



Отчет о состоянии в транспортном секторе

**Заседание высокопоставленных официальных лиц по
Центрально-азиатскому региональному экономическому
сотрудничеству
26-27 марта 2007 г.
Манила, Филиппины**

Мнения, приведенные в настоящем документе, отражают мнение автора и не обязательно отражают мнение или политику Азиатского банка развития (АБР), или его Совета директоров, или правительств, которые они представляют. АБР не гарантирует точность данных, отраженных в презентации, и не возлагает на себя ответственности за последствия при их использовании. Используемая терминология не обязательно соответствует официальной терминологии АБР.

Настоящий документ был переведен с английского языка с целью охвата более широкой аудитории. Однако, английский является официальным языком Азиатского банка развития, и оригинал настоящего документа на английском языке является единственно подлинным (то есть официальным и юридически правомочным) текстом. При цитировании текста необходимо давать ссылку на оригинал данного документа на английском языке. Азиатский банк развития не гарантирует точности перевода и не несет ответственности за любые отклонения от оригинала.

ЦЕНТРАЛЬНО-АЗИАТСКОЕ РЕГИОНАЛЬНОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

ОТЧЕТ О СОСТОЯНИИ В ТРАНСПОРТНОМ СЕКТОРЕ

I. Прогресс в области сотрудничества с момента проведения Четвертой Министерской конференции

A. Заседания Координационного комитета по транспортному сектору

1. В 2006 г. Координационным комитетом по транспортному сектору (ККТС) было проведено два заседания, состоявшихся в г. Урумчи, КНР, пятое – 15-16 марта, шестое – 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 ООН для Азии и Тихоокеанского региона, и Всемирный банк. Заседания проходили под председательством Министерства коммуникаций КНР и со-председательством АБР.

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

- (i) обновленная информация о программах содействия многосторонних институтов (МИ) региональным транспортным проектам на 2006-2008 гг.; и
- (ii) Рабочая программа ККТС на 2007 г.

3. На заседаниях были утверждены следующие результаты, которые соответственно было решено представить Заседанию высокопоставленных официальных лиц для утверждения:

- (i) Обновленная версия Центрально-азиатской региональной дорожной карты по транспортному сектору (2005–2010 гг.);
- (ii) План действий по гармонизации региональных транспортных положений и соглашений между странами; и
- (iii) Предложение АБР об оказании технического содействия на исследование по стратегии в транспортном секторе ЦАРЭС.

B. Инфраструктурные инвестиции

4. В совершенствовании региональной транспортной сети был достигнут прогресс. В число основных инвестиций за счет внешнего содействия входят:

- (i) **Афганистан.** Около 91% региональных автодорожных коридоров, составляющих региональную кольцевую дорогу, и восемь региональных автодорожных коридоров внутри страны общей протяженностью около 3 178 километров (км) были или сейчас модернизируются за счет внешнего содействия общим объемом более 1 млрд. долл. США. В части региональной кольцевой общей протяженностью около 2 140 км около 93% было или сейчас модернизируется за счет внешнего содействия, при этом оставшийся отрезок дороги протяженностью около 143 км рядом с Мургабом на северо-западном участке региональной кольцевой дороги нуждается в реабилитации. Реабилитация участка Кабул-Кандагар-Герат

(около 1 047 км) была осуществлена США (377 млн. долл. США), Японией (105 млн. долл. США) и Саудовской Аравией (45 млн. долл. США). Иран выделил 30 млн. долл. США на модернизацию участка Герат-Арналик (60 км). АБР осуществляет модернизацию участка Бела Мургаб-Анхой (350 км) на сумму 135 млн. долл. США, при этом АБР и администрируемый АБР Японский фонд по снижению уровня бедности (ЯФСУБ) профинансировал участок Анхой-Пуликумри (322 км) на сумму 90 млн. долл. США. Участок Пуликумри-Доши (47 км) находится в относительно хорошем состоянии, и его финансирование рассматривается Исламским банком развития (ИБР). Работа на участке Доши-Кабул (272 км) осуществляется при поддержке Всемирного банка. В 2004 г. была завершена реабилитация Салангского туннеля протяженностью 2,7 км на высоте 3 363 м над уровнем моря.

