



Справочный документ Для 2-й сессии Заседания
национальных координаторов Август 2015 года

Отчет о проделанной работе и План работы в транспортном секторе (2015-2017 гг.)

**Заседание высокопоставленных официальных лиц
Центральноазиатское региональное экономическое
сотрудничество 23 сентября 2014 года**

Улан-Батор, Монголия

A. Вступление

1. Работа в транспортном секторе продолжает руководствоваться Стратегией по транспорту и содействию торговли до 2020 года (СТСТ-2020) Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), опирающейся на три цели: (1) конкурентные коридоры в рамках региона ЦАРЭС; (2) эффективное перемещение людей и товаров по коридорам и через границы ЦАРЭС; (3) устойчивые, безопасные и удобные для пользователей транспортные и торговые сети:

2. Для достижения этих целей СТСТ-2020 уделяет особое внимание трем приоритетным направлениям:

- (i) дальнейшее развитие сетей мультимодальных коридоров;
- (ii) модернизация торговых и таможенных служб за счет скоординированного управления границами, модернизации таможни, развития единого окна и интегрированного содействия торговле, включая реформирование и модернизацию санитарных и фитосанитарных (СФС) мер; и
- (iii) повышение операционной и институциональной эффективности за счет применения усовершенствованной практики обеспечения безопасности дорожного движения и технического обслуживания дорог, апробации выделенных железнодорожных коридоров (ВЖК) и проведения различных политических реформ для содействия скорейшему повышению эффективности перевозок.

3. Координационный комитет по транспортному сектору ЦАРЭС (ККТС) реализует мероприятия, предусматриваемые вышеперечисленными пунктами (i) и (iii), в то время как Комитет по таможенному сотрудничеству (КТС) сосредоточен на пункте (ii). Рамки настоящего отчета приведены в соответствии с рамками отчета ККТС. В данном отчете представлены обновленные данные по Отчету о проделанной работе и Плану работы в транспортном секторе (на 2015-2017 гг.), которые были представлены и одобрены на 14-м заседании Координационного комитета по транспортному сектору в Улан-Баторе (Монголия) и, впоследствии, на Заседании высокопоставленных официальных лиц (ЗВОЛ) в Бангкоке (Таиланд) – в июне 2015 года. Настоящий отчет также приведен в соответствии с Обзором эффективности развития (ОЭФР) ЦАРЭС за 2014 год. Отчет охватывает (i) прогресс в части выполнения в 2014 году работы относительно Матрицы результатов СТСТ-2020; (ii) дальнейшую работу, проведенную после 14-го заседания ККТС, относительно Плана работы (на 2015-2017 гг.); и (iii) вопросы для консультаций ЗВОЛ.

B. Прогресс в части выполнения в 2014 году работы относительно Матрицы результатов СТСТ-2020

(i) Развитие мультимодальных коридоров

4. Первоначально определенные шесть коридоров ЦАРЭС составляли примерно 24 000 километров (км) скоростных или национальных автомагистралей. В 2007 году в неудовлетворительном состоянии находились 36% выделенных дорог ЦАРЭС, а это говорит о необходимости направления усилий на улучшение к концу 2017 года состояния

8640 км дорог.¹ Эта задача должна быть реализована посредством улучшения по 880 км дорог в год – в период с 2010 по 2012 годы, и по 1 200 км в год – в период с 2013 по 2017 годы. В первоначальной стратегии предполагалось, что к 2013 году 80% автодорожных коридоров ЦАРЭС (или, в совокупности, 19 200 км) будут находиться в хорошем состоянии. Данный общий целевой показатель был достигнут.

5. Первоначально определенные в СТСТ-2020 шесть коридоров были расширены; были более точно определены различные маршруты, составляющие коридоры; а также была изменена структура результатов. В результате этих изменений протяженность автодорожной сети ЦАРЭС, по некоторым оценкам, вырастет к 2020 году до 29 350 км – с 24 000 км, намеченных на 2017 год.

6. В соответствии с основанной на результатах стратегии и Планом действий по реализации СТСТ-2020, три измеримые цели по физической инфраструктуре, которые должны быть достигнуты к 2020 году, заключаются в следующем:

- (i) завершение строительства или реабилитации 7 800 км дорог;
- (ii) строительство 1 800 км новых железнодорожных путей; и
- (iii) 2 000 км отремонтированных, электрифицированных или оснащенных сигнальными системами железнодорожных путей.

