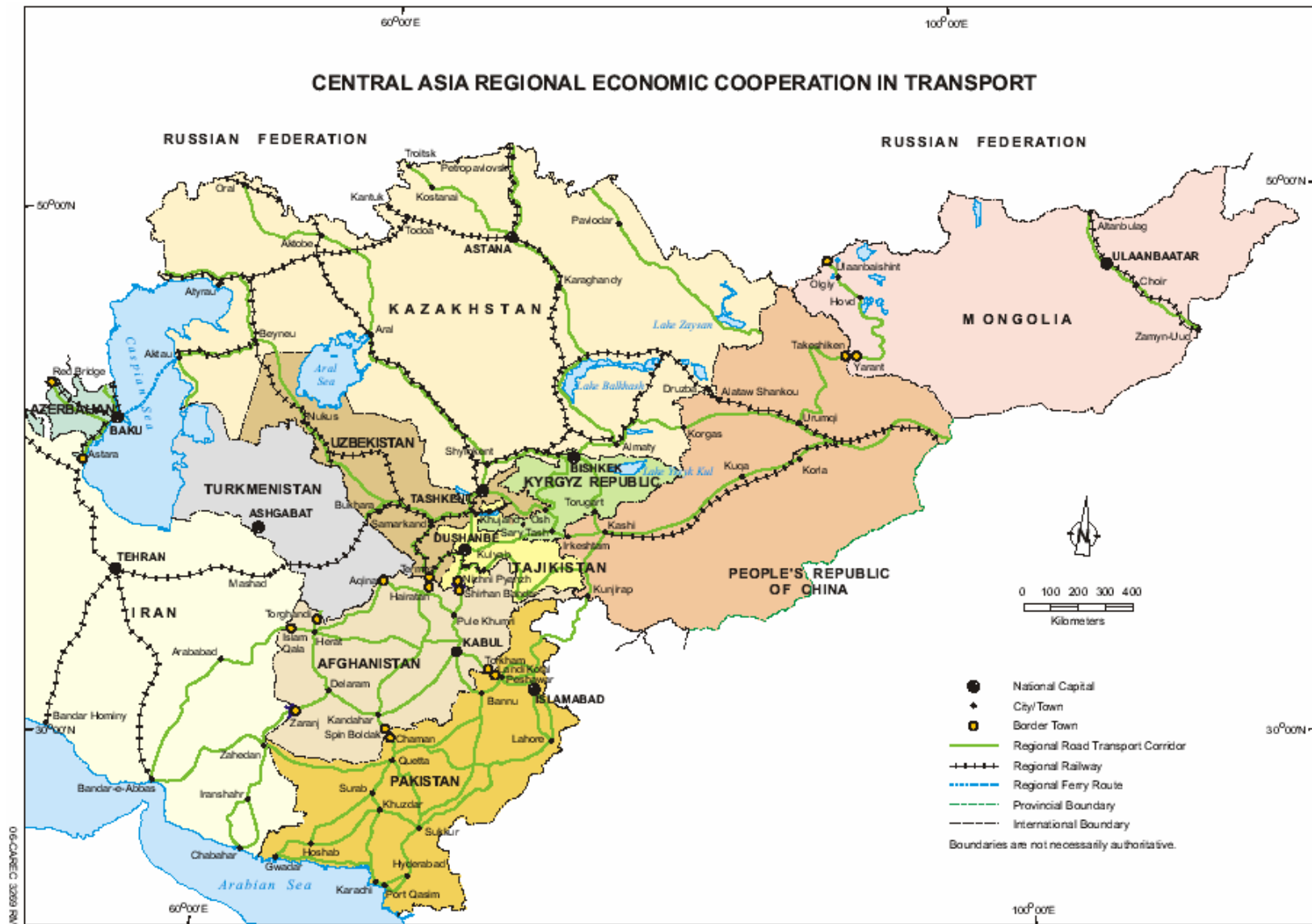
9. Базовые показатели эффективности работы транспортного сектора представлены в таблице ниже.

Таблица: Центрально-азиатская дорожная карта регионального транспортного сектора

Позиция	Показатели/Цели		
	2003	2010	
А. Результаты работы сектора			
Внешняя торговля (доллары США, млрд.)	85.1		119.8
Объем грузоперевозок (млрд. тон-км)	375.6		528.5
Объем пассажирских перевозок (млрд. пассажиро-км)	187.0		263.2
В. Производительность сектора			
Протяженность дорожных сетей (км)	464,890		498,400
Включая автомагистрали 1-ой категории (км)	Св. нет.		
Протяженность железнодорожных сетей (км)	27,400		29,000
Включая электрифицированные железнодорожные дороги (км)	7,688		8,000
Плотность дорожной сети (км/100 км ²)	6.2		6.6
Плотность железнодорожной сети (км/100 км ²)	0.4		0.4
ДТП (общее число/ кол-во летальных исходов)	Св. нет.		Сократить до 5% в год
Региональное соглашение о дорожном транспорте	Нет		Подписано
Доля государственных инвестиций в транспорт к ВВП (%)	2.1		3.0
Доля финансирования программы технического обслуживания дорог к ВВП(%)	0.2 ^a		0.3
Вылеты самолетов (в тыс.)	1,020		1,435
Число пассажиров, перевозимых воздушным путем (в тыс. чел)	90,107		126,790
Воздушные перевозки (миллион тон-км)	6,563		9,235
С. ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ СЕКТОРА			
- Нерациональное приграничное и транзитное перемещение людей и груза, вызванное излишними бюрократическими процедурами и плохо оборудованными приграничными постами. - Отсутствие унифицированных транспортных положений среди стран ЦАРЭС. - Несоответствующая региональная транспортная сеть, в частности, отсутствие транспортных соединений с производственными центрами, рынками, доступ к портам с суши, а также слабая транспортная инфраструктура, вызванная недостаточным объемом финансирования работ по техническому обслуживанию на должном уровне. - Отсутствие конкуренции в железнодорожном секторе, вызванное монолитным или монополистическим характером компаний, и ограниченным участием частного сектора. - В транспортном секторе ограничены институциональные и человеческие ресурсы. - В регионе отсутствует региональный подход к подсектору гражданской авиации, так же как и не достает общности авиационной политике и перспективам либерализации.			
D. Действия, основные этапы и инвестиции	График	По агентствам	
		Многосторонние институты	Правительств а стран ЦАРЭС
Гармонизация и упрощение приграничных транспортных процедур и документации	2005-2010	АБР, ЕБРР, ВБ	X
Гармонизация транспортных положений	2005-2010	АБР, ЕБРР, ВБ	X
Развитие и модернизация региональных и международных транспортных коридоров	2005-2010	АБР, ЕБРР, ИБР, ВБ	X
Реструктуризация и модернизация железных дорог	2005-2010	АБР, ЕБРР, ИБР	X
Увеличение объемов финансирования сектора и улучшение управление сектором	2005-2010	АБР, ЕБРР, ИБР, ВБ	X
Программа помощи МИ поэтапному подходу к либерализации подсектора гражданской авиации:	2005-2010	АБР, ЕБРР, ИБР, ВБ	X
\$1324 млн. (заемные проекты) и \$26.4 млн. (незаемные проекты)	2006-2008	ЕБРР, ИБР, ВБ	X

