

**ОТЧЕТ О СОСТОЯНИИ  
ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА**

**Заседание высокопоставленных официальных лиц по Центрально-  
Азиатскому Региональному Экономическому Сотрудничеству  
26–27 апреля 2005  
Манила, Филиппины**

**ПОСЛЕДНЯЯ ИНФОРМАЦИЯ ПО ОТЧЕТУ ПО ТРАНСПОРТНОМУ СЕКТОРУ**

**I. Прогресс в области сотрудничества, достигнутый после 3-ей Министерской конференции**

**A. Координационный комитет транспортного сектора**

1. 3-е Заседание координационного комитета транспортного сектора (ККТС) состоялось 1-2 марта 2005 года в г. Бишкек, Кыргызская Республика. В Заседании приняли участие делегации стран-членов ЦАРЭС. Представители международных институтов (МИ), включая Азиатский Банк Развития (АБР), Европейский Банк Реконструкции и Развития (ЕБРР), Исламский Банк Развития (ИБР), Программу Развития ООН (ПРООН) и Всемирный Банк, также приняли участие. Заседание проводилось под председательством Кыргызской Республики и со-председательством АБР. Резюме обсуждений, принятых на Заседании, изложено в Приложении 1.

2. На Заседании был просмотрен прогресс, достигнутый со 2-го Заседания ККТС, прошедшего в г. Алматы в сентябре 2004 года. Было отмечено, что ККТС достиг важного прогресса в координации деятельности по региональному транспортному сотрудничеству среди стран-членов ЦАРЭС. Участники заседания еще раз подчеркнули важность регионального транспортного сотрудничества для содействия устойчивому росту и сокращению бедности в странах-членах ЦАРЭС. Они условились продолжить совместную работу для разработки интегрированной, действенной транспортной системы в регионе с целью содействия пассажирскому и грузовому движению.

3. На Заседании были одобрены (i) Программа работы ККТС на 2005 год, (ii) Региональная дорожная карта транспортного сектора (Приложение 2) и (iii) подготовленные Секретариатом предложения по гармонизации и упрощению приграничных транспортных процедур и документации и по гармонизации транспортных положений среди стран-членов ЦАРЭС. На Заседании было заново подтверждено обязательство по тесной координации с другими региональными организациями, включая Организацию «Центрально-Азиатское Сотрудничество» (ОЦАС) и Шанхайскую Организацию Сотрудничества (ШОС) для обеспечения успешной деятельности по региональному сотрудничеству.

4. Основные мероприятия ККТС в 2005 году включают:

- Окончательное оформление Региональной дорожной карты транспортного сектора для формулировки стратегических приоритетов регионального сотрудничества в транспортном секторе.
- Подготовка и представление специфичных рекомендаций по гармонизации и упрощению приграничных транспортных процедур и документации в странах-членах ЦАРЭС для рассмотрения на Заседании высокопоставленных официальных лиц.
- Подготовка и представление специфичных рекомендаций по гармонизации транспортных положений в странах-членах ЦАРЭС для рассмотрения на Заседании высокопоставленных официальных лиц.

- Тесная координация с другими региональными организациями, включая Организацию «ЦАС» и ШОС посредством своевременного обмена информацией и постоянных консультаций.
- Подготовка и представление Отчета о работе ККТС на Заседании высокопоставленных официальных лиц.

5. В региональной дорожной карте транспортного сектора, которая даст направление будущей деятельности регионального сотрудничества по транспортному сектору среди стран-членов ЦАРЭС, определены пять стратегических приоритетов:

- Гармонизация и упрощение приграничных транспортных процедур и документации для содействия пассажирскому и грузовому движению.
- Гармонизация транспортных положений для создания равного поля действий для транспортных операторов.
- Строительство и модернизация региональных и международных транспортных коридоров для соединения производственных центров и рынков со странами-членами ЦАРЭС и для повышения доступа стран-членов ЦАРЭС к соседним регионам и рынкам.
- Реструктуризация и модернизация железнодорожных путей сообщения для предоставления качественных и действенных услуг, благодаря участию частного сектора и усовершенствованному корпоративному управлению.
- Усовершенствование процесса секторного финансирования и управления для обеспечения развития, работы и содержания региональной транспортной сети.

6. При наличии руководства и поддержки стран-членов ЦАРЭС, ККТС разрабатывает эффективные механизмы координации и реализации мероприятий по сотрудничеству среди стран-членов ЦАРЭС в транспортном секторе.

## **В. Инвестиции и другие мероприятия в области регионального транспортного сотрудничества**

7. Был достигнут успех в деле усовершенствования региональной транспортной сети и освещения проблем секторной политики. Содействие в виде кредитных и некредитных продуктов, предоставленное МИ, изложено в Приложении 3. Основные инвестиции, одобренные с января 2004 года или находящиеся в стадии одобрения, охватили (i) МОН: Проект строительства региональной автомобильной дороги, совместно финансируемый АБР, Правительствами КНР и Республикой Корея; (ii) КГЗ: Проект модернизации южного транспортного коридора автомобильной дороги (Ош – Сары Таш - Иркештам), совместно финансируемый АБР и Правительством КНР; (iii) АЗЕ: Проект Шелкового Пути, финансируемый ЕБРР; (iv) АЗЕ: проект реконструкции отрезков Евлах-Гянджа и Казах – Грузинская граница восточно-западного коридора автомобильной дороги, совместно финансируемый АБР и ИБР (ИБР утвердил займ в размере \$10.4 миллионов в феврале 2005 года; займ АБР будет рассмотрен Правлением АБР в течение 2005 года), и (v) АЗЕ: модернизация и усовершенствование отрезка Сумгаит – Зарат автомобильной дороги Баку – Российская граница, финансируемый ЕБРР. АБР также одобрил грант технической помощи (ТП) для Таджикистана на содействие подготовки инвестиционного проекта модернизации автомобильной дороги Душанбе - Кыргызская Республика (фаза II).

8. В дополнение к инвестициям, члены ЦАРЭС упрочили свои силы для совместного освещения проблем транспортного сектора при поддержке партнеров по развитию.