7. В целом, СТСТ-2020 и План действий продолжают реализовываться удовлетворительно. Начиная с линейных проектов (автомобильные и железные дороги), 1 450 км скоростных дорог или национальных автомагистралей, построенных, реконструированных или модернизированных в 2014 году, составляют около 19% совокупной протяженности коридоров (7 800 км), отобранных для модернизации к 2020 году. Что касается железных дорог – в течение 2014 года в Казахстане было построено около 1 036 км новых железных дорог, а в Азербайджане было модернизировано 317 км железных дорог. Фактические значения показателей – как по автомобильным, так и по железным дорогам – превысили целевые значения 2014 года. В Таблице 1 представлены данные о прогрессе за период с 2008 по 2014 гг. на пути к достижению этих целей. На Рисунке 1 представлен совокупный прогресс по автомобильным и железным дорогам по состоянию на 2014 год, а также протяженность каждого коридора, работы в которых еще необходимо будет завершить – в том случае, если все предусматриваемые СТСТ-2020 линейные приоритетные инвестиционные проекты должны быть завершены к 2020 году. Реализация автомобильных и железнодорожных проектов продолжается по всем коридорам, однако в сфере железнодорожного сообщения темпы прогресса являются наиболее высокими вдоль Коридоров 1 и 2. Среди всех коридоров, Коридор 1 быстрее всех остальных продвигается к завершению железнодорожных и автомобильных проектов, запланированных в рамках СТСТ-2020. Работы в Коридоре 4 также продвигаются удовлетворительно, в то время как в Коридорах 2, 3, 5 и 6 имеется много текущих проектов, реализации которых требуется ускорение.




¹ В СТСТ-2020 говорится о том, что в 2007 году 64% дорожных коридоров ЦАРЭС находились в хорошем состоянии, 21% – в удовлетворительном состоянии, а 15% – в плохом состоянии. Таким образом, работы по улучшению автодорожных коридоров в рамках программы ЦАРЭС будут направлены на удовлетворительные и плохие участки дорог, то есть, на 36% от общей протяженности дорог в шести определенных коридорах ЦАРЭС.


8. Кроме того, также реализуется 13 нелинейный проект (2 порта, 2 логистических центра, 3 пограничных пунктов пропуска и 6 проектов в сфере гражданской авиации). В Таблице 2 представлен прогресс в части реализации этих нелинейных транспортных проектов на пути к достижению целей, поставленных в рамках СТСТ-2020.

9. В совокупности, сохраняется удовлетворительный прогресс в реализации железнодорожных, автомобильных и нелинейных проектов (порты, логистика, пункты пропуска и авиация) в странах-членах ЦАРЭС. К крупным проектам, которые были завершены в 2014 году, относится модернизация и расширение Автомагистрали Восток-Запад вдоль Коридора 2 в Азербайджане, приобретение паромов большой грузоподъемности и судов с горизонтальной грузообработкой для Азербайджанского государственного морского пароходства, строительство паромного терминала для Бакинского международного морского торгового портового комплекса в Алате, строительство в рамках Регионального проекта строительства автомобильных дорог в Коридоре 4b на территории Монголии, а также участок Фейсалабад-Годжра между Торхамом и Карачи на территории Пакистана (Коридоры 5 и 6). Однако на 14-м заседании ККТС, состоявшемся в апреле 2015 года в Улан-Баторе (Монголия), страны-члены ЦАРЭС отметили, что пробелы в финансировании остаются большими. На Рисунке 1 также показано, что, несмотря на сохранение удовлетворительного прогресса в части реализации физических инвестиционных проектов, все еще сохраняются потребности в дальнейших улучшениях для полного завершения линейных приоритетных инвестиционных проектов, запланированных в рамках СТСТ-2020.

10. В дополнение к инвестиционным проектам, определенным в СТСТ-2020, Секретариат ЦАРЭС изучает предложения по новым проектам и обновляет перечень приоритетных инвестиционных проектов в соответствии с процедурами, согласованными на 14-м Заседании ККТС. Предлагаемые новые проекты отслеживаются в зависимости от своего потенциала поддержки целей СТСТ-2020 и развития существующих коридоров.