В дополнение к региональной сети кольцевых дорог в Афганистане есть 8 магистральных региональных автодорожных коридоров общей протяженностью около 1 037 км, которые связывают Афганистан с соседними странами через региональную сеть кольцевых дорог. Около 85% от общей протяженности 8 магистральных региональных автодорожных коридоров было модернизировано или модернизируется. Участок Кабул-Торгам (на границе с Пакистаном) протяженностью 224 км—магистральный автодорожный коридор—модернизируется при содействии Европейского союза (150 км) и Пакистана (74 км). Участок Кандагар-Спин Болдак (на границе с Пакистаном) модернизируется при поддержке АБР/ЯФСУБ и Кувейта общим объемом 25 млн. долл. США. Индия оказала содействие в реконструкции дороги Деларам-Заранж (на границе с Ираном) общей протяженностью 223 км (84 млн. долл. США). Иран модернизировал участок Герат-Ислам Кала (на границе с Ираном) общей протяженностью 124 км (50 млн. долл. США). Иран также оказал содействие в строительстве 320 метрового (м) моста и подъездных путей. Рассматривается вопрос модернизации существующей бетонной дороги между Гератом и Торгунди (119 км). Планируется модернизация участка дороги (37 км) между Анхоем и Акина (граница с Туркменистаном) за счет внешнего содействия. Реабилитация участка Найбабад-Хайратон осуществляется при поддержке АБР/ЯФСУБ. Всемирный банк оказал содействие в строительстве и реабилитации участка дороги Пуликумри-Шерханбандар в направлении Таджикистана (30 млн. долл. США). Реабилитация Салангского туннеля (2,7 км на высоте 3 363 м над уровнем моря) была завершена в 2004 г. Строительство нового двухполосного моста через реку Пьянж на границе Афганистана и Таджикистана было завершено при поддержке США. В 2005 г. Япония начала финансирование модернизации международного аэропорта Кабула (около 30 млн. долл. США), это дополняется финансируемым АБР региональным проектом по аэропортам. В мае 2005 г. Всемирный банк одобрил дополнительный грант в размере около 45 млн. долл. США на реабилитацию участка Талоган-Кишем дороги из Кундуза в Файзабад и дополнительную реабилитацию дороги Кундуз-Талоган, включая дополнительные требования по разминированию гражданских районов международного аэропорта Кабула и других проектных территорий. В сентябре 2006 г. АБР одобрил заем на 138,2 млн. долл. США и грант ЯФСУБ на модернизацию автодорожного

коридора север-юг. Требуется расширение дорог Кабул-Кандагар и Кабул-Чахарикар и реабилитация некоторых их участков.