^a За исключением КНР и Узбекистана в виду отсутствия сведений.

АБР = Азиатский банк развития, ЕБРР= Европейский банк реконструкции и развития, ИБР= Исламский банк развития, км= километр, ВБ = Всемирный банк.



Основные показатели транспортного сектора в государствах-членах ЦАРЭС (2003)

Позиция	Афганистан ^a	Азербайджан	Казахстан	Кыргызская Республика	Монголия	КНР		Таджикистан	Узбекистан
						Национальные данные ^c	Включая СУАР		
Протяженность дорожных сетей (км)	34,782	25,021	89,000	34,000	49,250	1,765,222	59,910	26,000	181,712
Включая автомагистрали 1-ой категории (км)	8,000	134	св.нет	св.нет	0	52,598	св.нет	св.нет	св.нет
Плотность дорожной сети (км/100 км ²)	3	27.9	3.3	17.0	3.3	18.3	3.6	18.2	40.6
Протяженность железнодорожных сетей (км)	24.6	2,944	14,510	425	1,815	71,898	2,775	950	3,993
Включая электрифицированные железнодорожные дороги (км)	0	1,270	5,800	0	0	17,409	0	0	618
Плотность железнодорожной сети (км/100 км ²)	0.004	3.4	0.5	0.2	0.1	0.2	0.2	0.7	0.9
Грузоперевозки (млн. тон-км)	16.13	22,165	259,090	1,479	7,504	5,054,300	83,704	1,664	28,595
Включая по дорогам (млн. тон-км)	16.12	6,241	40,158	875	242	678,250	32,500	571	9,600
Железным дорогам (млн. тон-км)	0	7,719	147,672	561	7,253	1,551,560	47,500	1,086	18,900
Силами гражданской авиации (млн. тон-км)	0.006	204	94	43	8	5,155	64	8	95
Пассажирские перевозки (млн. пассажиро-км)	136.9	12,601	94,806	5,493	2,246	1,412,570	34,200	2,683	34,971
Включая по дорогам (млн. пассажиро-км)	136.6	9,861	81,464	5,033	557	780,580	19,500	1,727	28,949
Железным дорогам (млн. пассажиро-км)	0	654	10,686	50	1,039	496,940	10,610	50	2,065
Силами гражданской авиации (млн. пассажиро-км)	0.325	1,113	2,654	410	650	126,870	4,090	906	3,957
ДТП (кол-во)	св.нет	2,311	14,013	1,555	5,278	773,137	10,095	1,378	св.нет
ДТП (с летальным исходом) ^b	св.нет	724	2,754	св.нет	391	109,381	2,563	421	св.нет
Зарегистрированные транспортные средства ('000 единиц) ^b	304	487	1,460	264	138	205,317	468	187	240
Государственные инвестиции в транспорт (млн. в местной валюте)	1565.8	1,693,468	52,900	522	20,300	св.нет	св.нет	26.4	163,700
Доля государственных инвестиций в транспорт к ВВП (%)	1.4	9.0	1.2	0.6	1.5	св.нет	св.нет	0.6	1.7
Финансирование программы технического обслуживания дорог (млн. в местной валюте)	500	70,000	2,200	298	1,834	св.нет	св.нет	5.3	св.нет
Доля финансирования программы технического обслуживания дорог к ВВП(%)	0.45	0.2	0.1	0.4	0.1	св.нет	св.нет	0.1	св.нет
Вылеты самолетов (в тыс.)	3	9	20	5	7	950	св.нет	7	22
Число пассажиров, перевозимых воздушным путем (в тыс. чел)	325	684	1,010	205	289	86,041	св.нет	413	1,466
Воздушные перевозки (миллион тон-км)	5.5	67	21	5	7	6,385	св.нет	7	71

^a Данные за 2004 год по Афганистану^b Данные за 2002 год по СУАР, КНР.^c Данные за 2002 год по КНР; данные за 2003 год отсутствовали.

ЦАРЭС = Программа Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества, ВВП = валовой внутренний продукт, км = километр, КНР = Китайская Народная Республика, СУАР = Синьцзян-Уйгурский Автономный Район в КНР.

Источник: правительства государств-членов ЦАРЭС; Всемирные показатели развития за 2005 и 2006 годы, Всемирный банк

**ПРЕДЛАГАЕМАЯ ПРОГРАММА ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ ДЛЯ ПРОГРАММЫ
ЦЕНТРАЛЬНО-АЗИАТСКОГО РЕГИОНАЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО
СОТРУДНИЧЕСТВА:
ИЗУЧЕНИЕ СТРАТЕГИИ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА**

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА

I. Обоснование

1. Региональное сотрудничество в сфере транспорта в рамках Программы Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) развивалось до сих пор в направлении, заданном региональной дорожной картой транспортного сектора (2005–2010), утвержденной на третьем заседании Координационного комитета транспортного сектора (ККТС) в марте 2005 года в г. Бишкеке, Кыргызской Республике. В региональной дорожной карте транспортного сектора были определены пять приоритетных отраслей для регионального транспортного сотрудничества ЦАРЭС: (i) гармонизация и упрощение приграничных транспортных процедур и документации, (ii) гармонизация транспортных положений, (iii) развитие и модернизация транспортных коридоров, (iv) реструктуризация и модернизация железных дорог, и (v) повышение эффективности финансирования и управления сектором.