Ведется подготовительная работа, после одобрения создания Транспортного Консорциума главами Организации «ЦАС» в октябре 2004 года. Страны-члены ШОС начали переговоры по Межправительственному соглашению по содействию развитию международного автомобильного транспорта. Правительства-члены ШОС обязались завершить переговоры по проекту Рамочного соглашения в первой половине 2005 года. В этой связи, АБР одобрил грант ТП в декабре 2004 года для содействия разработки Межправительственного соглашения по содействию развития международного автомобильного транспорта. АБР утвердил два гранта ТП для Кыргызской Республики на улучшение содержания автомобильных дорог и повышение информированности общественности и профилактики заболеваний ВИЧ/СПИД и торговли людьми. Всемирный Банк завершил исследование по Содействию торговле и транспорту в Центральной Азии. С 3 по 4 марта был проведен семинар в г. Бишкек (после 3-го Заседания ККТС) для распространения результатов исследования. Кроме того, АБР созвал 2-ю Министерскую конференцию по транспорту и торговле в Центральной и Южной Азии в штаб-квартире АБР, которая состоялась 3-4 марта 2005 года в г. Манила.

## **II. Следующие шаги**

9. ККТС условился выполнить следующие шаги:

- Представить одобренную Рабочую Программу ККТС на 2005 год и Региональную дорожную карту транспортного сектора для утверждения на Заседании высокопоставленных официальных лиц в апреле 2005 года.
- Гармонизация приграничных транспортных процедур и документации:
  - (i) В области автомобильного транспорта, КНР и четыре Центрально-Азиатские страны-участницы, которые являются членами ШОС, ускорят проведение переговоров по проекту Межправительственного соглашения по содействию развитию международного автомобильного транспорта. После окончания переговоров странами-членами ШОС, другие страны смогут присоединиться к Межправительственному соглашению по содействию развитию международного автомобильного транспорта при условии соглашения между другими странами-членами ШОС.
  - (ii) В области железнодорожного транспорта, страны-члены ЦАРЭС рассмотрят действующие приграничные соглашения и подготовят, в случае необходимости, проект плана действий и предоставят срочные рекомендации для рассмотрения на Заседании высокопоставленных официальных лиц в сентябре 2005 года.
- Гармонизация транспортных положений:
  - (i) Этот процесс будет проходить в две стадии. На первой стадии, страны-члены ЦАРЭС просмотрят соответствующие транспортные положения, определят области гармонизации и подготовят, в случае необходимости, план действий до проведения Заседания ККТС, намеченного на август 2005 года. На Заседании ККТС в августе будет рассмотрен проект плана

действий и предоставлены срочные рекомендации для рассмотрения на Заседании высокопоставленных официальных лиц в сентябре 2005 года.

10. МИ продолжают оказание финансовой и консультационной помощи странам-членам ЦАРЭС для поддержки регионального сотрудничества в транспортном секторе. Вспомогательные программы МИ на 2005–2006 гг. изложены в Приложении 4. Вспомогательные программы включают 20 кредитных проектов на общую сумму \$511.6 миллиона и 14 некредитных проектов на общую сумму \$6.6 миллиона. Основные кредитные проекты, которым, скорее всего, будет оказана поддержка в подсекторе автомобильных дорог, включают модернизацию восточно-западных и северо-южных коридоров в Азербайджане, реконструкцию южного коридора в Кыргызской Республике, строительство алтайского коридора для соединения КНР и России через западную Монголию и модернизацию коридора Душанбе – Кыргызская граница в Таджикистане. Кредитная программа по подсектору железнодорожных дорог включает проект модернизации региональных железнодорожных путей сообщения для повышения доступа в Афганистан через Узбекистан, проект модернизации северной Таджикской железной дороги и проект усовершенствования железной дороги Достык-Актогай. Кроме того, предложен проект увеличения объемов регионального движения. Некредитные проекты будут обеспечены в такой же период времени для поддержки гармонизации транспортных положений и приграничных процедур, изучения регионального транспортного сектора, институционального укрепления и создания потенциала транспортных учреждений. МИ продолжают тесную работу с другими партнерами по развитию для софинансирования кредитных и некредитных проектов по региональному сотрудничеству в транспортном секторе среди стран-членов ЦАРЭС.

### **III. Предполагаемые вопросы для обсуждения**

11. Следующие вопросы предложены для обсуждения на Заседании высокопоставленных официальных лиц, которое состоится 26-27 апреля 2005 года:

- Какие уроки можно извлечь из опыта Центрально-Азиатского регионального сотрудничества в области транспортного сектора за последние несколько лет?
- Какие шаги следует предпринять, чтобы работа Координационного комитета транспортного сектора в области координации мероприятий по региональному транспортному сотрудничеству среди стран-членов ЦАРЭС была более эффективной?
- Каким смогут МИ оказать содействие странам-членам ЦАРЭС в эффективной реализации одобренной региональной транспортной дорожной карты?

**КРАТКИЙ ИТОГ ОБСУЖДЕНИЯ  
ТРЕТЬЕГО ЗАСЕДАНИЯ КООРДИНАЦИОННОГО КОМИТЕТА  
1–2 МАРТА 2005г., Бишкек, Кыргызская Республика**

**Вступительная часть**

1. 1-2 марта в г. Бишкеке в Кыргызской Республике состоялось третье заседание координационного комитета транспортного сектора (ККТС) в рамках Центрально-Азиатского регионального сотрудничества (ЦАРЭС). На заседании участвовали делегации стран-членов ЦАРЭС, а именно: Азербайджан, Китайская Народная Республика (КНР), Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Таджикистан и Узбекистан. Также приняли участие представители многосторонних организаций, включая Азиатский Банк Развития (АБР), Европейский Банк Реконструкции и Развития (ЕБРР), Исламский Банк Развития (ИБР), ПРООН, и Всемирный Банк. Заседание проходило под председательством Кыргызской Республики и АБР.

2. Участники ККТС подтвердили значение регионального транспортного сотрудничества для содействия устойчивому экономическому росту и сокращению бедности в странах - членах ЦАРЭС. Они согласились продолжать совместную работу для развития интегрированной и эффективной транспортной системы в регионе с целью облегчения перевозок пассажиров и грузов.