- (ii) **Азербайджан.** За счет финансирования АБР (52 млн. долл. США), ИБР (10.4 млн. долл. США) и Саудовского фонда развития (11 млн. долл. США) идет модернизация участков Евлах-Ганжа и Казах-грузинская граница магистрального коридора восток-запад. АБР готовит мультитраншный фонд финансирования для Программы инвестиций в автодорожную сеть, первый транш которой направлен на оказании помощи в развитии новой скоростной магистрали Масалли–Астара южного автодорожного коридора, выходящего на Иран. В дополнение к содействию в строительстве объездной дороги через Товуз в западном Азербайджане (40 млн. долл. США) в январе 2006 г. Всемирный банк одобрил заем на 200 млн. долл. США на реабилитацию участка Курдамир-Ужар автодорожного коридора Баку-Грузия, модернизацию участка Алат-Масалли автодорожного коридора Баку-Иран, и реабилитацию дороги 2^{ой} категории между Баку и Шамахи транспортного коридора восток-запад. Всемирный банк готовит еще два займа на 200 млн. долл. США для дальнейшей модернизации участков коридоров Восток-запад и Север-Юг в Азербайджане, одобрение которых планируется в 2008 г. и 2009 г. соответственно.¹ Всемирный банк готовит заем на 200 млн. долл. США на содействие ж/д торговле и перевозкам, одобрение которого намечено на 2007 г. Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) оказал поддержку в развитии порта г. Баку (16,2 млн. евро). Он также оказал содействие в реконструкции 85 км участка дороги Гази Мамед-Курдамир (41 млн. долл. США) в 1997 г. и в модернизации 60 км участка Сумгаит-Зарат автодорожного коридора Баку-Самур на границе с Российской Федерацией (100 млн. долл. США) в 2005 г. ЕБРР оказал помощь в модернизации азербайджанского участка транс-кавказской железной дороги за счет обновления путей, модернизации цеха по ремонту цистернных вагонов и инициатив по коммерциализации (36 млн. долл. США и грант ЕС на 8 млн. долл. США в 1998 г.), и Азербайджан Довлет демир йолу (ж/д компания) в удовлетворении увеличивающегося спроса на перевозку нефти и нефтепродуктов в основном через транс-кавказскую ж/д Восток-запад (50 млн. долл. США) в 2005 г. Также в 1997 г. за счет финансирования ЕБРР была осуществлена модернизация систем аэронавигации (13,7 млн. долл. США).
- (iii) **Казахстан:** Всемирный банк предоставил заем на 100 млн. долл. США на реабилитацию приоритетных участков государственного значения дороги Астана-Караганда (часть Азиатской магистрали №7) и усиление повседневного технического обслуживания дорог. Международный аэропорт г. Астана был построен при поддержке Японии (около 190 млн. долл. США). Мост на реке Иртыш в Семипалатинске на одном из магистральных региональных автодорожных коридоров был построен при содействии Японии (около 180 млн. долл. США) в целях дальнейшего улучшения региональных торговых потоков. Япония также

¹ Всемирный банк также готовит заем на 50 млн. долл. США для улучшения управления городским транспортом и автомобильным движением в Баку, одобрение которого планируется на 2008 г.

профинансировала участки дорог² общей протяженностью 954 км в западном регионе (около 140 млн. долл. США). Казахстанский участок регионального транспортного коридора Алматы-Бишкек был модернизирован при поддержке АБР (52 млн. долл. США) и ЕБРР (25 млн. долл. США), и ТРАСЕКА (около 2 млн. долл. США). В 2003 г. был выделен кредит ЕБРР (119 млн. долл. США) на реабилитацию существующей 900 км дороги между Атырау и Актау в богатом нефтью западном Казахстане. ЕБРР профинансировал улучшение методов технического обслуживания путей и повышения производительности труда в 1999 г. (65 млн. долл. США с грантом на 2 млн. евро). Правительство попросило МИ рассмотреть вопросы финансирования проекта по автодорожному коридору Восток-запад общей протяженностью 2 309 км от запада Российской Федерации до востока КНР. ЕБРР рассматривает предлагаемый проект дороги Алматы–Иссыккуль. Всемирный банк готовит заем на реабилитацию и реконструкцию примерно половины автодорожного коридора Юг-запад, связывающего Казахстан с КНР и Российской Федерацией.