2. Ряд событий, произошедших за последнее время, предопределили разработку стратегии транспортного сектора ЦАРЭС. Во-первых, на четвертой Министерской конференции ЦАРЭС в ноябре 2005 года была выдвинута просьба о разработке стратегии транспортного сектора, которая бы отражала современные торговые реалии и значительно сократила временные затраты и расходы, связанные с передвижением товаров/груза на внутренние и внешние рынки.³ Во-вторых, произошло увеличение объемов внешней торговли стран ЦАРЭС, начиная с 2003 года, в-основном за счет повышения товарных цен⁴ и большого притока прямых иностранных инвестиций в экспортно-ориентированный сектор. Устойчивый рост торговли повысил потребность в эффективной региональной транспортной сети, что требует систематического проведения анализа и получения отзывов о стратегии транспортного сектора ЦАРЭС. В-третьих, в октябре 2005 года Афганистан присоединился к Программе ЦАРЭС. Учитывая, что Афганистан является важным перспективным маршрутом на рынки Центральной Азии, в стратегии транспортного сектора ЦАРЭС должны быть определены новые возможности расширения границ регионального сотрудничества. В-четвертых, Региональная дорожная карта (2005–2010) охватывает только автомобильные и железные дороги. В проведенном недавно исследовании Всемирного банка о потенциале либерализации авиационного подсектора в Центральной Азии сделан акцент на важности авиации для транспортной сети в Центральной Азии. В транспортной стратегии ЦАРЭС, охватывающей все виды транспорта, должны быть снижены транспортные расходы и сокращены барьеры через региональное сотрудничество. В результате этого, на пятом

³ Совместное министерское заявление четвертой Министерской конференции по Программе Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества, г. Бишкек, Кыргызская Республика, 5-6 ноября 2005 года.

⁴ Сюда относятся алюминий, кашемир, медь, хлопок, газ, золото и нефть, которые представляют основные экспортные продукты стран ЦАРЭС, за исключением КНР.

заседании ККТС в марте 2006 года было предложено разработать стратегию транспортного сектора ЦАРЭС.

II. Задачи и результаты

3. В рамках предложенной технической помощи (ТП) предполагается разработка четкой и комплексной стратегии транспортного сектора ЦАРЭС на 2008–2018 гг., которая выступит руководством по осуществлению транспортного сотрудничества с целью развития действенной, объединенной региональной транспортной сети. ТП преследует разработку двух документов: (i) аналитического обзора региональной транспортной сети ЦАРЭС и приграничных положений и (ii) стратегии транспортного сектора ЦАРЭС на 2008–2018 гг.

III. Методология и основные мероприятия

4. Программа ТП будет реализована в период с февраля по декабрь 2007 года в две стадии. На стадии I (февраль-июль 2007) будет сделан обзор региональной транспортной сети ЦАРЭС и приграничных положений. На основе результатов проведения стадии I будет разработана стратегия транспортного сектора ЦАРЭС на 2008–2018 гг. на стадии II (июль-декабрь 2007).

5. В рамках ТП будет использован подход, охватывающий смешанные перевозки в комплексе⁵, включая автомобильные дороги, железные дороги, гражданскую авиацию и водные пути. ТП будет реализована при консультационной и координационной поддержке заинтересованных лиц, включая государственных служащих, гражданское общество, группы пользователей, частный сектор, многосторонние учреждения, участвующие в Программе ЦАРЭС и других инициативах регионального сотрудничества в Центральной Азии⁶. ТП будет осуществляться посредством регулярных страновых заседаний и как минимум трех региональных семинаров. Первый семинар будет направлен на выработку окончательного варианта программы работ и технического задания для первоначального периода реализации; на втором семинаре пройдет обсуждение проекта отчета обзора региональной транспортной сети ЦАРЭС и приграничных положений, и на третьем семинаре будет обсуждаться проект стратегии транспортного сектора ЦАРЭС.

6. К основным действиям, которые будут проведены в рамках ТП, относятся: (i) обзор существующей документации, изучений, отчетов; (ii) анализ данных; (iii) служебные исследования; (iv) обследование на местах, и (v) консультации с заинтересованными сторонами.

IV. Расходы и финансирование

7. Общая стоимость ТП эквивалентна \$950,000. Финансирование ТП будет осуществляться на грантовой основе Азиатским банком развития (АБР). Подробная смета расходов и план финансирования представлен в Приложении 1.

⁵ Трубопроводы являются компонентом энергетического сектора в рамках Программы ЦАРЭС.

⁶ Включая Форум Центральной и Южной Азии по транспорту и торговле, Организацию экономического сотрудничества, Евразийское экономическое сообщество, Шанхайскую организацию сотрудничества, и Специальную программу ООН для экономик Центральной Азии.

V. Последующая обработка и реализация

8. Предложение о ТП будет представлено на шестом заседании ККТС, которое пройдет 24-25 августа 2006 года в г. Урумчи, КНР. Послед утверждения на ККТС, ТП будет доработана с учетом комментариев, полученных на заседании ККТС, и будет представлена руководству АБР на утверждение перед пятой Министерской конференцией, намеченной на октябрь 2006 года.

9. Для реализации ТП потребуется 32 человеко-месяца в виде международных консультаций, которые предоставит международная консалтинговая компания. Местные консультанты, отобранные в странах ЦАРЭС, могут быть приглашены для работы в течение 24 человеко-месяцев для оказания содействия консультантам. Техническое задание консультантов представлено в Приложении 2. Все консультанты будут привлечены для работы АБР в соответствии с *Руководством по привлечению консультантов Азиатским банком развития и его заемщиками*, и другими положениями, удовлетворяющими требованиям АБР по привлечению местных консультантов.

10. Реализацию ТП планируется начать в феврале 2007 года и закончить в декабре 2007 года.