**Ход осуществления регионального транспортного сотрудничества**

3. Участники ККТС рассмотрели ход осуществления регионального транспортного сотрудничества с момента заседания ККТС в г. Алматы в сентябре 2004 года. Они оценили достижения в улучшении региональной транспортной сети и решении вопросов политики сектора. Новые основные инвестиционные проекты, одобренные или находящиеся на стадии оформления, включают (i) Кыргызская Республика: реабилитация южного дорожного коридора, софинансируемый АБР и правительствами КР и КНР; и (ii) Азербайджанская Республика: реконструкция участков дороги Евлах-Гянджа и г. Казак-граница Грузии автодорожного транспортного коридора Восток- Запад при софинансировании со стороны АБР, ИБР, и правительства Азербайджанской Республики (ИБР одобрил кредит на сумму 10.4 миллионов долларов США в феврале 2005 года, а кредит АБР будет рассмотрен Советом Директоров АБР в 2005 году). ЕБРР завершил инвестиции в предварительное ТЭО по улучшению автодороги Баку- граница Российской Федерации в Азербайджане.

4. Кроме предоставления инвестиций страны-члены ЦАРЭС усилили работу по совместному решению вопросов транспортного сектора с помощью партнеров в развитии. После одобрения руководителями Центрально-Азиатской Организации Сотрудничества (ЦАС) создания Транспортного Консорциума в октябре 2004 года в настоящее время проводится подготовительная работа. Страны-члены Шанхайской Организации Сотрудничества (ШОС) начали переговоры по Межправительственному соглашению о создании благоприятных условий по развитию международных автомобильных перевозок государств-членов ШОС. Правительства стран-членов ШОС согласились завершить переговоры по проекту соглашения в первой половине 2005 года. В этой связи АБР одобрил грант на техническую помощь в декабре 2004 года для оказания помощи в

разработке проекта вышеназванного соглашения. Всемирный Банк завершил изучение по Содействию торговле и транспорту в Центральной Азии. Семинар намечен на 3-4 марта в Бишкеке (после 3 заседания ККТС) для распространения выводов изучения.

### **Рабочая программа ККТС на 2005г.**

5. Члены ККТС проанализировали проект рабочей программы ККТС, подготовленный Секретариатом, и предоставили полезные комментарии. Они поддержали пересмотренную рабочую программу ККТС на 2005 год и согласились представить её на рассмотрение высокопоставленных должностных лиц на заседании, запланированном на апрель 2005 года. Основные мероприятия ККТС в 2005 году составят:

- Завершение разработки региональной дорожной карты транспортного сектора, в которой будут сформулированы стратегические приоритеты регионального сотрудничества в транспортном секторе.
- Подготовка и представление конкретных рекомендаций по гармонизации и упрощению процедур пересечения границы и документации в странах-членах ЦАРЭС на рассмотрение заседания высокопоставленных должностных лиц.
- Подготовка и представление конкретных рекомендаций по гармонизации транспортного регулирования в странах – членах ЦАРЭС на рассмотрение заседания высокопоставленных должностных лиц.
- Координация, совместно с другими региональными организациями, включая ЦАС и ШОС, посредством своевременного обмена информацией и проведения регулярных консультаций.
- Подготовка и предоставление отчета о работе ККТС на заседании высокопоставленных должностных лиц.

### **Региональная дорожная карта транспортного сектора**

6. ККТС рассмотрел подготовленный Секретариатом обновленный проект региональной дорожной карты транспортного сектора и предоставил конструктивные комментарии. Комитет одобрил региональную дорожную карту транспортного сектора и согласился представить её на рассмотрение заседания высокопоставленных должностных лиц, запланированного на апрель 2005 года. После одобрения региональной дорожной карты транспортного сектора на заседании высокопоставленных должностных лиц и министерской конференции, она ляжет в основу осуществления дальнейших действий в рамках регионального сотрудничества в области транспорта среди стран – членов ЦАРЭС. Целью регионального сотрудничества в сфере транспорта является разработка интегрированной и эффективной транспортной системы для продвижения устойчивого экономического роста и сокращения бедности в странах – членах ЦАРЭС. В ходе достижения указанной цели, региональное сотрудничество стран – членов ЦАРЭС в транспортном секторе будет строиться на пяти стратегических приоритетах:

- Гармонизация и упрощение транспортных процедур пересечения границ и документации в целях обеспечения эффективного передвижения пассажиров и грузов.
- Гармонизация транспортного регулирования в целях создания места действия для участников транспортных операций.

- Развитие и улучшение региональных и международных транспортных коридоров в целях обеспечения сообщения с промышленными центрами и рынками среди стран – членов ЦАРЭС и расширения их доступа к соседним регионам и рынкам.
- Реструктуризация и модернизация железных дорог в целях предоставления качественных и эффективных услуг посредством обеспечения участия частного сектора и более совершенного корпоративного управления.
- Совершенствование финансирования и управления сектора в целях обеспечения надлежащего развития и содержания региональной транспортной сети.

7. Члены ККТС рассмотрели подготовленные Секретариатом предложения по гармонизации и упрощению транспортных процедур пересечения границ и документации по гармонизации транспортного регулирования среди стран – членов ЦАРЭС. В принципе они поддержали эти два предложения. Было согласовано, что гармонизация транспортного регулирования будет реализована двумя фазами. Первая фаза будет касаться положений по (i) требованиям в отношении выхлопных газов транспортных средств, (ii) грузовой нагрузке на оси, (iii) тарифам, сборам по использованию дорог и транзитным сборам, (iv) безопасности перевозок, (v) обеспечение транспортных услуг. Вторая фаза будет касаться положений по: (i) оценке влияния транспортных проектов на окружающую среду, (ii) социальной оценке транспортных проектов; (iii) разработке стандартов в отношении транспортной инфраструктуры; (iv) содержанию транспортной инфраструктуры.

#### **Координация с другими региональными организациями**

8. Члены ККТС были проинформированы в отношении образования Транспортного Консорциума ЦАС, а также в отношении переговоров стран – членов ШОС по Межправительственному соглашению о создании благоприятных условий по развитию международных автомобильных перевозок государств-членов ШОС. Они подтвердили свою приверженность тесной координации усилий с другими региональными организациями, включая ЦАС и ШОС в целях обеспечения слаженности регионального сотрудничества.

9. Брифинг в отношении Транспортного Консорциума ЦАС также включал в себя предложение по координации усилий ЦАС и ЦАРЭС на взаимовыгодной основе. Делегаты обсудили текущий статус образования Консорциума и необходимых следующих шагов. Делегаты единогласно согласились о необходимости предоставления помощи АБР для завершения проектов межправительственного соглашения о создании транспортного консорциума и его проект устава, а также консультаций по функционированию консорциума. АБР согласился и предложил, что странам – членам необходимо четко обозначить вопросы в решении которых понадобится помощь АБР. В этом контексте было согласовано, чтобы Таджикистан, будучи председателем, скоординировал усилия с другими странами – членами в определении вопросов, требующих поддержки АБР и послал в Банк официальный запрос.