- (iv) **Кыргызская Республика:** Япония выделила около 50 млн. долл. США на модернизацию международного аэропорта Манас в Бишкеке. Кыргызский участок регионального транспортного коридора Алматы-Бишкек был модернизирован при поддержке АБР (5 млн. долл. США). Участки общей протяженностью около 383 км автодорожного коридора Бишкек-Ош (около 619 км) были модернизированы при поддержке АБР и Японии общим объемом примерно 170 млн. долл. США, при этом ИБР профинансировал участок Джалабад-Узген этого коридора. Оставшиеся участки (всего 120 км) коридора модернизируются при содействии АБР (40 млн. долл. США). После окончания данного участка весь кыргызский отрезок Азиатской магистрали №7, связывающей страну с Узбекистаном, будет завершен. Участок между Ошем и Сопу Курган—часть Азиатской магистрали №65, связывающей Кыргызстан с Таджикистаном и КНР—модернизируется за счет финансовой поддержки АБР (32,8 млн. долл. США) и Китайского государственного банка развития (4 млн. долл. США). АБР готовит заем на 20 млн. долл. США для дальнейшего усиления технического обслуживания автомобильных дорог в республике.
- (iv) **Монголия:** Участок Алтанбулаг-Улан Батор-Чоир был модернизирован за счет финансовой поддержки АБР (всего 50 млн. долл. США), при этом финансирование АБР (37,1 млн. долл. США) вместе с Республикой Корея (23,9 млн. долл. США) и КНР (1,5 млн. долл. США) оказывает поддержку оставшемуся участку данного автодорожного коридора, связывающего Монголию с Российской Федерацией и КНР. АБР готовит заем на развитие дороги в западном регионе для связи КНР с Российской Федерацией через Монголию. Япония оказала поддержку реабилитации железнодорожного транспорта в два этапа общим объемом около 70 млн. долл. США. Япония выделила грант (около 7 млн. долл. США) на улучшение вспомогательных железнодорожных объектов в примерно 45 пунктах на северном участке магистрального ж/д коридора Север-юг.

² Атырау-Уральск (492 км), граница Кустанайской области-Карабутак (249 км) и Карабутак-Актюбинск (213 км). Первые два участка дороги расположены на Азиатской магистрали №63 и №61 соответственно.

- (vi) **КНР:** В 2002 г. Всемирный банк выделил 150 млн. долл. США на реабилитацию магистрали Куитун-Сайлимуху и улучшение связи основных дорог местного назначения и в городах с провинциальными и национальными магистральными дорогами в Синцзянь-уйгурском автономном районе в западной части КНР. АБР готовит заем на 150 млн. долл. США на модернизацию дороги Корла-Куга в СУАР.
- (vii) **Таджикистан:** В рамках финансируемого АБР автодорожного проекта (20 млн. долл. США) были улучшены важные участки автодорожного коридора Север-юг на Азиатской магистрали №7 (связывающей Таджикистан с Афганистаном и Узбекистаном) и автодорожного коридора Восток-запад на Азиатской магистрали №66 (связывающей Вахдат [недалеко от Душанбе] и перевал Кульма на границе с КНР). В рамках последующего содействия АБР в два этапа общим объемом 45 млн. долл. США была оказана поддержка модернизации восточной части автодорожного коридора, связывающего республику с Узбекистаном и Кыргызстаном (Азиатская магистраль №65). АБР готовит заем для финансирования оставшегося участка данного коридора. ИБР профинансировал дорогу между Анжироб Пойом и Шагоном на Азиатской магистрали №66. Япония начала грантовое финансирование (около 10 млн. долл. США) самого южного отрезка участка Душанбе-Нижний Пьянж на Азиатской магистрали №7. В 2001 г. ЕБРР одобрил кредит на 5,5 млн. долл. США на модернизацию аэронавигационного оборудования в Таджикистане и поддержку реструктуризации авиационного сектора. Этому также была оказана грантовая поддержка в размере 2 млн. долл. США за счет Японского фонда пост-конфликтной поддержки и Японско-европейского фонда сотрудничества.

В октябре 2006 г. Правительство Таджикистана начало строительство туннеля Шаршар, расположенного к югу от Душанбе, который сократит время в пути между столицей и Кулобом – одним из крупных городов в южном регионе. Общая стоимость согласно расчетам составляет 35 млн. долл. США, из которых 30 млн. долл. США были заимствованы у КНР. Этот туннель и магистральный мост через реку Пьянж (строительство которого осуществляется США, будет завершен к концу 2007 г.) улучшат торговые связи с Афганистаном. КНР также оказывает поддержку проекту дороги Душанбе-Худжант³ на автодорожном коридоре Север-юг (Азиатская магистраль №7). ЕБРР рассматривается вопрос финансирования оборудования для технического обслуживания дорог.