СМЕТА РАСХОДОВ И ПЛАН ФИНАНСИРОВАНИЯ
(\$'000)

Наименование	Расходы
Финансирование Азиатским банком развития	
1. Консультанты	
a. Оплата труда и суточные	
i. Международные консультанты	640.0
ii. Местные консультанты	48.0
b. Международные и внутренние командировки	90.0
c. Отчеты и коммуникации	10.0
2. Семинары и конференции	50.0
3. Исследования	10.0
4. Различные административные расходы, оплата услуг письменного/устного переводчика, и вспомогательные расходы	25.0
5. Непредвиденные расходы	77.0
Всего	950.0

Источник: сметы Азиатского банка развития.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ КОНСУЛЬТАНТОВ

А. Задачи консультантов

1. К задачам консультантов относятся, без ограничений:

- (i) Проведение комплексного и аналитического обзора региональной транспортной сети ЦАРЭС и приграничных положений. В обзоре должны быть охвачены (а) региональные транспортные сети, инфраструктура и услуги; (b) потребность в региональных и транзитных перевозках грузов и пассажиров; (c) доли, занимаемые разными видами транспорта; (d) основные приграничные механизмы и средства; (e) политика, законодательство и положения о региональном транспорте; (f) финансирование транспортного сектора и возможности финансового управления; (g) институциональный и штатный потенциал транспортного сектора; (h) государственное и частное партнерство в региональном транспорте; (i) приоритеты развития национального транспорта в странах ЦАРЭС, и (j) существующие исследования и отчеты о транспортном секторе. Данный обзор ляжет в основу отчета консультантов, который будет представлен на втором региональном совещательном семинаре. Комментарии участников семинара и правительств стран ЦАРЭС будут использованы для подготовки консультантами окончательного отчета по обзору региональной транспортной сети ЦАРЭС и приграничных положений.
- (ii) Выявление долгосрочных проблем для регионального транспортного сотрудничества ЦАРЭС и его развития с учетом (а) глобальной и региональной ситуации, (b) национальных стратегий развития в странах ЦАРЭС, (c) опыта Программы ЦАРЭС на сегодняшний день, и (d) других инициатив регионального транспортного сотрудничества. Консультанты также проведут оценку комментариев к таким проблемам, представленных странами ЦАРЭС и Программой ЦАРЭС.
- (iii) Оценка воздействия новых глобальных цепей поставок и структур производства на региональную торговлю в странах ЦАРЭС и торговые потоки, определение мероприятий, осуществляемых в странах ЦАРЭС, с целью адаптации к новым глобальным цепям поставок и структурам производства, и рекомендация лучших способов реагирования на воздействие, оказываемое транспортным сектором.
- (iv) Оценка роли транспортного сектора в развитии экономических коридоров и предложение новых способов максимального увеличения вклада транспорта в развитие экономических коридоров в рамках ЦАРЭС, включая меры по трансформированию коридоров в экономические коридоры.
- (v) Обзор воздействия секторных, социальных и экологических вопросов, связанных с развитием регионального транспорта ЦАРЭС. Сюда относятся безопасность движения, доступность по цене, степень загрязненности,

ВИЧ/СПИД, торговля людьми и наркотиками. Консультанты сделают обзор мероприятий, осуществляемых в странах ЦАРЭС в этих сферах, и дадут рекомендации о проведении мер, которые помогут осветить эти вопросы в рамках регионального транспортного сотрудничества.

- (vi) Проведение консультаций с общественностью по формированию стратегии транспортного сектора ЦАРЭС. Консультанты будут проводить страновые встречи на регулярной основе с заинтересованными сторонами, включая государственных служащих, гражданское общество, неправительственные организации, группы пользователей, частный сектор, и международных партнеров по развитию. Консультанты организуют как минимум три региональные семинара, на которых будут присутствовать представители правительств стран ЦАРЭС. Первый семинар будет проведен в первоначальный период оказания услуг для выработки окончательного варианта программы работ и технического задания консультантов и представления мнений и предложений заинтересованных сторон; на втором семинаре пройдет обсуждение проекта отчета по обзору региональной транспортной сети ЦАРЭС и приграничных положений, и на третьем семинаре будет обсуждаться проект стратегии транспортного сектора ЦАРЭС.
- (vii) Подготовка стратегии транспортного сектора ЦАРЭС на 2008–2018 гг. на основе секторного обзора и консультаций с заинтересованными сторонами. В стратегии транспортного сектора ЦАРЭС должны быть (a) определены лучшие способы реагирования на долгосрочные проблемы регионального транспортного сотрудничества ЦАРЭС и его развития, включая воздействие новых глобальных цепей поставок и структур производства на региональную торговлю и торговые потоки ЦАРЭС; (b) спрогнозирована будущая потребность в региональной и транзитной торговле и транспорте; (c) заданы стратегические приоритеты развития регионального транспорта через сотрудничество; (d) определены основные региональные транспортные коридоры на основе анализа торговых потоков; (e) указана роль каждого вида транспорта в региональной транспортной сети; (f) определена будущая транспортная политика и институциональные реформы, необходимые для оказания содействия региональным перевозкам; (g) предложены меры по увеличению государственного и частного партнерства в сфере развития регионального транспорта; (h) разработан срочный план действий по реализации, и (i) указаны ресурсы, необходимые для реализации стратегии транспортного сектора ЦАРЭС. Консультанты представят проект стратегии транспортного сектора ЦАРЭС на третьем региональном совещательном семинаре. На основе комментариев, полученных от участников семинара и правительств стран ЦАРЭС, консультанты выработают окончательный проект стратегии транспортного сектора ЦАРЭС на 2008–2018 гг.

В. Состав консультантов

2. Группа международных консультантов состоит из шести консультантов: (i) руководителя группы/ инженера-технолога по транспортным вопросам (8.0 человеко-месяцев), (ii) экономиста по вопросам макроэкономики и торговли (5.0 человеко-месяцев), экономиста по транспортным вопросам (5.0 человеко-месяцев), (iv) специалиста по

грузовым перевозкам (5.5 человеко-месяца), (v) специалиста по пассажирским перевозкам (4.0 человеко-месяца), и (vi) специалиста по вопросам облегчения приграничных процедур (4.5 человеко-месяца).

3. Предложение о составе группы местных консультантов будет внесено международными консультантами по мере выявления потребностей в ходе реализации ТП. Местные консультанты, под руководством международных консультантов, окажут содействие в (i) сборе данных и информации о национальных и местных источниках; (ii) обзоре существующих релевантных документов, исследований и отчетов; (iii) организации страновых консультаций с заинтересованными сторонами; (iv) проведении обследований на местах; (v) предоставлении информации для отчетов по ТП, и (vi) выполнении других задач по необходимости.