Таблица 1: Прогресс в развитии сети мультимодальных коридоров (с 2008 по 2014 гг.): Линейные инвестиционные проекты

Показатель	Базовое значение 2008 года	2011	2012	2013	2014	2014 (план)	Прогресс
Протяженность построенных или улучшенных за год скоростных или национальных автомагистралей (км)	181	953	1 116	1 312	1 450	475	
Совокупная доля всех дорожных коридоров ЦАРЭС в хорошем состоянии (%) ^a	64	75	79	85	74	70 ^b	
Протяженность построенных за год новых железных дорог (км)	0	293	75	0	1 036	58	

Протяженность модернизированных за год железных дорог (км)	251	1 014	60	0	317	30	
--	-----	-------	----	---	-----	----	---

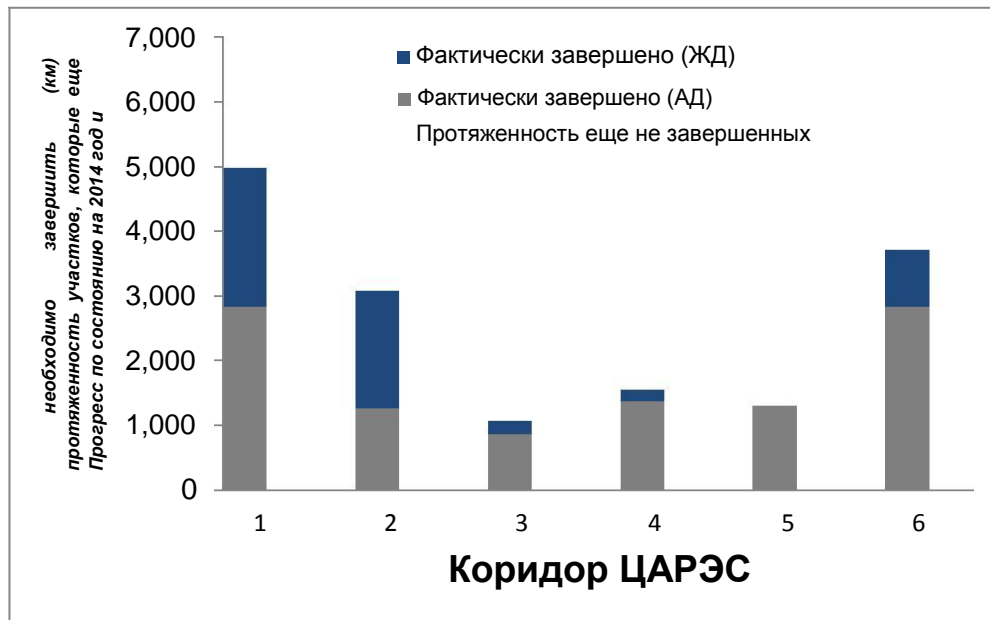
км = километр

^a Перефразированный вариант предыдущей формулировки “Совокупная доля всех построенных или улучшенных дорожных коридоров ЦАРЭС”. Обратите внимание на то, что в данном случае может завышаться совокупный показатель общего состояния дорог из-за ухудшения состояния отдельных участков дороги, состояние которых в 2007 году оценивалось как хорошее.

^b СТСТ-2020 ставит своей целью строительство или модернизацию к 2020 году, как минимум, 70% всей протяженности расширенного дорожного коридора.

Источник: Азиатский банк развития. Обзор эффективности развития (ОЭФР) Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (проект).



Рисунок 1: Прогресс в транспортном секторе и протяженность участков, которые еще необходимо завершить – данные в разбивке по коридорам и типам дорог (км)^c



км = километр

^c Протяженность коридоров, работы в которых еще не завершены, относительно общей реализации всех предусматриваемых СТСТ приоритетных инвестиционных проектов (ИП) к 2020 году. Обратите внимание на то, что некоторые проекты относятся к более чем одному коридору. Поэтому агрегирование данных по коридорам будет включать в себя двойной учет.