- (viii) **Узбекистан:** Реабилитация важного отрезка региональной ж/д, связывающей Узбекистан с Казахстаном и Туркменистаном, была осуществлена при содействии АБР общим объемом 140 млн. долл. США. АБР готовит Региональный проект по улучшению автодорожной инфраструктуры на 20 млн. долл. США, который будет связывать Узбекистан и Казахстан. В 2001 г. в дополнение к финансовой поддержке ЕБРР (40 млн. долл. США одобрено в 1999 г.) был одобрен кредит ЕБРР на сумму 68 млн. долл. США для модернизации дизельных и

³ Включая туннели. Льготное финансирование от КНР составляет около 300 млн. долл. США.

электролокомотивов. Также ЕБРР вместе с Японией (около 90 млн. долл. США) и АБР (70 млн. долл. США) оказал поддержку Узбекистану на модернизацию системы ж/д и управления.. Реабилитация Ташкентского аэропорта была осуществлена при поддержке кредита ЕБРР (48 млн. долл. США, одобрено в 1997 г.). В 2004 г. Япония профинансировала строительство новой ж/д линии Ташгузар-Кумкурган в рамках льготного кредита в размере около 140 млн. долл. США.

5. На заседаниях ККТС в 2006 г. делегация Кыргызской Республики попросила МИ предоставить грантовое финансирование на составление ТЭО для предлагаемого проекта по ж/д ветке КНР-Кыргызская Республика-Узбекистан. На 6^{ом} Заседании ККТС было достигнуто соглашение о том, что в рамках исследования по стратегии в транспортном секторе ЦАРЭС будут изучены региональные потоки транзитных перевозок.

6. Признается необходимость в обновлении время от времени программы внешнего содействия региональным транспортным проектам по мере необходимости.

В. Грантовые мероприятия

7. МИ продолжали оказывать странам ЦАРЭС грантовое содействие на поддержку регионального транспортного сотрудничества. В число основных мероприятий за счет внешнего содействия входят:

- (i) **Афганистан.** Шведское агентство по международному сотрудничеству в развитии (Sida) профинансировала ТЭО по участку Герат-Чагчаран магистрального коридора Восток-запад. ЮСАИД профинансировал ТЭО по участку Мазар-Лаи Саржангал-Трин Кот магистрального коридора Север-юг.
- (ii) **Азербайджан.** АБР оказал содействие в разработке стратегии развития транспортного сектора. Всемирный банк одобрил техническое содействие на проект содействия ж/д торговле и перевозкам.
- (iii) **Монголия.** АБР оказывает Правительству содействие в разработке ТЭО по развитию западной региональной дороги и готовит стратегию развития транспортного сектора. Всемирный банк готовит стратегию в области инфраструктуры.
- (iv) **Кыргызская Республика.** АБР оказывает Правительству содействие в разработке программы технического обслуживания дорог, а также готовит стратегию развития транспортного сектора.
- (v) **Таджикистан.** АБР проводит исследование по усилению технического обслуживания и финансирования автомобильных дорог. АБР рассматривает вопрос оказания поддержки разработке генерального плана по транспортному сектору в республике.
- (vi) **Узбекистан.** В январе 2007 г. АБР была составлена стратегия по транспортному сектору, а в марте 2006 г. – техническое содействие по подготовке Проекта по реабилитации региональных ж/д.