С. Требования к отчетам

4. Консультанты должны будут представить один экземпляр на английском и русском языках каждой стране ЦАРЭС и три экземпляра для АБР на английском языке (i) начального отчета о работе, проделанной в течение 4-х недель с начала оказания услуг; (ii) проекта отчета по обзору региональной транспортной сети ЦАРЭС и приграничных положений в течение 20 недель с начала оказания услуг; (iii) проекта стратегии транспортного сектора ЦАРЭС на 2008–2018 гг. в течение 36 недель с начала оказания услуг; и (iv) окончательного варианта отчета по обзору региональной транспортной сети ЦАРЭС и приграничных положений и стратегии транспортного сектора ЦАРЭС на 2008–2018 гг. в течение 4-х недель после получения комментариев на региональных совещательных семинарах.

Приложение 4

Программа помощи многосторонних институтов региональному сотрудничеству в транспортном секторе в странах Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества¹ (проект)

(утверждена на Шестом заседании Координационного комитета транспортного сектора, 24-25 августа 2006 года, г. Урумчи, Китайская Народная Республика)

Таблица 1: утвержденные и запланированные программы инвестиций в инфраструктуру, 2006–2008 гг.

Название	Страна-участница	Заемное учреждение	Сумма (в млн. долларов США)
2006 УТВЕРЖДЕННЫЕ ПРОГРАММЫ			
1. Автомагистраль II (Алат-Масаллы; Баки-Шамахи)	АЗЕ	ВБ	200.0
2. Модернизация воздушного флота и оборудование техникой TSA (обеспечение транспортной безопасности)	ТАД	ЕБРР	4.9
Утвержденный промежуточный итог на 2006 г.			204.9
2006 ЗАПЛАНИРОВАННЫЕ ПРОГРАММЫ			
1. Коридор «Север-Юг»	АФГ	АБР ЯФСБ	118.2 20.0
2. Обновление локомотивов и рельсовых путей	АЗЕ	ЕБРР	30.0
3. Реконструкция дороги Ош-Иркештам (стадия I)	КГЗ	ИБР	10.5
4. Автодорога Шагон-Зигар (стадия III)	ТАД	ИБР	10.0
5. Реконструкция железнодорожной сети (Термез – мост Галаба)	УЗБ	ИБР	9.0
Запланированный промежуточный итог на 2006 г.			197.70
2007 ЗАПЛАНИРОВАННЫЕ ПРОГРАММЫ			
1. Кольцевая дорога и сеть автомобильных дорог	АФГ	АБР	110.0
2. Модернизация южного автодорожного коридора (Масаллы-Астара)	АЗЕ	АБР	100.0
3. Автомагистраль III	АЗЕ	ВБ	150.0
4. Содействие торговли, осуществляемой через железную дорогу, и содействие транспорту	АЗЕ	ВБ	100.0
5. Реконструкция автодороги западного торгового коридора (Шымкент-Арубулак)	КАЗ	ВБ	TBD
6. Техническое обслуживание региональных автодорожных транспортных коридоров	КГЗ	АБР	20.0
7. Реконструкция автодороги Тараз-Талас-Суусамыр (стадия II)	КГЗ	ИБР	10.0
8. Ош-Баткен-Исфана	КГЗ	ВБ	20.0
9. Развитие западных региональных автодорог	МОН	АБР	32.0
10. Городская инфраструктура в г. Улан-Баторе (с транспортным элементом)	МОН	ВБ	15.0
11. Модернизация Синьцзянских региональных автодорог	КНР	АБР	150.0
12. Реконструкция автодороги Душанбе - Кыргызская граница (стадия III)	ТАД	АБР	25.0
13. Региональная инфраструктура (дороги)	УЗБ	АБР	20.0
Запланированный промежуточный итог на 2007 г.			752.0
2008 ЗАПЛАНИРОВАННЫЕ ПРОГРАММЫ			
1. Автодорожная сеть 1	АФГ	АБР	50.0
2. Модернизация автодорог второстепенного значения	АЗЕ	АБР	75.0
3. Реконструкция автодороги Бишкек-Торугарт	КГЗ	АБР	20.0
4. Реконструкция кольцевой дороги на Иссык-Куль	КГЗ	ИБР	10.0
5. Региональный транспорт	МОН	АБР	32.0
6. Региональные железные дороги	УЗБ	АБР	20.0
Запланированный промежуточный итог на 2008 г.			207.0
ИТОГО (2006-2008)			1361.6

**Таблица 2: утвержденные и запланированные программы технической помощи,
2006–2008 гг.**

Название	Страна-участница	Заемное учреждение	Сумма (в млн. долларов США)
2006 УТВЕРЖДЕННЫЕ ПРОГРАММЫ			
1. Модернизация южного автодорожного коридора	АЗЕ	ВБ	900.0
2. Программа содействия торговле через ж/д и транспорту	АЗЕ	АБР	700.0
3. Подготовка в работах по техническому обслуживанию региональных автодорожных транспортных коридоров			500.0
4. Предварительное ТЭО и ТЭО участков автодороги Термез-Душанбе-Сары Таш	АЗЕ	ТРАСЕКА	1795.7
5. Подготовка к модернизации западных региональных автодорог	МОН	АБР	650.0
6. Инфраструктурная стратегия (с транспортным элементом)	МОН	ВБ	195.0
7. Подготовка к модернизации Синьцзянской региональной автодороги	КНР	АБР	600.0
8. Подготовка к реконструкции автодороги Душанбе – граница Кыргызской Республики (стадия III)	ТАД	АБР	650.0
9. Изучение воздушного транспорта в Таджикистане	ТАД	ВБ	125.0
Утвержденный промежуточный итог на 2006 г.			6115.7
2006 ЗАПЛАНИРОВАННЫЕ ПРОГРАММЫ			
1. Подготовка кластера по реконструкции автодорог и созданию потенциала	АФГ	АБР	2700.0
2. Подготовка проекта модернизации автодорог второстепенного значения	АЗЕ	АБР	500.0
3. ТЭО реконструкции кольцевой дороги на Иссык-Куль	КГЗ	ИБР	350.0
4. Подготовка программы развития логистики и создания потенциала Синьцзяня	КНР	АБР	700.0
5. ТЭО железнодорожной линии Кафаниган-Яван	ТАД	ИБР	250.0
6. Генеральный транспортный план	ТАД	АБР	500.0
7. Подготовка региональной инфраструктуры (автодороги)	УЗБ	АБР	300.0
8. Изучение Центрально-азиатской региональной транспортной стратегии	Регионально	АБР	950.0
9. Финансирование и управление автодорожными работами в странах-участницах Программы Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС)	Регионально	АБР	600.0
Запланированный промежуточный итог на 2006 г.			6850.0
2007 ЗАПЛАНИРОВАННЫЕ ПРОГРАММЫ			
1. Подготовка автодорожной сети III	АФГ	АБР	1000.0
2. Создание потенциала Министерства общественных работ	АФГ	АБР	1000.0
3. Подготовка программы реконструкции автодороги Бишкек-Торугарт	КГЗ	АБР	600.0
4. Подготовка регионального транспорта	МОН	АБР	600.0
5. Реформа и эффективность работы транспортного сектора	ТАД	АБР	400.0
6. Развитие региональных железных дорог в странах ЦАРЭС (стадия I)	Регионально	АБР	850.0
7. Оценка эффективности транзитных перевозок в Центральной Азии	Регионально	ВБ	320.0
8. Анализ и прогнозирование грузопотоков в странах ТРАСЕКА и межрегиональной транспортной интеграции	Регионально	ТРАСЕКА	4104.5
9. Морские транспортные пути	Регионально	ТРАСЕКА	3206.6
Запланированный промежуточный итог на 2007 г.			11861.1