Таблица 2: Прогресс в развитии сети мультимодальных коридоров (с 2008 по 2014 гг.): Нелинейные инвестиционные проекты^d

Ключевые этапы/индикаторы результатов	Текущие проекты	Прогресс
Ввод в действие к 2020 году пяти мультимодальных логистических центров	В настоящее время ведется работа по 2 мультимодальным логистическим центрам (ЛЦ Хоргос, ЛЦ Туркменбаши)	
Завершение к 2020 году модернизации, как минимум, пяти ПП в регионе	В настоящее время ведется работа по модернизации 3 ПП (модернизация ПП для обработки автомобильного транспорта в (1) Карамык, (2) Даут-Ата, и (3) Гулистон)	

^d ЛЦ = логистический центр; ПП = (пограничный) пункт пропуска.

(ii) Укрепление операционного и институционального потенциала

11. Для полной реализации цели ЦАРЭС, заключающейся в расширении торговли и повышении конкурентоспособности за счет конкурентных коридоров, в пересмотренной и доработанной СТСТ-2020 уделяется особое внимание операционной и институциональной эффективности с целью дополнения разработки физических инвестиционных проектов. В качестве направлений, ключевых для обеспечения соответствующей поддержки, в СТСТ определены техническое обслуживание дорог, безопасность дорожного движения, внедрение выделенных железнодорожных коридоров и совершенствование политики и институтов.

12. Для решения этих вопросов в 2014 году были одобрены два проекта технической помощи (ТП), а именно: (i) региональная техническая помощь (RETA) 8804 по повышению безопасности дорожного движения для стран-участниц Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества; и (ii) RETA 8789: Обмен знаниями и услугами по транспорту и содействию транспорту. Кроме того, проект региональной технической помощи RETA 8147: "Содействие трансграничным перевозкам в регионе ЦАРЭС (Фаза 1)" продолжил поддерживать инициативу ЦАРЭС по улучшению трансграничных перевозок в регионе.

13. **Безопасность дорожного движения.** В СТСТ-2020 отмечается, что и в социальном, и в экономическом отношении полезно инвестировать в обеспечение безопасности на дорогах региона. СТСТ-2020 призывает к разработке региональной стратегии безопасности дорожного движения, учету аспектов безопасности при разработке каждого проекта автомобильных перевозок ЦАРЭС, и повышению устойчивости сети за счет проведения работы по обеспечению безопасности. Цель RETA 8804 заключается в поддержке этих целей за счет (i) разработки стратегии обеспечения безопасности дорожного движения ЦАРЭС; (ii) укрепления потенциала стран-членов ЦАРЭС для управления и координации мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, включая сбор данных и исследования по дорожно-транспортным происшествиям, улучшение потенциала в сфере технического проектирования, образования и правоприменения; и (iii) включения инструментов оценки безопасности дорожного движения в автодорожные проекты ЦАРЭС.

14. **Обмен знаниями и сопутствующие услуги.** Признавая значимость услуг, связанных со знаниями, и партнерских отношений в сфере обмена знаниями, в качестве необходимых рычагов для обеспечения реализации СТСТ-2020, RETA 8789 поддерживает выработку, управление и распространение знаний о (i) мультимодальной связности, включая логистические хабы и морские соединения; (ii) услугах выделенных железнодорожных коридоров; (iii) скоординированном управлении границами; (iv) содействии транспорту; (v) государственно-частных партнерствах; (vi) управлении активами, включая плату с пользователей и возмещение затрат; (vii) экологически чистых перевозках и логистике; и (viii) управлении проектами.

15. **Содействие транспорту (упрощение процедур перевозок).** В 2014 году RETA 8147 поддержал текущий проект Регионального усовершенствования приграничных служб (РУПС), реализуемый в Кыргызской Республике и Таджикистане, который позволит улучшить физическую инфраструктуру пунктов пропуска Карамык (Кыргызская Республика) и Гулистон (Таджикистан). Параллельно развитию физических пунктов пропуска, реавлизация проекта РУПС в обеих странах поможет совершенствованию национальных единых окон и обеспечит поддержку их интеграции с таможенными информационными системами.