- (vii) АБР профинансировал предварительное ТЭО по модернизации трех региональных автомобильных дорог: (i) Бишкек–Торугард–Каши, связывающей Кыргызскую Республику с КНР по Азиатской магистрали №61, (ii) Душанбе–Турсунзаде (около границы Узбекистана) в Таджикистане на Азиатской магистрали №65, и (iii) Ангрэн-Гулистан в Узбекистане на Азиатской магистрали №7, связывающей Узбекистан с Казахстаном. Заключительный отчет был представлен соответствующим правительствам и АБР в феврале 2007 г.
- (viii) Всемирный банк финансирует исследование по измерению эффективности транспортных коридоров в Центральной Азии.
- (ix) **ТРАСЕКА.** В число последних мероприятий ТРАСЕКА входят:
- Предварительное ТЭО и ТЭО для дороги Термез (Узбекистан)-Душанбе (Таджикистан)-Сарыташ (Кыргызстан) на Азиатской магистрали №65 (1,4 млн. евро, 2004 г.)
 - Разработка скоординированных национальных политик в транспортном секторе (1,25 млн. евро, 2004 г.)
 - Развитие Центров сертификации оборудования для перевозки скоропортящихся товаров в Центральной Азии в рамках конвенции АТР⁴ для содействия торговле и транспорту за счет реализации технических стандартов, систем сертификации и лицензирования в области международных автомобильных перевозок на региональном уровне в отношении скоропортящихся товаров (2 млн. евро, 2004 г.)
 - Обучение для сотрудников по контролю воздушных перевозок в государствах Южного кольца (2,5 млн. евро, 2004 г.)
 - Анализ и прогнозы транспортных потоков в странах ТРАСЕКА (2,5 млн. евро, 2005 г.)
 - Разработка генеральных планов и ТЭО для порта Актау, Казахстан (2 млн. евро, 2005 г.)
 - Сеть международных логистических центров/узлов в Центральной Азии (Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан) (2 млн. евро, 2006 г.)
 - Обучение по администрированию сектора гражданской авиации (2 млн. евро, 2006 г.)

⁴ Соглашение о международной перевозке скоропортящихся продуктов питания и специальном оборудовании для таких перевозок (вошло в силу 1 сентября 1970 г., поправки внесены 7 ноября 2003 г.). Обычно сокращенно определяется как Конвенция АТР.

- Развитие общих систем управления безопасностью и сотрудничества в области безопасности морских перевозок и кораблей (3,5 млн. евро, 2006 г.)⁵
 - Автомагистрали моря (2,5 млн. евро, 2006 г.)⁶
- (x) **ЕС и ПРООН.** ЕС совместно с ПРООН оказали поддержку Программе по охране границ в Центральной Азии (BOMCA) и Программе по борьбе с наркотиками в Центральной Азии (CADAP).
- (xi) **Управление ООН по контролю наркотиков и преступности ООН (УНП ООН).** УНП ООН реализуются программы по устранению негативных аспектов в содействии развитию транспорта и торговли.⁷
- (xii) **Японское агентство по международному сотрудничеству (ЖАЙКА).** ЖАЙКА проводит исследование по транспорту и таможне в Центральной Азии в ответ на запрос Второго заседания министров Центральной Азии и Японской инициативы в июне 2006 г. Исследование будет проводиться с февраля по июль 2007 г.
- (xiii) **Исследование по стратегии в транспортном секторе ЦАРЭС.** В феврале 2007 г. АБР начал реализацию регионального технического содействия для данного исследования. Исследование будет проводиться в два этапа: (i) оценка развития транспорта в регионе, вопросов и препятствий; и (ii) разработка стратегии в транспортном секторе ЦАРЭС, которое будет завершено в декабре 2007 г. Команда для проведения данного исследования будет тесно координировать вопросы с заинтересованными сторонами, активно работающими в регионе ЦАРЭС.

В рамках исследования по стратегии в транспортном секторе ЦАРЭС (i) будет преследоваться простота общих целей и рекомендаций в целях завершения оценки и разработки практических и полезных рекомендаций

⁵ В рамках Проекта будет разработана общая концепция, составленная в форме Генерального плана по разработке Общей системы управления безопасностью, с концентрацией на Черном и Каспийском море, и связывающая организации, задействованные в оценке риска и в экстренных случаях. Конкретные задачи проекта: (i) определение технических и кадровых предпосылок для выполнения требований Конвенций ММО по безопасности и навигации, безопасности перевозок, включая пассажиров и экипажи, и требования по охране окружающей среды; (ii) разработка и адаптация технических и кадровых предварительных условий в целях выполнения требований Меморандума по государственному портовому контролю на Черном море, а также в Каспийском море; (iii) на основе модернизации судоходного обучения морских перевозчиков в целях выполнения требований Белого списка ММО; (iv) институциональное развитие в целях организации устойчивых органов, отвечающих за выполнение соответствующих задач; (v) постоянное совершенствование ноу-хау и навыков персонала; (vi) ассимиляция уровня развития различных стран-бенефициаров в целях соответствия наилучшим международным стандартам.