Название	Страна-участница	Заемное учреждение	Сумма (в млн. долларов США)
2008 ЗАПЛАНИРОВАННЫЕ ПРОГРАММЫ			
1. Планирование в автодорожном секторе	АФГ	АБР	1200.0
2. Создание потенциала Министерства транспорта	АФГ	АБР	1000.0
3. Содействие стратегическим реформам в железнодорожном секторе	КНР	АБР	400.0
4. Проект реконструкции региональной дороги Душанбе-Турсунзадэ –Узбекская граница	ТАД	АБР	500.0
5. Стратегические реформы ЦАРЭС в транспортном секторе	Регионально	АБР	600.0
Запланированный промежуточный итог на 2008 г.			3700.0
ИТОГО (2006-2008)			28526.8

АБР=Азиатский банк развития; АФГ=Исламская Республика Афганистан; АЗЕ=Азербайджан; ЕБРР=Европейский банк реконструкции и развития; ИБР=Исламский банк развития; ЯФСБ=Японский фонд сокращения бедности; КАЗ=Казахстан; КГЗ=Кыргызская Республика; МОН=Монголия; КНР=Китайская Народная Республика; ТАД=Таджикистан; УЗБ=Узбекистан; ВБ=Всемирный банк

Приложение 5

**ПРОГРАММА ЦЕНТРАЛЬНО-АЗИАТСКОГО РЕГИОНАЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА (ЦАРЭС)
ПЛАН ДЕЙСТВИЙ ПО ГАРМОНИЗАЦИИ РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ И ПРИГРАНИЧНЫХ
СОГЛАШЕНИЙ**

(Утверждено на 6-м Заседании координационного комитета транспортно-
ого сектора 24 августа 2006 года
в г. Урумчи, Китайской Народной Республике)

Цели: Содействие устойчивому экономическому росту в странах ЦАРЭС через содействие приграничным и транзитным перевозкам автомобильным, железнодорожным транспортом и средствами гражданской авиации. Принципы: (i) надежное лидерство и активное участие стран ЦАРЭС; (ii) ориентированность на результаты, достигаемые посредством механизмов реализации и мониторинга, и (iii) скоординированный и взаимодополняющий подход к мероприятиям по содействию торговли в странах ЦАРЭС.			
Ключевые результаты	Действия	Ответственный орган	Намеченная дата окончания
1. Усовершенствованные региональные транспортные соглашения	1.1 Подтвердить, что многосторонние соглашения являются первичными обязательствами правительств стран-участниц ЦАРЭС в части регионального автомобильного транспорта.	МТ, МПС	август 2006
	1.2 Провести оценку и расположить в соответствии с приоритетами многосторонние соглашения в области автомобильного транспорта, и подготовить перечень региональных и транспортных соглашений для присоединения.	МТ, МПС, Секретариат ККТС	апрель 2007
	1.3 Разработать план реализации приоритетных многосторонних соглашений, внесения поправок в существующие соглашения и отказа от излишних соглашений.	МТ, МПС	апрель 2008

Ключевые результаты	Действия	Ответственный орган	Намеченная дата окончания
	1.4 Представить план на утверждение Министерской конференции (через Заседание высокопоставленных официальных лиц). 1.5 Разработать планы действий с учетом специфики каждой страны 1.6 Провести обзор хода реализации плана	ККТС МТ, МПС МТ, МПС, ККТ	октябрь/ноябрь 2008 апрель 2009 сентябрь 2009
2. Модернизированные тарифные и платежные структуры в сфере регионального автомобильного и железнодорожного транспорта	<u>Автомобильные дороги</u> 2.1. Разработать принципы и принять меры касательно ставок и пошлин, взимаемых с приграничных и транзитных транспортных средств. 2.2 Представить предложенную структуру тарифов и пошлин на утверждение Министерской конференции (через Заседание высокопоставленных официальных лиц). 2.3 Разработать планы действий с учетом специфики каждой страны для реализации. 2.4 Провести обзор хода реализации плана. <u>Железные дороги</u> 2.5 Провести оценку железнодорожных тарифов и представить, по необходимости, рекомендации по гармонизации принципов установления тарифов.	МТ, МПС МТ, МПС МТ, МПС МТ, МПС, ККТС МТ, МПС	сентябрь 2007 октябрь/ноябрь 2007 апрель 2008 сентябрь 2009 апрель 2008