10. Делегации стран-членов ШОС выразили благодарность АБР за оказание помощи странам – членам ШОС в разработке проекта Межправительственного соглашения о создании благоприятных условий по развитию международных автомобильных перевозок государств-членов ШОС. Делегация КНР пригласила другие страны – члены ШОС на вторую встречу по переговорам в отношении Межправительственного соглашения о создании благоприятных условий по развитию международных автомобильных перевозок государств-членов ШО, запланированную на 9–12 марта 2005 года в Пекине.



## Последующие шаги

11. Участники ККТС договорились предпринять следующие шаги:

- Представить на рассмотрение очередного заседания высокопоставленных лиц, намеченное на апрель 2005 года, утвержденные рабочую программу ККТС на 2005 год и Дорожную Карту регионального транспортного сектора.
- Гармонизация процедур по пересечению границы и оформлению соответствующих транспортных документов.
  - (i) В отношении автодорожного транспорта, КНР и четыре участвующие страны ускорят проведение переговоров по Межправительственному соглашению о создании благоприятных условий по развитию международных автомобильных перевозок государств-членов ШОС. После того как страны члены ШОС завершат переговоры, следует предоставить возможность присоединения к Межправительственному соглашению о создании благоприятных условий по развитию международных автомобильных перевозок государств-членов ШОС и другим странам, при условии согласия со стороны других стран членов ШОС.
  - (ii) Страны ЦАРЭС проанализируют существующие соглашения по пересечению границ железнодорожным транспортом и, в случае необходимости, разработают План действий до начала заседания ККТС, намеченного на август 2005 года. В случае необходимости на августовском заседании ККТС будет пересмотрен проект Плана действий, а так же на рассмотрение<sup>1</sup> Заседания высокопоставленных лиц, которое состоится в сентябре 2005 года будут представлены рекомендации с установленными в них сроками исполнения.
- Гармонизация транспортного регулирования:
  - (i) По фазе 1 страны члены ЦАРЭС проанализируют существующее регулирование в области транспорта, определяют направления гармонизации и разработают План действий до начала заседания ККТС, намеченного на август 2005 года. На августовском заседании ККТС будет пересмотрен проект Плана действий, а так же на рассмотрение Заседания высокопоставленных лиц, намеченное на сентябрь 2005 года, будут представлены рекомендации с установленными в них сроками исполнения.

## Выводы

12. Участники ККТС отметили важный прогресс в координировании вопросов и мероприятий регионального сотрудничества в транспорте среди государств-участников ЦАРЭС.

---

<sup>1</sup> Делегация КНР упомянула, что этот процесс потребует участия Министерства Железной Дороги.

13. Члены ККТС выразили благодарность Министерству транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики за отличную организацию проведения Третьего заседания ККТС и за оказанное гостеприимство.

14. Было принято решение о проведении Четвертого заседания ККТС в августе 2005 года в Кыргызской Республике.

**Проект для обсуждения**

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

**Третье заседание координационного комитета транспортного сектора (ККТС)  
1–2 марта 2005 г., Бишкек, Кыргызская Республика**

**"ДОРОЖНАЯ КАРТА" РЕГИОНАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА**

**I. Информационная справка**

1. Центральная Азия является историческим наземным мостом между востоком и западом (Восточной Азией и Европой), а также между севером и югом (от Индийского океана и Персидского залива до России и стран Балтики). Она также имеет потенциал, чтобы стать важным транзитным маршрутом между Азией и Европой. Транспортная сеть сообщения в семи государствах – членах Программы Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), а именно: в Азербайджане, Китайской Народной Республике (КНР) (с фокусом на Синьцзян-Уйгурском автономном районе – СУАР), Казахстане, Кыргызской Республике, Монголии, Таджикистане, и Узбекистане – состоит из приблизительно 420 400 км автодорог и 27 400 км железных дорог. Железные дороги в основном используются для перевозки грузов, в то время как автодороги являются основным видом транспорта для пассажирских перевозок. Воздушный транспорт играет ключевую роль в обеспечении международного сообщения и связывает крупные местные города и столицы этих стран. Кроме того, есть транспортное водное сообщение на Каспийском море между городом Баку в Азербайджане и Актау в Казахстане. Региональная карта и ключевые показатели транспортного сектора в странах – членах ЦАРЭС даны в Приложении 1 и 2, соответственно.

2. В первые годы после распада бывшего Советского Союза в 1991 году государства - члены ЦАРЭС (кроме КНР) переживали суровые экономические трудности, вызвавшие резкое сокращение транспортных перевозок и значительное ухудшение состояния транспортной инфраструктуры. Однако в конце 1990-х годов в этих странах произошло экономическое восстановление, которое привело к увеличению объема перевозок груза и пассажиров. Железнодорожные перевозки увеличились благодаря сильному росту торговой активности. Рост автодорожных перевозок произошел из-за увеличения количества владельцев личных транспортных средств и улучшения национальных и региональных дорожных сетей. Воздушное движение выросло в результате быстрого увеличения объема внешней торговли, туризма, и транзитного сообщения между Азией и Европой.

3. Среднесрочная перспектива развития транспортного сектора в государствах - членах ЦАРЭС выглядит многообещающей. Учитывая прогнозируемое продолжение экономического роста в регионе и положительные перспективы для развития основных рынков, прогнозируется рост спроса на грузовые и пассажирские перевозки в среднесрочный период. Ежегодный рост железнодорожных грузовых перевозок прогнозируется на уровне 2 – 3 % (хотя ожидается снижение пассажирских перевозок на

дальние расстояния) и 4 – 7 % для автодорожных перевозок. Однако, вследствие продолжающейся переориентации торговых отношений в плане отхода от России, в краткосрочный период ожидается появление узких мест на некоторых приграничных железнодорожных станциях государств-членов ЦАРЭС как, например "Дружба" в Казахстане к востоку и Серахс в Узбекистане к югу, где ежегодный рост транспортных перевозок составляет более 20 %. Ожидается увеличение транспортных перевозок через порты Каспийского моря, главным образом, вследствие транзитных перевозок нефти.