⁶ Общая задача Проекта заключается в содействии торговле и перевозкам за счет улучшения логистики, взаимной деятельности и мультимодального транспорта, развивая таким образом эффективные «автомагистрали моря», связывающие страны ТРАСЕКА с Европой и международным рынком. Конкретная цель Проекта заключается в развитии финансово и экономически жизнеспособной, а также технически осуществимой, и экологически и институционально прочной концепции интермодального транспорта с концентрацией на включение речных и морских систем в данную концепцию в регионе ТРАСЕКА.

⁷ Включает контроль наркотиков в аэропортах. УНП ООН реализует более 15 текущих программ по вопросам ВИЧ/СПИД, борьбе с торговлей наркотиками и людьми, и борьбе с терроризмом. Некоторые программы уместны для содействия транспорту и торговле.

для стран ЦАРЭС, оказывающих им поддержку в достижении фактического содействия перевозкам на местах и эффективном реагировании на текущие экономические реалии и средние и долгосрочное экономическое развитие; (ii) будут в полной мере использованы результаты прошлых мероприятий ЦАРЭС в области стратегии в транспортном секторе, региональных программ содействия развитию транспорта помимо ЦАРЭС, стратегии в транспортном секторе АБР и его операций в странах ЦАРЭС, и исследования и планы, составленные странами ЦАРЭС и партнерами по развитию АБР, активно работающими в регионе ЦАРЭС; и (iii) охвачены и положительные, и отрицательные аспекты содействия развитию транспорта.

Ожидается, что исследование по стратегии в транспортном секторе ЦАРЭС (i) будет привязано к программе и стратегии содействия торговле/таможне, так как по тенденции перемещение товаров и людей в большей степени ограничивается процедурными вопросами на пограничных пунктах, а не самими недостатками в транспортной инфраструктуре; (ii) определят около пяти основных региональных транспортных коридоров и пограничные пункты ЦАРЭС;⁸ (iii) рассмотрит фактические международные и региональные торговые потоки из, в и через страны ЦАРЭС, так как международная и региональная торговля на данный момент проходит за пределами географических границ определенного на данный момент региона ЦАРЭС;⁹ (iv) определит около пяти основных международных конвенций и последующие местные процедурные требования для каждого транспортного подсектора (автомобильные дороги и автомобильные перевозки, железные дороги и железнодорожные перевозки, порты и морские перевозки, и аэропорты и гражданская авиация); и (v) будет содержать не только стратегии, но также и региональные транспортные коридоры и пограничные объекты ЦАРЭС, требования к ТС и план действий по содействию перевозкам, и план развития инфраструктуры и институционального развития с установленными приоритетами и требованиями к финансированию для потенциального внешнего финансирования.

15 марта 2007 г. в Алматы, Казахстан был проведен первый консультационный семинар для дальнейшего обсуждения и доработки технического задания и рабочей программы. В рамках РЕТС будут проведены еще два семинара: (i) второй консультационный семинар, примерно запланированный на 1,5 дня в июне/июле 2007 г., который будет проведен в привязке к 7^{ому} заседанию ККТС в Ташкенте; и (ii) третий консультационный семинар, запланированный на ноябрь/декабрь 2007 г. в Маниле для завершения заключительного отчета.

Ожидаемые результаты в рамках РЕТС в июне 2007 г. перед 6^{ой} Министерской конференцией в Душанбе будут представлены в форме простого заявления по исследованию по стратегии в транспортном секторе

⁸ Также будут рассмотрены инициативы ЭСКАТО по Азиатской магистрали и железным дорогам и транспортные коридоры ТРАСЕКА. Будут разработаны соответствующие критерии отбора региональных коридоров ЦАРЭС.