16. **Географическая информационная система (ГИС).** К достижениям в области операционного и институционального укрепления в 2014 году также относится разработка ориентированной на ГИС базы данных и инструмента просмотра данных для охвата и обмена информацией о транспортных коридорах ЦАРЭС.² В 2014 году в базу данных была внесена детальная информация по двум пилотным странам (Афганистан и Пакистан). Будущие планы предусматривают доработку базы данных ГИС за счет получения дополнительных географических данных от стран ЦАРЭС, проверки и мониторинга информации, а также привязки к другим актуальным источникам данных для создания комплексного центра предоставления данных о перевозках в регионе ЦАРЭС.

17. В Таблице 3 изложены данные о прогрессе в части реализации вышеозначенных инициатив по укреплению институционального и операционного потенциала на пути к достижению ключевых этапов, определенных в матрице результатов в СТСТ-2020. Ключевые мероприятия, реализованные на данный момент, демонстрируют удовлетворительный прогресс на пути к достижению целей, заданных в СТСТ-2020.

С. План работы по транспортному сектору на 2015-2017 гг. и начальный прогресс

18. Для поддержки полной реализации СТСТ-2020 за счет развития физических коридоров и дополнительных инициатив в сфере политики и регулирования, ККТС согласился с Планом работы по транспортному сектору (2015-2017), сосредоточенным на: (i) безопасности дорожного движения; (ii) железнодорожных путях сообщения; (iii) управлении дорожными активами (УДА); и (iv) содействии транспорту. План работы был одобрен на заседании национальных координаторов ЦАРЭС в Улан-Баторе (Монголия) в августе 2015 года. Как показано в Таблице 3, обоснование четырех ключевых направлений напрямую связано с Матрицей результатов СТСТ-2020 ЦАРЭС. С полным

² С инструментом просмотра данных ЦАРЭС, показывающим данные о шести коридорах в 10 странах-членах ЦАРЭС и инвестиционных проектах в двух пилотных странах (Афганистане и Пакистане), можно ознакомиться по ссылке:
<http://www.arcgis.com/home/webmap/viewer.html?webmap=5d9dfd1aee4944a28e66c673d2b2c662&extent=30.2717,-0.1189,166.59,61.0433>.

Планом работы можно ознакомиться на веб-сайте ЦАРЭС,³ а краткое изложение запланированных в его рамках мероприятий представлено ниже.

Таблица 3: Конкретные действия в поддержку третьего приоритетного направления действий: “Повышенная операционная и институциональная эффективность”

Тема	Ключевые направления деятельности	Привязка к Матрице проектирования и мониторинга (DMF) СТСТ-2020 ЦАРЭС	
		Воздействие, итоги и результаты	Ключевые этапы/индикаторы результатов
Безопасность дорожного движения	<ul style="list-style-type: none"> • Заявление министров о приверженности (сентябрь 2015 года) • Стратегия безопасности дорожного движения (сентябрь 2016 года) 	<p>Воздействие: расширенная торговля и улучшенная конкурентоспособность</p> <p>Итог: Устойчивые, безопасные и удобные транспортные и торговые сети, развитые в регионе ЦАРЭС</p>	Успешная интеграция элементов безопасности дорожного движения в каждый дорожный проект ЦАРЭС
Управление дорожными активами	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Сборник передовых наработок по управлению активами (2015-2017 гг.) 	<p>Результаты: Повышенная операционная и институциональная эффективность</p>	<p>Успешно завершённые инвестиции, связанные с обслуживанием дорог ЦАРЭС, и проекты технической помощи</p> <p>Три начатые к 2020 году программы по основанным на оценке выполнения контрактам на техническое обслуживание</p>
Содействие транспорту (упрощение процедур перевозок)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Поддержка свободы транзитных перевозок (2015-2017 гг.) 		Ежегодное проведение, как минимум, шести мероприятий по развитию потенциала в сфере содействия транспорту и торговле

³ http://www.carecprogram.org/uploads/events/2015/025-NFP-Meeting-Mongolia/Key-Documents/02%20Transport%20Draft%20Work%20Plan%202015_2017.pdf

Железнодорожное сообщение	✓ Документ стратегии ЦАРЭС в отношении железных дорог (декабрь 2015 года) ✓ Пилотные маршруты грузовых перевозок (2016 года)		
---------------------------	---	--	--