## **II. Основные вопросы сектора**

4. Перед транспортным сектором государств - членов ЦАРЭС стоят следующие ключевые вопросы регионального транспорта:

- (i) Неэффективное перемещение международных и транзитных пассажиров и товаров вследствие чрезмерных бюрократических процедур и плохо оборудованных приграничных постов. Процедуры транспортного пограничного переезда, формальности и документация не полностью основаны на международных конвенциях и соглашениях или передовой практике, отнимают много времени, усложнены и требуют больших затрат средств. Переформирования, вызванные распадом центрально-азиатской железнодорожной сети на национальные сети, также создали такие многочисленные приграничные препятствия, как отсутствие соглашений по совместному использованию путей, частые замены локомотивов и бригад на границах, отнимающая много времени пересортировка товарных вагонов на границах, и отсрочки платежей между железнодорожными сетями.
- (ii) Отсутствие унифицированного транспортного регулирования и процедур среди государств – членов ЦАРЭС. Это включает отсутствие общих стандартов, основанных на передовой международной практике (например, технические аспекты, контроль над осевой нагрузкой автомобиля, контроль выбросов автотранспортных средств, тарифы, и безопасность дорожного движения); квоты на разрешение на проезд для зарубежных транспортных средств, что ограничивает конкуренцию; асимметричные правила транспортных служб; сборы с пользователей дорог, не связанные с затратами использования дорог; установление дискреционного железнодорожного тарифа (то есть по собственному усмотрению); дискриминационные транзитные сборы; и ограниченное участие частного сектора.
- (iii) Неадекватная региональная транспортная сеть. Транспортные связи в Центральной Азии и Монголии, которые до 1991 были разработаны с ориентацией на Москву, должны отвечать требованиям переориентированных экономических и торговых связей с другими странами региона. Отсутствует принятие интегрированного многомодального транспортного подхода при планировании и работе, направленной на развитие транспортной инфраструктуры. Не хватает дорог, соединяющих некоторые промышленные центры, рынки, и порты. Большая часть существующей транспортной инфраструктуры (дороги, железнодорожные пути, и подвижные составы) в плохом состоянии и

продолжают ухудшаться вследствие недостаточного финансирования для надлежащего технического содержания и обслуживания.

- (iv) Отсутствие конкуренции в системе железных дорог вследствие монолитного и монополистического характера этих структур. Это привело к неэффективному железнодорожному сообщению, отсутствию коммерческого управления работой и инвестициями, к устареванию путей и подвижных составов, устареванию внутренней телекоммуникационной технологии, чрезмерно высоким тарифам за международные перевозки, тарифам, не разделяющим затраты на перемещение и на конечной железнодорожной станции, и отсутствию удобных систем выставления счетов и отсутствию информации о партиях товаров для грузоотправителей.
- (v) Ограниченные институциональные возможности и нехватка квалифицированных кадров в транспортном секторе. Это видно из слабого планирования государственных инвестиций, неадекватных стандартов для проектирования транспортных инвестиционных проектов, слабого финансового управления и слабого управления реализацией проектов, и отсутствия эффективного мониторинга и оценки.

### **III. Роль регионального сотрудничества**

5. Региональное сотрудничество государств - членов ЦАРЭС в транспортном секторе играет важную роль для содействия устойчивому экономическому росту, необходимому для сокращения бедности. Три фактора отвечают за это. Первое, существует региональная интегрированная транспортная система, унаследованная от бывшей советской системы в Центральной Азии, которая требует регионального подхода к её восстановлению и развитию в отличие от стремления к национальным решениям и самодостаточности. Второе, региональное сотрудничество может помочь развить региональную транспортную сеть с целью минимизировать недостатки географического расположения и улучшить доступ к крупным соседним рынкам и основным развитым рынкам. Третье, региональное сотрудничество может помочь сократить барьеры для внутренних региональных и транзитных перевозок, снизить транспортные расходы, и улучшить транспортные услуги с целью преодоления недостатков малых и сегментированных национальных рынков, тем самым делая регион более привлекательным для зарубежных и отечественных инвесторов, а также содействуя новым торговым возможностям. Таким образом, региональное сотрудничество государств - членов ЦАРЭС в транспортном секторе является необходимостью, а не выбором.

### **IV. Ход осуществления регионального транспортного сотрудничества**

6. Правительства государств – членов ЦАРЭС признали значение регионального транспортного сотрудничества, и с поддержкой партнеров в развитии создали ряд инициатив и региональных организаций. Казахстан и Кыргызская Республика подписали соглашение о пограничном переезде в мае 2001 года с целью облегчения автомобильного сообщения через пограничный пункт Акжол--Чу. В октябре 2004 года

Организация "Центрально-Азиатское Сотрудничество" (ЦАС)<sup>1</sup> решила создать транспортный консорциум для гармонизации транспортного законодательства, политики, и регулирования для стран - участников; развить транспортную сеть и транспортно-экспедиторские услуги по отправке грузов; обеспечить безопасность и защиту окружающей среды; и укрепить институциональный потенциал транспортных ведомств. Страны – члены<sup>2</sup> Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), пять из которых являются членами ЦАРЭС, ведут переговоры о межправительственном соглашении по облегчению международного автомобильного сообщения.<sup>3</sup> Премьер-министры государств - членов ШОС обязались завершить переговоры по рамочному соглашению в первой половине 2005 года. Впоследствии Соглашение может быть расширено для включения всех государств - членов ЦАРЭС и других стран в регионе. Также были сделаны инвестиции для улучшения нескольких региональных транспортных коридоров. Однако общий ход реализации этих инициатив выглядит скромным. Необходимо продолжать усилия для достижения быстрых результатов и сохранения темпов сотрудничества.

## **V. Стратегия регионального транспортного сотрудничества**

7. Цель регионального транспортного сотрудничества состоит в том, чтобы разработать интегрированную и эффективную транспортную систему для государств – членов ЦАРЭС для достижения устойчивого экономического роста и сокращения бедности. Новая транспортная система должна быть основана на интегрированной многомодальной сети транспортной инфраструктуры, которая обеспечит транспортные связи внутри государств – членов ЦАРЭС, расширить их доступ к крупным внешним рынкам, снизить транспортные расходы, улучшить транспортные услуги, и способствовать межгосударственным и транзитным перевозкам в регионе.