⁹ Включая Грузию, Иран, Пакистан, КНР в целом, Туркменистан и Российскую Федерацию.

ЦАРЭС, предлагающего около 5 основных стратегических целей, одобрение которых будет запрошено у министров ЦАРЭС..¹⁰ Подробные технические вопросы будут дальше обсуждены и доработаны членами ККТС и соответствующими транспортными управлениями, так как эти технические вопросы требуют значительного времени для того, чтобы участники ЦАРЭС в полной мере участвовали в обсуждениях, и чтобы у них появилось чувство причастности. Поддержка стран ЦАРЭС исследованию по транспортной стратегии представляет важность на протяжении 2007 г., в особенности в середине года, когда будет проходить 6^{ая} Министерская конференция.

8. Признается, что программа внешнего содействия по грантовым мероприятиям также должна время от времени обновляться по мере необходимости.

Г. Другие инициативы по региональному сотрудничеству

9. В Пекине 23–26 января 2007 г. при поддержке АБР и ЭСКАТО состоялось Пятое заседание стран-членов Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) (в составе КНР, Казахстана, Кыргызской Республики, Российской Федерации, Таджикистана и Узбекистана) по проекту Соглашения о содействии международным автомобильным перевозкам (Соглашение). В рамках заседания был достигнут значительный прогресс с консенсусом по почти половине рамочного соглашения. Секретариат ШОС при поддержке АБР, ЭСКАТО и экспертов из стран проведет исследование по подготовке Приложений к данному Соглашению. Следующее заседание состоится на Иссык-Куле, Кыргызская Республика, в третьем квартале 2007 г. Команда по проведению исследования ЦАРЭС будет тесно координировать свои действия с ШОС.

10. В числе прочего ШОС в качестве наиболее приоритетных инвестиций определила два проекта по региональным дорогам на Азиатской магистрали №70 в Казахстане: (i) участок Волгоград-Астрахань-Атырау-Бийнеу-Кунград (около 788 км), и (ii) Актау-Бийнеу (около 544 км), расположенных в западном регионе Казахстана, включая строительство моста через реку Кигач (часть Азиатской магистрали №70). ШОС также были определены два других автодорожных проекта на Азиатской магистрали №65: (i) Ош (Кыргызстан)-Кашгар (КНР) и (ii) Душанбе (Таджикистан)-Карумук (Кыргызская Республика)-Кашгар (КНР) в качестве приоритетных. В рамках исследования ЦАРЭС будут рассмотрены все региональные автодорожные проекты, изученные ШОС.

11. Представители Монголии, КНР и Российской Федерации в ноябре 2006 г. завершили переговоры по проекту Рамочного соглашения о транзитных перевозках. Окончательный вариант Рамочного соглашения был представлен трем правительствам на рассмотрение и подписание.

II. Следующие шаги

12. В соответствии с Рабочей программой на 2007 г., утвержденной на Шестом заседании ККТС, в 2007 г. ККТС будет реализовывать следующие мероприятия:

¹⁰ Краткое описание основных транспортных коридоров и пограничных пунктов ЦАРЭС, требований ТС и плана действий по содействию перевозкам, и плана по развитию инфраструктуры и сектора с установленными приоритетами может быть добавлен в качестве приложения, по которому не будет требоваться одобрение.

- (i) Обзор реализации Плана действий по гармонизации региональных транспортных положений и соглашений между странами;
- (ii) Подготовка и рассмотрение стратегии по транспортному сектору ЦАРЭС;
- (iii) Рассмотрение предварительного ТЭО по модернизации дороги Бишкек–Торугард–Каши, связывающей Кыргызскую Республику с КНР, дороги Душанбе–Турсунзаде в Таджикистане и дороги Ангрэн-Гулистан в Узбекистане;
- (iv) Подготовка и рассмотрение заключительного отчета по управлению техническим обслуживанием региональных дорог в отдельных странах ЦАРЭС;
- (v) Обновление программы внешнего содействия для региональных транспортных проектов; и
- (vi) Подготовка Обновленного варианта отчета по транспортному сектору ЦАРЭС.