(i) Безопасность дорожного движения

19. По некоторым оценкам, на дорогах мира ежегодно погибают 1,3 миллиона человек, и до 50 миллионов человек получают травмы. Показатели смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в странах-участницах ЦАРЭС варьируются от 13,1 до 21,9 на 100 000 населения, по сравнению с, примерно, 10,3 на 100 000 населения в странах с высоким уровнем доходов. Ввиду этих трудностей и в соответствии с направлением, указанным в СТСТ-2020, страны ЦАРЭС будут, в первую очередь, работать над составлением на высоком уровне *Заявления о приверженности обеспечению безопасности дорожного движения в ЦАРЭС*, которая должна быть одобрена на 14-й Министерской конференции в сентябре 2015 года. Цель Заявления о приверженности заключается в обеспечении решительной политической поддержки по вопросу обеспечения безопасности дорожного движения со стороны правительств стран-участниц ЦАРЭС. Заявление о приверженности обеспечению безопасности дорожного движения будет принято в преддверии 2-го Глобального заседания по вопросам безопасности дорожного движения, которое состоится в столице Бразилии в ноябре 2015 года, в ознаменование середины Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения ООН. Руководствуясь Заявлением о приверженности, страны-участницы разработают к сентябрю 2016 года Стратегию безопасности дорожного движения ЦАРЭС, которая будет направлять дальнейшие действия по обеспечению безопасности дорожного движения на уровне страны и региона. Параллельно разработке Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС страны-участницы будут заниматься работой по развитию своего потенциала для управления и координации мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, включая улучшение сбора данных и исследований по дорожно-транспортным происшествиям, улучшение потенциала в сфере технического проектирования, образования и правоприменения. Страны также начнут включать элементы безопасности дорожного движения в инвестиционные проекты ЦАРЭС.

(ii) Железнодорожное сообщение

20. Как определено в качестве одного из приоритетов в СТСТ-2020, относительное смещение видов перевозок на территории ЦАРЭС с автомобильных дорог к железнодорожным путям сообщения поможет достичь цели более эффективного расширения торговли и повышения региональной конкурентоспособности. Однако большинство стран в регионе в настоящее время испытывают нехватку качества и технологий в своей железнодорожной инфраструктуре, а также сталкиваются с

проблемой значительного объема невыполненных работ по техническому обслуживанию. Некоторые страны испытывают серьезные затруднения в плане недостаточности потенциала в ключевых местах. С целью уточнения этих проблем и подтверждения необходимости принятия соответствующих действий, ККТС изучил отчет о проблемах в сфере железнодорожного сообщения ЦАРЭС, составленный Секретариатом ЦАРЭС на 14-м заседании ККТС. ККТС принял решение о создании рабочей группы по железным дорогам (РГЖД), состоящей из четырех координаторов от каждой из стран-участниц ЦАРЭС, а также ключевых партнеров по развитию, задача которой заключается в обеспечении руководства по непосредственным и среднесрочным действиям для развития железных дорог в рамках СТСТ-2020.

21. Действуя через РГЖД, страны-участницы ЦАРЭС приступят в 2015 году к проведению фонового анализа с целью изучения (потенциального) рынка железнодорожного транспорта в регионе. Будут проведены подробные консультации с каждой из стран-участниц ЦАРЭС с целью выяснения, в числе прочего, (i) существования национальных стратегий в отношении национальных железных дорог, (ii) будущих инвестиционных планов и (iii) текущих проблем. Опираясь на результаты таких анализов и консультаций, РГЖД приступит к составлению документа о текущем состоянии/стратегии в отношении железных дорог ЦАРЭС, рабочий вариант которого должен быть готов к декабрю 2015 года. РГЖД также продолжит обсуждение способов апробации трансграничных грузовых перевозок, что является одним из первых шагов на пути к операционализации концепции Выделенных железнодорожных коридоров в СТСТ-2020. Как документ о текущем состоянии/стратегии в отношении железных дорог, так и пилотные трансграничные грузовые перевозки будут способствовать приоритизации и объединению будущих проектов в сфере железнодорожного сообщения в “пакеты”, которые будут реализованы в рамках Программы ЦАРЭС.