8. Для достижения этих целей перед региональным транспортным сотрудничеством государств - членов ЦАСЭР стоят пять стратегических приоритетов:

- (i) Гармонизация и упрощение процедур и документации пограничного переезда для облегчения перемещения людей и товаров через границы.
- (ii) Гармонизация транспортных положений и регулирования среди государств – членов ЦАРЭС с целью создания равных условий для конкуренции среди транспортных операторов и содействия эффективной работе и улучшению услуг.
- (iii) Развитие и улучшение региональных транспортных коридоров для соединения промышленных центров и рынков внутри государств – членов ЦАРЭС, и расширение доступа стран-членов ЦАРЭС к соседним и основным развитым рынкам.

<sup>1</sup> В Организацию "Центрально-Азиатское Сотрудничество" входят Казахстан, Кыргызская Республика, Российская Федерация, Таджикистан и Узбекистан.

<sup>2</sup> Шанхайские организация сотрудничества включает Казахстан, Кыргызскую Республику, КНР, Российскую федерацию, Таджикистан, и Узбекистан.

<sup>3</sup> Первые переговоры по проекту Рамочного Соглашения состоялись в Урумчи 3–7 августа 2004 года; следующая встреча намечена на 8–11 марта 2005 года в Пекине.

- (iv) Реструктуризация и модернизация железнодорожных систем для содействия конкуренции и обеспечения качественных и эффективных услуг через участие частного сектора и улучшение корпоративного управления.
- (v) Улучшение финансирования и управления транспортного сектора для обеспечения надлежащего развития, функционирования и технического содержания и обслуживания региональной транспортной сети.

## **VI. Программа помощи многосторонних организаций для регионального транспортного сотрудничества (2005–2006 гг.)**

9. Многосторонние организации (МО)<sup>4</sup> продолжают предоставление финансовой и консультативной помощи государствам - членам ЦАРЭС с целью поддержки стратегии регионального транспортного сотрудничества. Программа помощи МО на 2005–2006 годы включает 20 кредитных проектов на сумму 511.6 ~~280.6~~ миллионов долларов США и 13 некредитных проектов на сумму около 6.0 миллионов долларов США. Консолидированная программа помощи многосторонних организаций, включающая кредитные и некредитные проекты на 2005–2006 годы, дана в Таблицах 1 и 2 Приложения 2. Основные кредитные проекты для автодорожного сектора, которые, скорее всего, будут финансироваться – это коридоры Восток-Запад и Север-Юг в Азербайджане, южный транспортный коридор в Кыргызской Республике, Алтайский коридор, соединяющий КНР и Россию через Западную Монголию, и коридор Душанбе-Кыргызская Республика в Таджикистане. Программа кредитования подсектора включает проект по восстановлению региональных железных дорог для укрепления доступа в Афганистан через Узбекистан, Проект по улучшению северного Таджикского железнодорожного пути и проект по улучшению железнодорожного пути Достук-Актогай. Кроме этого, предлагается региональный проект по расширению перевозок. Некредитные проекты будут осуществляться в течение этого же периода с целью поддержки гармонизации транспортной политики и нормативно-правового регулирования и процедур пограничного переезда, региональных транспортных исследований, институционального укрепления и развития потенциала транспортных ведомств. Многосторонние организации продолжают тесное сотрудничество с другими партнерами в развитии для обеспечения софинансирования кредитных и некредитных проектов для регионального транспортного сотрудничества государств – членов ЦАРЭС.

## **VII. Мониторинг исполнения**

10. Контрольные показатели для ведения мониторинга исполнения сектора даны в следующей "дорожной карте" - плане развития сектора.

---

<sup>4</sup> Многосторонние организации включают Азиатский банк развития (АБР), Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), Исламский банк развития (ИсБР), Программу развития Организации Объединенных Наций (ПРООН), и Всемирный банк (ВБ).

### Региональная "дорожная карта" - План развития транспортного сектора

Результаты	Показатели		
	2003	2010	
<b>А. Достижения сектора</b> Внешняя торговля (млрд долларов США) Объем грузовых перевозок (млрд тон-км) Объем пассаж. перевозок (млрд. пассаж.-км)	85.1 375.6 187.0	119.8 528.5 263.2	
<b>В. Промеж. результаты</b> Протяженность дорожной сети (км) в том числе, протяж-сть автомагистралей категории I (км) Протяженность железнодорожной сети (км)) В том числе, протяж-сть электрифицированных железнодорожных линий (км) Плотность автомобильного транспорта (км/100 km <sup>2</sup> ) Плотность железнодорожного транспорта (км/100 km <sup>2</sup> ) Дорожные аварии (общее кол-во/ смертные случаи) Региональное соглашение по автомобильному транспорту Доля гос. инвестиций в транспортный сектор к ВВП (%) Доля финансирования ремонта дорог к ВВП (%)	420,400 н.п. 27,400 7,688 6.2 0.4 н.п. нет 2.8 0.1 <sup>a</sup>	450,000  29,000 8,000 6.6 0.4 Сократится на 5% в год да 3.0 0.3	
<b>С. Основные вопросы сектора</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Неэффективный пограничный переезд и транзит людей и товаров из-за чрезмерных бюрократических процедур и плохо оборудованных приграничных постов.</li><li>• Отсутствие унифицированной транспортной политики, нормативно-правового регулирования и процедур среди стран – членов ЦАРЭС.</li><li>• Недостаточная региональная транспортная сеть, в частности, отсутствие транспортных сообщений между производственными центрами и рынками, и подъездных путей к портам, а также слабая транспортная инфраструктура из-за недостаточного финансирования технического содержания и обслуживания.</li><li>• Отсутствие конкуренции среди железнодорожных компаний из-за монополистического характера организаций и ограниченного участия частного сектора.</li><li>• Ограниченне институциональные возможности и нехватка квалифицированных кадров в транспортном секторе.</li></ul>			
<b>D. Мероприятия и инвестиции</b>	<b>период</b>	<b>Организации</b> <b>Многосторонние организации</b> <b>Правительства ЦАСЭР</b>	
Гармонизации и упрощение въездных процедур и выдачи документов.	2005-2010	АБР, ЕБРР, ВБ АБР, ЕБРР, ВБ	X
Гармонизация транспортных положений и и регулирования	2005-2010		X
Развитие и улучшение региональных транспортных коридоров	2005-2010	АБР, ЕБРР, ИсБР, ВБ АБР, ЕБРР, ИсБР	X
Реорганизация и модернизация железнодорожных сетей	2005-2010	АБР, ЕБРР, ИсБР, ВБ	X
Улучшение финансирования и управления сектором	2005-2010	АБР, ЕБРР, ИсБР, ВБ	X
Программа помощи МО: \$237.3 млн (кредитование) and \$5.5 млн (некредитная)	2005-2006		X

<sup>a</sup> Кроме КНР и Узбекистана из-за отсутствия данных.