Ключевые результаты	Действия	Ответственный орган	Намеченная дата окончания
3. Гармонизированная система веса и габаритов транспортных средств	3.1 Подтвердить действие Минского соглашения от 1999 года о весе и габаритах транспортных средств в качестве регулирующих стандартов для стран ЦАРЭС, за исключением КНР и Республики Узбекистан.	МТ, МПС	август 2006
	3.2 Рассмотреть возможность принятия стандартов ЕС в части веса и габаритов транспортных средств (ЕС96/53) в странах ЦАРЭС.	МТ, МПС	апрель 2007
	3.3 Рассмотреть возможность принятия Соглашения «Чолпон-Ата» о сертификации весов и габаритов	МТ, МПС	сентябрь 2007
	3.4 Представить согласованные стандарты на утверждение Министерской конференции (через ЗВОЛ)	ККТС	октябрь/ноябрь 2007
	3.5 Разработать планы действий с учетом страновой специфики для реализации	МТ, МПС	апрель 2008
	3.6 Провести обзор хода реализации плана.	МТ, МПС, ККТС	сентябрь 2009
4. Гармонизированные положения по выбросам продуктов сгорания в атмосферу	4.1 Подтвердить, что стандарты EURO являются наиважнейшей целью процесса регулирования выбросов продуктов сгорания в атмосферу в странах ЦАРЭС.	МТ, МПС	август 2006
	4.2 Разработать план реализации гармонизированных положений о выбросах продуктов сгорания в атмосферу, включая поэтапное применение стандартов EURO к приграничному и транзитному транспорту	МТ, МПС	сентябрь 2007
	4.3 Представить план на утверждение Министерской конференции (через Заседание высокопоставленных официальных лиц)	ККТС	октябрь/ноябрь 2007

Ключевые результаты	Действия	Ответственный орган	Намеченная дата окончания
	4.4 Разработать планы действий с учетом специфики каждой страны	МТ, МПС	март/апрель 2008
	4.5 Провести обзор хода реализации плана.	МТ, МПС, ККТС	сентябрь 2009
5. Повышенная степень безопасности регионального транспорта	5.1 Провести оценку состояния безопасности автомобильного и железнодорожного транспорта.	МТ, МПС, МЖД, органы гражданской авиации	сентябрь 2007
	5.2 На основе оценки, составить план по повышению степени безопасности автомобильного и железнодорожного транспорта (включая присоединение к международным конвенциям).	МТ, МПС, МЖД, органы гражданской авиации	апрель 2008
	5.3 Представить план на утверждение Министерской конференции (через Заседание высокопоставленных официальных лиц).	ККТС	октябрь/ноябрь 2008
	5.4. Разработать планы действий с учетом специфики стран для реализации	МТ, МПС, МЖД, органы гражданской авиации	апрель 2009
	5.5 Провести обзор хода реализации плана.	МТ, МПС, МЖД, органы гражданской авиации, ККТС	сентябрь 2009

Ключевые результаты	Действия	Ответственный орган	Намеченная дата окончания
6. Снижение времени задержек на пограничных переходах	6.1 Определить существующие барьеры (физического, административного и логистического характера) на автомобильных и железнодорожных переходах, и подготовить рекомендации по улучшению ситуации.	МТ, МПС, МЖД	апрель 2008
	6.2 На основе обзора, составить план по улучшению процесса пограничного перехода автомобильным и железнодорожным транспортом.	МТ, МПС, МЖД	сентябрь 2008
	6.3 Представить план на утверждение Министерской конференции (через Заседание высокопоставленных официальных лиц).	ККТС	октябрь/ноябрь 2008
	6.4 Разработать планы действий с учетом специфики стран для реализации	МТ, МПС, МЖД	апрель 2009
	6.5 Провести обзор хода реализации плана	МТ, МПС, МЖД, ККТС	сентябрь 2009

ЦАРЭС = Центрально-азиатское региональное экономическое сотрудничество; МПС = Министерство путей сообщения Китайской Народной Республики; МЖД = Министерство железных дорог Китайской Народной Республики; ЗВОЛ = Заседание высокопоставленных официальных лиц; МТ= Министерства транспорта или агентства, ведающие теми же вопросами, в Афганистане, Азербайджане, Казахстане, Кыргызской Республике, Монголии, Таджикистане и Узбекистане; ККТС = Координационный комитет транспортного сектора.

ПРОГРАММА ЦЕНТРАЛЬНО-АЗИАТСКОГО РЕГИОНАЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

ОТЧЕТ О СОСТОЯНИИ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА

Утверждена на Шестом заседании Координационного комитета транспортного сектора в г. Урумчи, Синьцзян-Уйгурском Автономном Округе, Китайской Народной Республике, 24-25 августа 2006 года

I. Прогресс, достигнутый в сфере сотрудничества, с момента проведения четвертой Министерской конференции

A. Заседания Координационного комитета транспортного сектора

1. В 2006 году Координационным комитетом транспортного сектора (ККТС) было проведено два заседания, состоявшихся в г. Урумчи, Китайской Народной Республике (КНР). Первое заседание прошло с 15 по 16 марта; второе заседание состоялось 24-25 августа. В работе заседаний приняли участие делегации восьми стран ЦАРЭС и представители международных институтов (МИ), включая Азиатский банк развития (АБР), Программу развития ООН, Экономическую и социальную комиссию для Азии и Тихоокеанского региона (ЭСКАТО), и Всемирный банк. Заседания проходили под председательством Министерства коммуникаций КНР и со-председательством АБР.

2. На заседаниях были утверждены следующие результаты, которые были решено представить для информации Заседанию высокопоставленных официальных лиц:

- (i) обновленную информацию о программах содействия МИ региональным транспортным проектам на 2006-2008 гг.;
- (ii) рабочую программу ККТС на 2007 год;
- (iii) предложение к АБР об оказании технической помощи по программе регионального финансирования автодорожных работ и управления автомобильными дорогами.

3. На заседаниях были утверждены следующие результаты, которые были решено представить на утверждение Заседанию высокопоставленных официальных лиц соответствующим образом:

- (i) обновленную версию Центрально-азиатской региональной дорожной карты транспортного сектора (2005-2010);
- (ii) план действий по гармонизации региональных транспортных положений и приграничных соглашений;
- (iii) предложение к АБР об оказании технического содействия изучению стратегии транспортного сектора ЦАРЭС.