(iii) Управление дорожными активами

22. Многие страны ЦАРЭС продолжают сталкиваться с трудностями в плане достижения достаточного уровня финансовых и технических вкладов в содержание существующих и новых объектов. Поэтому в СТСТ-2020 управление дорожными активами (УДА) было определено в качестве одного из ключевых приоритетов. В рамках специального семинара по УДА, проведенного после 14-го заседания ККТС, страны-члены ЦАРЭС вновь подтвердили важность обеспечения политической поддержки УДА на высоком уровне. Была представлена передовая практика в области УДА, включая опыт Пакистана. Учитывая этот полезный обмен, ККТС одобрил идею подготовки сборника передовых практик по вопросам УДА в регионе ЦАРЭС и за его пределами. С этой целью в 2015 году будет продолжена работа по оценке текущей ситуации в странах ЦАРЭС в части, касающейся использования управления дорожными активами (УДА). С помощью этой работы будут определены и глубже исследованы примеры передового опыта. Эти примеры будут задокументированы, вместе с целевыми исследованиями из других регионов мира, к 2016 году.

(iv) Содействие транспорту (упрощение процедур перевозок)

23. ЦАРЭС приоритизирует принципы свободы транзита вдоль своих основных транспортных коридоров. Большинство стран-участниц ЦАРЭС подписаны соглашения, в соответствии с которыми они обязуются предоставлять своим соседям свободу транзитных перевозок в морские порты и на рынки. Например, ожидается, что к 2016 году все страны ЦАРЭС присоединятся к Конвенции МДП, а к 2017 году каждая из стран-

участниц ЦАРЭС будет применять Конвенцию МДП на практике – т.е. будет в состоянии принимать иностранные грузовые автомобили с книжками МДП и выдавать книжки МДП национальным транспортным операторам.

24. Страны ЦАРЭС продолжают работать вместе над эффективной реализацией многосторонних соглашений об автомобильных перевозках, подкрепляемой координационными семинарами и другими межправительственными совещаниями. Будут проводиться мероприятия по приобретению и распространению знаний для содействия принятию решений и планированию приоритетных действий странами ЦАРЭС. Основная поддержка будет предоставлена для реализации тех соглашений, которые были полностью ратифицированы правительствами и вступили (или вскоре вступят) в законную силу – таких как Конвенция МДП и Четырехстороннее соглашение о тарифных перевозках. Поддержка реализации соглашений об упрощении процедур трансграничных перевозок будет обеспечиваться посредством региональной и национальной технической помощи в тесном сотрудничестве между партнерами по развитию ЦАРЭС.

(v) Механизмы реализации

25. Выделенные в данном Плане работы мероприятия будут реализовываться посредством тесного сотрудничества между странами ЦАРЭС, Секретариатом ЦАРЭС и партнерами по развитию. Страны ЦАРЭС будут принимать участие в проводимой работе через свои контактные лица – национальных координаторов по (i) автомобильным дорогам, (ii) железным дорогам и (iii) содействию торговле и транспорту, которые были назначены после принятия соответствующего решения на 14-м заседании ККТС (Таблица 4).

Таблица 4: Направления реализации плана работы по транспортному сектору

Автомобильные дороги	инвестиции в инфраструктуру, управление активами, обеспечение безопасности дорожного движения
Железные дороги	инвестиции в железные дороги, институциональные преобразования, логистика
Содействие торговле и транспорту	пограничные пункты пропуска, аэропорты, содействие торговле, управление знаниями

D. Ключевые вопросы для консультаций в рамках ЗВОЛ

26. Транспортному сектору ЦАРЭС требуются наставления ЗВОЛ по следующим вопросам:

(i) Проект Заявления о приверженности безопасности дорожного движения в ЦАРЭС

27. Проект Заявления о приверженности безопасности дорожного движения в ЦАРЭС, одобренный на ЗВОЛ в Бангкоке (Таиланд) в июне 2015 года и, впоследствии, пересмотренный с учетом отзывов стран-членов ЦАРЭС, повторно передается на рассмотрение ЗВОЛ. При условии его окончательного утверждения ЗВОЛ, Заявление будет передано на утверждение Министерской конференции (МК).

28. Начиная со ЗВОЛ и МК, Монголия приступит к проведению кампании, направленной на обеспечение безопасности дорожного движения. Со стороны ЗВОЛ требуется поддержка, чтобы стимулировать остальные страны-члены ЦАРЭС к воспроизведению у себя проводимой Монголией работы по повышению осведомленности в вопросах безопасности дорожного движения.