АБР = Азиатский банк развития, ЕБРР = Европейский банк реконструкции и развития, ИсБР = Исламский банк развития, км = километры, ВБ = Всемирный банк.



**Основные показатели транспортного сектора в странах – членах ЦАРЭС  
(2003)**

Item	Азербайджан	Казахстан	Кыргызская Республика	Монголия	КНР (СУАР)	Таджикистан	Узбекистан
Протяженность дорожной сети (км)	25.021	89,000	34,000	49.250	59,910	26,000	181,712
В том числе, автомагистралей категории I (км)	n.a.	n.a.	n.a.	0	n.a.	n.a.	n.a.
Плотность автомобильного транспорта (km/100 km <sup>2</sup> )	27.9	3.3	17.0	3.3	3.6	18.2	40.6
Протяженность железнодорожной сети (км)	2,944.3	14,510	425	1,815	2,775	950	3,993
В том числе, электрифицированные железнодорожные линии (км)	1,270	5,800	0	0	0	0	618
Плотность железнодорожного транспорта (km/100 km <sup>2</sup> )	3.4	0.5	0.2	0.1	0.2	0.7	0.9
Грузовые перевозки (million ton-km)	22,165	259,090	1,479	7,504	83,704	1,664	28,595
В том числе, дороги (million ton-km)	6,241	40,158	875	242	32,500	571	9,600
Железные дороги (million ton-km)	7,719	147,672	561	7,253	47,500	1,086	18,900
Гражданская авиация (million ton-km)	204	94	43	8	64	8	95
Пассажирские перевозки (миллион пассажира- км)	12,601	94,806	5,493	2,246	34,200	2,683	34,971
В том числе, дороги (миллион пассажира- км)	9,861	81,464	5,033	557	19,500	1,727	28,949
Железные дороги (миллион пассажира- км)	654	10,686	50	1,039	10,610	50	2,065
Гражданская авиация (миллион пассажира- км)	1,113	2,654	410	650	4,090	906	3,957
Дорожные аварии (общее количество)	2.311	14,013.	1,555	5,278	10,095	1,378	n.a.
Дорожные аварии (общее количество смертных случаев) <sup>a</sup>	724	2,754	n.a.	391	2,563	421	n.a.
Зарегистрированные транспортные средства ('000 единиц) <sup>a</sup>	480	1,460	264	138	468	187	240
Гос. инвестиции в транспорт (млн в местной валюте)	1,693,468	52,900	522	20,300	9,612	26.4	163,700
Доля гос. инвестиций в транспортный сектор к ВВП (%)	9.0	1.2	0.6	1.5	5.1	0.6	1.7
Финансирование ремонта дорог (млн в местной валюте)	70,000	2,200	298	1,834	n.a.	5.3	n.a.
Доля финансирования ремонта дорог к ВВП (%)	0.2	0.1	0.4	0.1	n.a.	0.1	n.a.

<sup>a</sup> Цифры за 2002 год по СУАР в КНР.

ЦАРЭС = Центральнo- азиатское региональное экономическое сотрудничество, км = километр, КНР = Китайская Народная Республика, СУАР = Синьзянь-Уйгурский автономный район в КНР.

Источник: Правительства стран – членов ЦАРЭС.

**Таблица: Кредитные и некредитные проекты, одобренные международными институтами, по региональному сотрудничеству в транспортном секторе**  
(на период с января 2004 по март 2005)

Название проекта	Страна	Сумма (\$ млн)	Дата утвержде ния	Краткое описание проекта
<b>А. Кредитование</b>				
<b>Азиатский Банк Развития</b>				
Развитие региональных автомобильных дорог (кредит 2087)	МОН	37.1	22 июля 2004	Строительство оставшегося участка (428 км) автомобильной дороги для соединения КНР и России через Монголию.
Модернизация южного транспортного коридора автомобильной дороги (кредит 2106)	КГЗ	32.8	23 ноя 2004	Модернизация около 124 км автомобильной дороги Ош – Сопу Коргон для соединения Кыргызской Республики, КНР и Узбекистана
<b>Европейский Банк Реконструкции и Развития</b>				
Шелковый Путь	АЗЕ	41.0	8 июня 2004	Реконструкция 85 км отрезка автомобильного транспортного коридора Хасикабул – Курдамир между Баку и Грузией.
<b>Исламский Банк Развития</b>				
Реконструкция автомобильной дороги Евлах-Гянджа	АЗЕ	10.4	7 фев 2005	Модернизация 50км отрезка Евлах-Гянджа автомобильного транспортного коридора между Баку и Грузией.
<b>В. Некредитование</b>				
<b>Азиатский Банк Развития</b>				
Модернизация автомобильной дороги Евлах-Гянджа	АЗЕ	0.15	12 авг 2004	Обновление анализа экономической целесообразности инвестиционного проекта.
Модернизация автомобильной дороги Душанбе - Кыргызская граница (Фаза II)	ТАД	0.5	31 авг 2004	Оказание содействия Правительству в подготовке инвестиционного проекта.
Улучшение технического обслуживания автомобильных дорог и укрепление работы департамента по транспортному коридору	КГЗ	0.8	23 ноя 2004	Оказание содействия в создании и работе департамента по транспортному коридору Ош – Сары Таш – Иркештам.
Создание и реализация межправительственного соглашения стран-членов Шанхайской Организации Сотрудничества (ШОС) по содействию развитию международному автомобильному транспорту	Регионал ьно	0.5	23 дек 2004	Оказание содействия странам-членам ШОС в проведении переговоров по межправительственному соглашению по оказанию содействия международному автомобильному транспорту.
Повышение информированности и профилактика заболеваний ВИЧ/СПИД, болезней, передаваемых	КГЗ	0.5	23 ноя 2004	Оказание содействия в проведении кампаний по повышению информированности и профилактики заболеваний ВИЧ/СПИД, БППП и

---

половым путем и торговли людьми

торговли людьми на участке  
транспортного коридора Ош - Сары  
Таш – Иркештам.