В. Инвестиции в инфраструктуру

4. Был достигнут прогресс в сфере улучшения работы региональной транспортной сети. К числу основных инвестиций, сделанных МИ, относились:

- (i) Афганистан: АБР готовит займ в размере \$139 миллионов и грант для проекта модернизации северо-южного коридора, который будет окончательно утвержден в 2006 году;
- (ii) Азербайджан: АБР одобрил займ в размере \$52 миллионов для модернизации приграничных участков автомобильных дорог Евлах-Гянджа и Казах-Грузинская граница восточно-западной автомобильной дороги в декабре 2005 года; заемные соглашения были подписаны в июне 2006 года. АБР готовит займ в размере \$100 миллионов с целью оказания содействия в модернизации участка Масаллы-Астара (на границе с Ираном) южной автодороги. Всемирный банк одобрил займ в размере \$200 миллионов для модернизации участка южной дороги Алят-Масаллы в январе 2006 года, заемное соглашение было подписано в мае 2006 года;
- (iii) Кыргызская Республика: Исламский банк развития (ИБР) одобрил займ в размере \$9.2 миллионов для модернизации автомобильной дороги Тараз-Талас-Суусамыр (Стадия I). Государственный банк развития Китая и Правительство Кыргызской Республики подписало кредитное соглашение о со-финансировании проекта модернизации южного автомобильного коридора совместно с АБР. АБР готовит заем на дальнейшую модернизацию южного автодорожного коридора.
- (iv) Монголия: АБР готовит займ, который будет выделен для автомобильной дороги в западном регионе, которая соединит КНР и Российскую Федерацию;
- (v) КНР: АБР готовит займ в размере \$150 миллионов для модернизации дороги Корла-Куга в Синьцзяне;
- (vi) Таджикистан: АБР одобрил займ в размере \$29.5 миллионов для восстановления дороги, пролегающей от Душанбе до Кыргызской границы (стадия II), в ноябре 2005 года, и готовит заем на восстановление данной дороги (стадия III).

5. На заседании ККТС в 2006 году, делегация Кыргызской Республики обратилась к МИ с просьбой профинансировать на грантовой основе проведение полного технико-экономического обоснования проекта строительства железнодорожной магистрали КНР-Кыргызская Республика-Узбекистан. На 6-м заседании ККТС было согласовано, что региональные транзитные грузо- и пассажиропотоки будут исследованы в рамках изучения стратегии транспортного сектора ЦАРЭС, и потенциал маршрута будет изучен в 2007 году.

6. Было признано, что программа содействия МИ региональным транспортным проектам подлежит периодическому обновлению по мере необходимости.

С. Некредитные виды деятельности

7. МИ продолжили оказывать поддержку странам ЦАРЭС в виде грантов в поддержку регионального транспортного сотрудничества. Основные некредитные виды содействия включали:

- (i) Азербайджан: АБР оказал содействие в разработке стратегии развития транспортного сектора. Всемирный банк одобрил проект технической поддержки железнодорожной торговли и проект содействия транспорту;

- (ii) Монголия: АБР провел предварительное технико-экономическое обоснование проекта развития западной региональной дороги и оказывает содействие Правительству в подготовке стратегии развития транспортного сектора. Всемирный банк готовит стратегию инфраструктуры;
- (iii) Узбекистан: АБР оказывает поддержку Правительству в выработке стратегии транспортного сектора;
- (iv) АБР финансирует проведение предварительного технико-экономического обоснования проекта модернизации трех региональных автомобильных дорог: Бишкек-Торугарт-Кашгар, связывающей Кыргызскую Республику и КНР, Душанбе-Турсунзаде в Таджикистане, и Ангрен-Гулистан в Узбекистане. Завершение ТЭО намечено на четвертый квартал 2006 года;
- (v) Всемирный банк финансирует проведение изучения по оценке эффективности работы пилотного транспортного коридора в Центральной Азии;
- (vi) АБР разрабатывает окончательный вариант проекта технического содействия для изучения стратегии транспортного сектора ЦАРЭС, который будет представлен на рассмотрение руководства АБР для утверждение до начала Пятой министерской конференции.

8. Было признано, что программа содействия МИ некредитным видам деятельности подлежит периодическому обновлению по мере необходимости.

D. Другие инициативы регионального сотрудничества

9. Четвертое совещательное заседание Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) с участием стран-членов (т.е. КНР, Казахстана, Кыргызской Республики, Российской Федерации, Таджикистана и Узбекистана) по проекту Международного соглашения о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок состоялось в г. Пекине 9–12 августа 2006 года при поддержке ЭСКАТО и АБР. На заседании был достигнут значительный прогресс. Делегации стран-членов ШОС приняли окончательный вариант протокола Заседания. Они также подготовили проект Меморандума о взаимопонимании по ускорению разработки проекта Соглашения, в котором изложен ход переговоров, который будет представлен на подписание в ходе Заседания премьер-министров стран-членов ШОС в сентябре 2006 года. Меморандум о взаимопонимании был подписан на Заседании премьер-министров стран-членов ШОС в г. Душанбе, Таджикистане, в сентябре 2006 года.

10. Делегации Монголии, КНР и Российской Федерации закончили переговоры по проекту рамочного Соглашения о транзитных перевозках в ноябре 2005 года. Рассмотренное рамочное Соглашение о транзитных перевозках было представлено на подписание правительствам трех стран.

II. Следующие шаги и результаты мониторинга

11. Согласно Программы работ на 2007 год, утвержденной на 6-ом Заседании ККТС, в 2007 году ККТС проведет следующие мероприятия:

- (i) рассмотрит ход реализации Плана действий по гармонизации региональных транспортных положений и приграничных соглашений

(при условии утверждения Плана действий Заседанием высокопоставленных официальных лиц и Министерской конференцией в рамках ЦАРЭС);

- (ii) подготовит и рассмотрит предложенную стратегию ЦАРЭС по транспортному сектору;
- (iii) подготовит и рассмотрит отчет о предварительном технико-экономическом обосновании модернизации автомобильных дорог Бишкек-Торугарт-Кашгар, соединяющей Кыргызскую Республику и КНР, Душанбе-Турсунзаде в Таджикистане и Ангрен-Гулистан в Узбекистане;
- (iv) подготовит и рассмотрит предложенный вариант Окончательного отчета по управлению работами по техническому обслуживанию региональных автомобильных дорог в странах ЦАРЭС;
- (v) подготовит обновленную версию о программах содействия МИ региональным транспортным проектам.
- (vi) подготовит обновленную версию отчета транспортного сектора ЦАРЭС.