**Европейский Банк Реконструкции и Развития**

Предварительный анализ АЗЕ  
технической осуществимости  
модернизации автомобильной дороги  
от Баку до Российской границы

Проведение предварительного  
анализа экономической  
целесообразности инвестиций на  
модернизацию автомобильной дороги  
от Баку до Российской границы.

---

АЗЕ = Азербайджан, КГЗ = Кыргызская Республика, МОН = Монголия, ТАД = Таджикистан.

Источники: Азиатский Банк Развития, Европейский Банк Реконструкции и Развития, Исламский Банк Развития

**Вспомогательная программа международных институтов по региональному сотрудничеству в транспортном секторе**

**Таблица 1: Вспомогательная программа по кредитным продуктам, 2005–2006**

Название проекта		Страны-участницы	Донорское агентство	Сумма (в долларах США \$ млн.)
<b>2005</b>				
1.	Модернизация Восточно-западного коридора автомобильной дороги (отрезок дороги Евлах-Гянджа и отрезок дороги Казах – Грузинская граница)	АЗЕ	АБР	50.0
2.	Реконструкция отрезка дороги Евлах-Гянджа	АЗЕ	ИБР	10.4 (одобрен 7 февраля)
3.	Реконструкция автомобильной дороги Баку - Российская граница	АЗЕ	ЕБРР	91.0 (€70.0)
4.	Обновление рельсовых путей и локомотивного состава	АЗЕ	ЕБРР	30.0 (€23.0)
5.	Автомобильная дорога Шымкент-Самара	КАЗ	ВБ	
6.	Модернизация автомобильной дороги Ош-Иркештам (фаза I)	КГЗ	ИБР	10.0
7.	Реконструкция автомобильной дороги Тараз-Талас-Суусамыр (фаза I)	КГЗ	ИБР	10.0
8.	Модернизация автомобильной дороги Душанбе – Кыргызская граница (фаза II)	ТАД	АБР	30.0
9.	Реконструкция автомобильной дороги Шагон-Зигар (фаза II)	ТАД	ИБР	13.8
10.	Модернизация воздушного состава КТП	ТАД	ЕБРР	4.9 (€3.8)
11.	Модернизация региональных железнодорожных путей сообщения	УЗБ	АБР	20.0
<b>Промежуточная сумма на 2005</b>				<b>272.6</b>
<b>2006</b>				
1.	Увеличение объемов регионального дорожного движения	Регионально	АБР	50.0
2.	Реконструкция автомобильной дороги Баку-Астара	АЗЕ	ИБР	10.0
3.	Усовершенствование железнодорожного пути Достык-Актогай	КАЗ	ЕБРР	100.0
4.	Реконструкция автомобильной дороги Тараз-Талас-Суусамыр (фаза II)	КГЗ	ИБР	10.0
5.	Реконструкция Иссык-кульской автомобильной кольцевой дороги	КГЗ	ИБР	10.0
6.	Модернизация Кыргызского южного транспортного коридора автомобильной дороги (Ош-Сары Таш - Иркештам) (фаза II)	КГЗ	АБР	20.0
7.	Усовершенствование и модернизация северной таджикской железной дороги	ТАД	АБР	20.0
8.	Реконструкция автомобильной дороги Анджиноби-Понийонг	ТАД	ИБР	10.0
9.	Модернизация сети железнодорожных путей сообщения (мост Термез-Галаба)	УЗБ	ИБР	9.0
<b>Промежуточная сумма на 2006</b>				<b>239.0</b>
<b>ВСЕГО (2005–2006)</b>				<b>511.6</b>

Таблица 2: Вспомогательная программа по некредитным продуктам, 2005–2006

Название проекта	Страны-участницы	Донорское агентство	Сумма (в долларах США \$млн.)
<b>2005</b>			
1. Увеличение объемов регионального дорожного движения	Регионально	АБР	600.0
2. Семинар по транспорту и содействию торговли	Регионально	ВБ	110.0
3. Стратегия развития транспортного сектора	АЗЕ	АБР	350.0
4. Подготовка проекта модернизации южного коридора автомобильной дороги (ПТПП)	АЗЕ	АБР	600.0
5. Модернизация киргизского южного транспортного коридора автомобильной дороги (Ош-СарыТаш-Иркештам) (фаза II) (ПТПП)	КГЗ	АБР	300.0
6. Анализ технической осуществимости реконструкции Иссык-кульской автомобильной кольцевой дороги	КГЗ	ИБР	250.0
7. Предварительный анализ технической осуществимости строительства алтайского транспортного коридора	МОН/КНР	АБР	150.0
8. Изучение транспортного сектора	УЗБ	АБР	600.0
<b>Промежуточная сумма на 2005</b>			<b>2,960.0</b>
<b>2006</b>			
1. Модернизация региональных железнодорожных путей сообщения (фаза I)	Регионально	АБР	850.0
2. Гармонизация приграничных инициатив в области транспорта	Регионально	АБР	850.0
3. Модернизация северо-южного коридора автомобильной дороги (ПТПП)	АЗЕ	АБР	600.0
4. Анализ технической осуществимости строительства алтайского транспортного коридора (ПТПП)	МОН/КНР	АБР	700.0
5. Модернизация автомобильной дороги Душанбе – Кыргызская граница (фаза III) (ПТПП)	ТАД	АБР	400.0
6. Анализ технической осуществимости строительства железной дороги Кафаниган-Яван	ТАД	ИБР	250.0
<b>Промежуточная сумма на 2006</b>			<b>3,650.0</b>
<b>ВСЕГО (2005–2006)</b>			<b>6,610.0</b>

АБР = Азиатский Банк Развития, КТП = консультационная техническая помощь, АЗЕ = Азербайджан, ЕБРР = Европейский Банк Реконструкции и Развития, ИБР = Исламский Банк Развития, КАЗ = Казахстан, КГЗ = Кыргызская Республика, МОН = Монголия, ПТПП = подготовительная техническая помощь по проекту, КНР = Китайская Народная Республика, РТП = региональная техническая помощь, ТАД = Таджикистан, УЗБ = Узбекистан, ВБ = Всемирный Банк.

Источники: международные институты.

Настоящий документ был переведен с английского языка с целью охвата более широкой аудитории. Однако, английский - официальный язык 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.